



Treaty Series

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

VOLUME 1079

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, 1986

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

VOLUME 1079

1978

I. Nos. 16507-16514
II. No. 805

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 16 March 1978 to 29 March 1978*

	<i>Page</i>
No. 16507. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Guyana:	
Exchange of notes constituting an agreement concerning officers designated by the Government of the United Kingdom in the service of the Government of Guyana. Georgetown, 31 March 1977.....	3
No. 16508. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and German Democratic Republic:	
Agreement on co-operation in the field of medicine and public health. Signed at Berlin on 14 April 1977.....	11
No. 16509. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and United States of America:	
Agreement concerning air services (with annexes, exchange of letters and agreed minute dated 22 June 1977). Signed at Bermuda on 23 July 1977.....	21
No. 16510. Multilateral:	
Customs Convention on the international transport of goods under cover of TIR carnets (TIR Convention) (with annexes). Concluded at Geneva on 14 November 1975	89
No. 16511. United Nations (United Nations Development Programme) and Viet Nam:	
Agreement concerning assistance by the United Nations Development Programme to the Government of the Socialist Republic of Viet Nam. Signed at New York on 21 March 1978.....	299

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

VOLUME 1079

1978

I. N^{os} 16507-16514
II. N^o 805

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 16 mars 1978 au 29 mars 1978*

	<i>Pages</i>
N^o 16507. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Guyane :	
Échange de notes constituant un accord relatif aux agents affectés au service du Gouvernement guyanais par le Gouvernement du Royaume-Uni. Georgetown, 31 mars 1977	3
N^o 16508. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et République démocratique allemande :	
Accord concernant la coopération dans le domaine de la médecine et de la santé publique. Signé à Berlin le 14 avril 1977.....	11
N^o 16509. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et États-Unis d'Amérique :	
Accord relatif aux services aériens (avec annexes, échange de lettres et procès-verbal approuvé en date du 22 juin 1977). Signé aux Bermudes le 23 juillet 1977..	21
N^o 16510. Multilatéral :	
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) [avec annexes]. Conclue à Genève le 14 novembre 1975	89
N^o 16511. Organisation des Nations Unies (Programme des Nations Unies pour le développement) et Viet Nam :	
Accord relatif à une assistance du Programme des Nations Unies pour le développement au Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam. Signé à New York le 12 mars 1978	299

	<i>Page</i>
No. 16512. United Nations and India:	
Agreement concerning the seminar on statistics for rural development to be held in New Delhi from 5 to 10 April 1978. Signed at New Delhi and Bangkok on 22 March 1978	321
No. 16513. United Nations (United Nations Capital Development Fund) and United Republic of Tanzania:	
Grant Agreement— <i>Rural Water Supply</i> (with annexes). Signed at Dar es Salaam on 27 February and 23 March 1978	323
No. 16514. Yugoslavia and Austria:	
Agreement on the equivalence of diplomas leading to admission to universities. Signed at Vienna on 27 March 1974	325

II

*Treaties and international agreements
filed and recorded from 10 February 1978 to 29 March 1978*

No. 805. United Nations (Office of the United Nations Disaster Relief Coordinator) and Inter-Governmental Maritime Consultative Organization:	
Memorandum of understanding on the harmonization of the activities of IMCO and UNDRO in the prevention, control and handling of maritime disasters. Signed at London on 17 March 1978	337
ANNEX A. Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations	
No. 2545. Convention relating to the Status of Refugees. Signed at Geneva on 28 July 1951:	
Accession by Costa Rica	346
No. 4789. Agreement concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts. Done at Geneva on 20 March 1958:	
Entry into force of amendments to Regulation No. 10 annexed to the above-mentioned Agreement	347
No. 4996. Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention). Done at Geneva on 15 January 1959:	
Termination	353

	<i>Pages</i>
N° 16512. Organisation des Nations Unies et Inde :	
Accord concernant le séminaire sur les statistiques pour le développement rural devant se tenir à New Delhi du 5 au 10 avril 1978. Signé à New Delhi et Bangkok le 22 mars 1978	321
N° 16513. Organisation des Nations Unies (Fonds d'équipement des Nations Unies) et République-Unie de Tanzanie :	
Accord de don — <i>Adduction d'eau dans les zones rurales</i> (avec annexes). Signé à Dar es-Salam les 27 février et 23 mars 1978.....	323
N° 16514. Yougoslavie et Autriche :	
Accord relatif à l'équivalence des diplômes donnant accès aux établissements universitaires. Signé à Vienne le 27 mars 1974	325

11

*Traités et accords internationaux
classés et inscrits au répertoire du 10 février 1978 au 29 mars 1978*

N° 805. Organisation des Nations Unies (Bureau du Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe) et Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime :	
Mémorandum d'accord sur l'harmonisation des activités de l'OMCI et du Bureau du Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe concernant les mesures de prévention, de lutte et de secours en cas de catastrophes maritimes. Signé à Londres le 17 mars 1978	337
ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies	
N° 2545. Convention relative au statut des réfugiés. Signée à Genève le 28 juillet 1951 :	
Adhésion du Costa Rica	346
N° 4789. Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur. Fait à Genève le 20 mars 1958 :	
Entrée en vigueur d'amendements au Règlement n° 10 annexé à l'Accord susmentionné	350
N° 4996. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR). Faite à Genève le 15 janvier 1959 :	
Abrogation	353

	<i>Page</i>
No. 7388. Agreement concerning multilateral settlements in transferable roubles and the establishment of an International Bank for Economic Co-operation. Signed at Moscow on 22 October 1963:	
Accession by Viet Nam	354
No. 8791. Protocol relating to the Status of Refugees. Done at New York on 31 January 1967:	
Accession by Costa Rica	354
No. 11417. Agreement concerning the establishment of an International Investment Bank. Done at Moscow on 10 July 1970:	
Accession by Viet Nam	355
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:	
Ratification by El Salvador and acceptance by Mauritius	356
No. 12392. Exchange of notes constituting an agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Guyana concerning officers designated by the Government of the United Kingdom in the service of the Government of Guyana. Georgetown, 29 March 1971:	
Termination (<i>Note by the Secretariat</i>)	357
No. 13410. Convention between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Italy for the reciprocal recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters. Signed at Rome on 7 February 1964:	
Exchange of notes constituting an agreement concerning the designation of courts in Hong Kong under article X (2) of the above-mentioned Convention, as amended. Rome, 23 and 28 February 1977	358
Territorial application by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	360
No. 14696. Agreement concerning the Latin American Faculty of Social Sciences (FLACSO) constituting modification of the Agreement of 18 June 1971. Concluded at Quito on 30 April 1975:	
Acceptance by Cuba	363
No. 15033. International Cocoa Agreement, 1975. Concluded at Geneva on 20 October 1975:	
Ratification by the Federal Republic of Germany	364

	<i>Pages</i>
N° 7388. Accord relatif aux règlements de comptes multilatéraux en roubles transférables et à l'organisation d'une Banque internationale de coopération économique. Signé à Moscou le 22 octobre 1963 :	
Adhésion du Viet Nam	354
N° 8791. Protocole relatif au statut des réfugiés. Fait à New York le 31 janvier 1967 :	
Adhésion du Costa Rica	354
N° 11417. Accord relatif à la création d'une Banque internationale d'investissement. Signé à Moscou le 10 juillet 1970 :	
Adhésion du Viet Nam	355
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 :	
Ratification d'El Salvador et acceptation de Maurice.....	356
N° 12392. Échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement guyanais relatif aux agents affectés au service du Gouvernement guyanais par le Gouvernement du Royaume-Uni. Georgetown, 29 mars 1971 :	
Abrogation (<i>Note du Secrétariat</i>)	357
N° 13410. Convention entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la République italienne relative à la reconnaissance et à l'exécution réciproques des jugements en matière civile et commerciale. Signée à Rome le 7 février 1964 :	
Échange de notes constituant un accord portant désignation de juridictions à Hong Kong en vertu du paragraphe 2 de l'article X de la Convention susmentionnée, telle que modifiée. Rome, 23 et 28 février 1977.....	361
Application territoriale par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	362
N° 14696. Accord sur la Faculté latino-américaine de sciences sociales (FLACSO) constituant modification de l'Accord du 18 juin 1971. Conclu à Quito le 30 avril 1975 :	
Acceptation de Cuba	363
N° 15033. Accord international de 1975 sur le cacao. Conclu à Genève le 20 octobre 1975 :	
Ratification de la République fédérale d'Allemagne.....	364

	<i>Page</i>
No. 15511. Convention for the protection of the world cultural and natural heritage. Adopted by the General Conference of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization at its seventeenth session, Paris, 16 November 1972:	
Ratification by Panama	365
No. 16041. Agreement establishing the International Fund for Agricultural Development. Concluded at Rome on 13 June 1976:	
Accession by Fiji	366
No. 16200. International Sugar Agreement, 1977. Concluded at Geneva on 7 October 1977:	
Accession by Bolivia	366
ANNEX B. <i>Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements filed and recorded with the Secretariat of the United Nations</i>	
No. 718. Agreement between the United Nations (United Nations Development Programme) and the Government of the Republic of Viet-Nam concerning assistance by the United Nations Development Programme to the Government of the Republic of Viet-Nam. Signed at Saigon on 7 May 1974:	
Termination	368

Pages

N° 15511. Convention pour la protection du patrimoine mondial culturel et naturel. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture à sa dix-septième session, Paris, 16 novembre 1972 :	
Ratification du Panama	365
N° 16041. Accord portant création du Fonds international de développement agricole. Conclu à Rome le 13 juin 1976 :	
Adhésion de Fidji	366
N° 16200. Accord international de 1977 sur le sucre. Conclu à Genève le 7 octobre 1977 :	
Adhésion de la Bolivie	366
 ANNEXE B. <i>Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux classés et inscrits au répertoire au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies</i>	
N° 718. Accord entre l'Organisation des Nations Unies (Programme des Nations Unies pour le développement) et le Gouvernement de la République du Viet-Nam relatif à une assistance du Programme des Nations Unies pour le développement au Gouvernement de la République du Viet-Nam. Signé à Saigon le 7 mai 1974 :	
Abrogation	368

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 16 March 1978 to 29 March 1978

Nos. 16507 to 16514

Traités et accords internationaux

enregistrés

du 16 mars 1978 au 29 mars 1978

N^{os} 16507 à 16514

No. 16507

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
GUYANA**

**Exchange of notes constituting an agreement concerning
officers designated by the Government of the United
Kingdom in the service of the Government of Guyana.
Georgetown, 31 March 1977**

Authentic text: English.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on
16 March 1978.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
GUYANE**

**Échange de notes constituant un accord relatif aux agents
affectés au service du Gouvernement guyanais par le
Gouvernement du Royaume-Uni. Georgetown, 31 mars
1977**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le
16 mars 1978.*

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF GUYANA CONCERNING OFFICERS DESIGNATED BY
THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM IN THE SERVICE
OF THE GOVERNMENT OF GUYANA

I

*The United Kingdom High Commissioner at Georgetown
to the Prime Minister of Guyana*

BRITISH HIGH COMMISSION
GEORGETOWN

31 March 1977

My dear Prime Minister,

I have the honour to refer to discussions which have taken place between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Guyana relating to certain officers in the service of the Government of Guyana designated by the Government of the United Kingdom and to place on record the terms agreed upon as follows:

(i) The Government of the United Kingdom shall make the reimbursements and payments, as specified herein, to or in respect of officers in the public service of the Government of Guyana who are designated by the Government of the United Kingdom (such officers hereinafter being referred to as "designated officers").

(ii) The Government of the United Kingdom and the Government of Guyana shall hold periodic reviews of the requirements of the Government of Guyana as regards the employment of designated officers in their public service, so that the Government of the United Kingdom may, in consultation with the Government of Guyana, determine the classes or categories of officers, members of which the Government of the United Kingdom is prepared to designate, the number of officers in each such class or category which may be designated and the maximum sum that will be available during any specified period to meet the obligations of the Government of the United Kingdom. During such reviews the Government of Guyana shall provide the Government of the United Kingdom with such information as that Government may require in order to calculate the amounts payable by that Government and the number of officers to be designated.

(iii) An officer may be designated generally or for such period as may be specified in the designation; and the designation of an officer may be terminated at the discretion of the Government of the United Kingdom: Provided that the Government of the United Kingdom in exercise of the discretion to terminate the designation of an officer shall take into account the consequences that would follow if designation were to be terminated.

(iv) The Government of the United Kingdom shall reimburse the Government of Guyana:
(a) in the case of a designated officer serving on pensionable terms a sum equal to the inducement allowance paid to him by the Government of Guyana, being an allowance taken into account in computing the pension for which such an officer is eligible under the appropriate pension laws, at such annual rate as is specified by the Government of the United Kingdom less the sum agreed by that Government and the Government of Guyana as being equivalent to the amount of taxation payable on that allowance;

¹ Came into force on 1 April 1977, in accordance with the provisions of the said notes.

(b) the amount paid by the Government of Guyana in providing for designated officers and their dependent families passages on such occasions (not being occasions referred to in paragraph (vi) below) as the Government of Guyana may, with the concurrence of the Government of the United Kingdom prescribe. Passages for designated officers and their dependent families should be, where available, by United Kingdom carrier and where practicable by excursion or charter flight.

(v) The Government of the United Kingdom shall, on behalf of the Government of Guyana, pay direct to each designated officer (whether such officer is serving on contract or pensionable terms):

- (a) a salary supplement, which in the case of an officer serving on pensionable terms is not taken into account in computing his pension, at such rate as may be specified from time to time by the Government of the United Kingdom;
- (b) any education allowance for which the officer may be eligible in respect of any child under such terms and conditions and at such rates as may be specified from time to time by the Government of the United Kingdom;
- (c) any appointment grant for which the officer may be eligible on such terms and conditions and at such rates as may be specified from time to time by the Government of the United Kingdom;
- (d) that part of any gratuity payable to the officer which accrues to him by virtue of the addition to his emoluments of the salary supplement referred to in this paragraph;
- (e) medical expenses necessarily incurred on treatment not available under the local health service at such rates as may be specified from time to time by the Government of the United Kingdom.

(vi) The Government of the United Kingdom shall meet the cost of holiday passages for the children of a designated officer, that is to say, passages to enable children to visit their parents in Guyana, on such terms and conditions (and occasions and in respect of such children and at such rates and by such classes of accommodation) as may be specified from time to time by the Government of the United Kingdom.

(vii) The salary supplement, allowance, grant, gratuity and medical expenses payable direct to a designated officer by the Government of the United Kingdom shall be paid into an account at a bank nominated by the officer situated in the United Kingdom or the Republic of Ireland or such other country as may be agreed by the Government of the United Kingdom.

(viii) The salary supplement, allowance, grant, gratuity and medical expenses paid direct by the Government of the United Kingdom to a designated officer shall be exempt from the payment of income tax under any law in force in Guyana.

(ix) Whenever the Government of Guyana desires to renew the contract of a designated officer or to recruit an officer who may be eligible for designation, the Government of Guyana shall consult the Government of the United Kingdom and that Government shall inform the Government of Guyana whether or not the officer's designation may be continued, or the officer redesignated or designated, as the case may be.

(x) In the event of a designated officer being seconded from the employment of the Government of Guyana without the concurrence of the Government of the United Kingdom, the Government of Guyana shall, if requested to do so by the Government of the United Kingdom, pay to that Government a sum equal to the total cost of the reimbursements and payments made by that Government in respect of that officer whilst so seconded.

(xi) The Government of Guyana shall provide each designated officer, within a reasonable time of his taking up employment with that Government, with accommodation and basic furnishings in good condition and agreed with the Government of the United Kingdom to be suitable to the rank and family circumstances of the officer at a rent reasonable in relation to his basic salary.

(xii) The Government of Guyana shall promptly inform the Government of the United Kingdom of any event which might affect the eligibility of a designated officer to receive payments from the Government of the United Kingdom.

(xiii) The Government of Guyana shall, whenever requested to do so by the Government of the United Kingdom, supply to that Government such accounts and other information in connexion with the operation of any matter stated herein.

2. The several matters stated herein shall provide the basis on which until 31 March 1981 the Government of the United Kingdom may make decisions as to whether or not to renew or extend the period of designation of a previously designated officer or to designate a newly appointed officer. They shall also constitute the basis for the Government of the United Kingdom to make payments and reimbursements as here defined, corresponding to such decisions, in respect of periods up to 31 March 1981 save in respect of exceptional cases which may have been agreed between our two Governments before that date to extend for a maximum of three years beyond that date.

3. If this note correctly sets out the terms that have been agreed, I have the honour to propose that this Note and your reply shall constitute an agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Guyana which shall enter into force on 1 April 1977 and terminate, unless some other date is agreed, between the two Governments, on 31 March 1981. I further propose that it shall be cited as the Overseas Service (Guyana) (Continuance) Agreement 1977/81, and that on 31 March 1977 the Overseas Service (Guyana) (Continuance) Agreement 1971/76¹ shall terminate.

Yours sincerely,

P. GAUTREY
High Commissioner

II

The Prime Minister of Guyana to the United Kingdom High Commissioner at Georgetown

Georgetown, 31 March 1977

My dear High Commissioner,

I thank you for your letter of today's date reading as follows:

[See note I]

I confirm that the proposals in your Note are acceptable to the Government of Guyana and that your Note and this reply shall constitute an agreement between the Government of Guyana and the Government of the United Kingdom which shall enter into force on 1st April, 1977, and shall be cited as the Overseas Service (Guyana) (Continuance) Agreement 1977/81.

Cooperatively yours,

L. F. S. BURNHAM
Prime Minister

¹ United Nations. *Treaty Series*, vol. 863, p. 257, and vol. 1031, p. 386.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE
GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET
D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPU-
BLIQUE DE GUYANE RELATIF AUX AGENTS AFFECTÉS AU SER-
VICE DU GOUVERNEMENT GUYANAIS PAR LE GOUVERNEMENT
DU ROYAUME-UNI

I

*Le Haut Commissaire du Royaume-Uni à Georgetown
au Premier Ministre de la Guyane*

HAUT COMMISSARIAT DU ROYAUME-UNI
GEORGETOWN

Le 31 mars 1977

Monsieur le Premier Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux entretiens qui ont eu lieu entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement guyanais au sujet de certains agents affectés au service du Gouvernement guyanais par le Gouvernement du Royaume-Uni et de consigner ci-après les termes de l'Accord qui a été conclu :

i) Le Gouvernement du Royaume-Uni effectuera les remboursements et paiements spécifiés dans le présent Accord aux agents ou en ce qui concerne les agents servant dans la fonction publique du Gouvernement guyanais qui ont été affectés par le Gouvernement du Royaume-Uni, conformément aux dispositions du présent Accord (lesdits agents étant dénommés ci-après les «agents affectés»).

ii) Le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement guyanais s'entretiendront périodiquement pour examiner les besoins que le Gouvernement guyanais pourrait avoir en ce qui concerne l'emploi des agents affectés à son service, afin que le Gouvernement du Royaume-Uni puisse, en consultation avec le Gouvernement guyanais, déterminer les classes ou catégories d'agents qu'il est disposé à affecter dans ce pays, le nombre d'agents appartenant à chacune de ces classes ou catégories qu'il peut affecter et le montant maximal des fonds dont il disposera au cours de toute période donnée pour satisfaire aux obligations lui incombant en vertu du présent Accord. Durant ces entretiens, le Gouvernement guyanais fournira au Gouvernement du Royaume-Uni les informations que ce Gouvernement pourrait lui demander afin de calculer les montants payables par ce Gouvernement et le nombre d'agents devant être affectés.

iii) Un agent pourra être affecté pour une durée indéterminée ou pour la durée spécifiée dans l'affectation; le Gouvernement du Royaume-Uni, dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, pourra mettre fin à l'affectation d'un agent, à condition de tenir compte, ce faisant, des conséquences de sa décision.

iv) Le Gouvernement du Royaume-Uni remboursera au Gouvernement guyanais :

a) Dans le cas d'un agent affecté exerçant ses fonctions avec un droit à pension une somme égale à la prime d'encouragement qui lui est versée par le Gouvernement guyanais, prime qui est prise en compte pour le calcul du montant de la pension auquel a droit cet agent en vertu des lois appropriées sur les pensions, au taux annuel qui pourrait être précisé par le Gouvernement du

¹ Entré en vigueur le 1^{er} avril 1977, conformément aux dispositions desdites notes.

Royaume-Uni moins la somme convenue par ce gouvernement et le Gouvernement guyanais comme représentant l'équivalent des revenus de l'imposition payable sur cette indemnité;

- b) Les sommes déboursées par le Gouvernement guyanais pour couvrir les frais de voyage de ces agents affectés et de leur famille dans les cas (à l'exclusion de ceux visés au point vi du présent Accord) prescrits par le Gouvernement guyanais avec l'assentiment du Gouvernement du Royaume-Uni. Les agents affectés et les membres de leur famille à leur charge devront voyager sur des moyens de transport britanniques et lorsque cela est possible sur des vols excursion ou des vols affrétés.

v) Le Gouvernement du Royaume-Uni paiera directement, au nom du Gouvernement guyanais, à chaque agent affecté (qu'il s'agisse d'agents servant sous contrat ou d'agents ayant droit à pension) :

- a) Un supplément de salaire qui, dans le cas d'un agent ayant droit à pension, n'est pas pris en compte pour le calcul de sa pension, au taux que le Gouvernement du Royaume-Uni fixera périodiquement;
- b) Toute allocation pour frais d'études à laquelle l'agent affecté peut avoir droit pour chacun de ses enfants, aux clauses et conditions et aux taux que le Gouvernement du Royaume-Uni stipulera de temps à autre;
- c) Toute prime d'affectation à laquelle l'agent affecté peut avoir droit, aux clauses et conditions et aux taux que le Gouvernement du Royaume-Uni stipulera de temps à autre;
- d) La part de tout subside payable à l'agent qui lui revient du fait que le supplément de salaire visé dans le présent paragraphe s'ajoute à ses émoluments;
- e) Les frais médicaux nécessairement engagés à l'occasion d'un traitement qui ne peut être dispensé par le service local de santé aux tarifs qui pourront être fixés de temps à autre par le Gouvernement du Royaume-Uni.

vi) Le Gouvernement du Royaume-Uni prendra à sa charge les frais de voyage des enfants d'un agent affecté pour leur permettre de rendre visite à leurs parents à la Guyane et ce, aux clauses et conditions, dans les cas, aux tarifs, par les catégories de moyens de transport et pour les enfants que le Gouvernement du Royaume-Uni stipulera de temps à autre.

vii) Les suppléments de salaire, allocations, primes et subsides et frais médicaux payables directement à un agent affecté par le Gouvernement du Royaume-Uni conformément aux dispositions du présent Accord seront versés à un compte ouvert dans une banque désignée par l'agent et située au Royaume-Uni, en République d'Irlande, ou dans tout autre pays pour lequel le Gouvernement du Royaume-Uni aura donné son assentiment.

viii) Les suppléments de salaire, allocations, primes et subsides et frais médicaux payés directement par le Gouvernement du Royaume-Uni à un agent affecté seront exonérés du paiement de l'impôt sur le revenu prévu par toute loi en vigueur à la Guyane.

ix) Lorsque le Gouvernement guyanais désirera renouveler le contrat d'un agent affecté ou recruter un agent remplissant les conditions requises pour être affecté, il consultera le Gouvernement du Royaume-Uni et celui-ci lui fera savoir si l'affectation de l'agent peut être prolongée ou si l'agent peut être réaffecté ou affecté, selon le cas, conformément aux dispositions du présent Accord.

x) Dans le cas où un agent affecté est détaché de son emploi auprès du Gouvernement guyanais sans l'assentiment du Gouvernement du Royaume-Uni, le Gouvernement guyanais, si le Gouvernement du Royaume-Uni le lui demande, paiera à ce dernier une somme égale au montant total des sommes remboursées et payées par ce Gouvernement en ce qui concerne ledit agent pendant la durée de son détachement.

xi) Le Gouvernement guyanais, dans un délai raisonnable après sa prise de fonctions, fournira à chaque agent affecté un logement et un ameublement en bon état jugé par le Gouvernement du Royaume-Uni comme étant compatible avec son rang et sa situation de famille, moyennant versement d'un loyer raisonnable compte tenu de son traitement de base.

xii) Le Gouvernement guyanais informera sans délai le Gouvernement du Royaume-Uni de tout événement qui pourrait influencer sur le droit d'un agent affecté de recevoir des paiements de la part du Royaume-Uni en vertu du présent Accord.

xiii) Le Gouvernement guyanais communiquera au Gouvernement du Royaume-Uni tous états de comptes et autres renseignements intéressant l'exécution du présent Accord que le Gouvernement du Royaume-Uni pourra lui demander.

2. Le présent Accord énonce les principes suivant lesquels le Gouvernement du Royaume-Uni peut, jusqu'au 31 mars 1981, décider ou non de renouveler ou de prolonger l'affectation d'un agent préalablement affecté ou d'affecter un nouvel agent. L'Accord énonce également les principes suivant lesquels le Gouvernement du Royaume-Uni effectue les paiements et les remboursements définis dans l'Accord au titre de ces décisions pour les périodes d'affectation à courir jusqu'au 31 mars 1981. La présente disposition s'entend sous réserve de cas exceptionnels pour lesquels il peut avoir été décidé avant cette date d'un commun accord entre nos deux gouvernements de proroger les délais pour trois ans au maximum au-delà de ladite date.

3. Si la présente note reproduit fidèlement les termes de l'Accord qui a été conclu, je propose que la présente note et votre réponse constituent un accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement guyanais qui entrera en vigueur le 1^{er} avril 1977 et prendra fin le 31 mars 1981 à moins que les deux gouvernements ne conviennent d'une autre date. Je propose en outre que ledit Accord s'intitule «*Overseas Service (Guyana) (Continuance) Agreement 1977/81*» [Accord portant prorogation de 1977 à 1981 de l'Accord relatif au service des agents affectés outre-mer (Guyane)] et que l'Accord intitulé «*Overseas Service (Guyana) (Continuance) Agreement 1971/76*»¹ [Accord portant prorogation de 1971 à 1977 de l'Accord relatif au service des agents affectés outre-mer (Guyane)] prenne fin le 31 mars 1977.

Veuillez agréer, etc.

Le Haut Commissaire,
P. GAUTREY

II

Le Premier Ministre de la Guyane au Haut Commissaire du Royaume-Uni à Georgetown

Georgetown, le 31 mars 1977

Monsieur le Haut Commissaire,

Je vous remercie de votre lettre datée d'aujourd'hui qui se lit comme suit :

[*Voir note I*]

Je confirme que les propositions formulées dans votre note rencontrent l'agrément du Gouvernement guyanais et que ladite note et la présente réponse constituent un accord entre le Gouvernement guyanais et le Gouvernement du Royaume-Uni qui prend effet le 1^{er} avril 1977 et s'intitule «*Overseas Service (Guyana) (Continuance) Agreement 1977/81*» [Accord portant prorogation de 1977 à 1981 de l'Accord relatif au service des agents affectés outre-mer (Guyane)].

Veuillez agréer, etc.

Le Premier Ministre,
L. F. S. BURNHAM

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 863, p. 257, et vol. 1031, p. 388.

No. 16508

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC**

**Agreement on co-operation in the field of medicine and
public health. Signed at Berlin on 14 April 1977**

Authentic texts: English and German.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on
16 March 1978.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE**

**Accord concernant la coopération dans le domaine de la
médecine et de la santé publique. Signé à Berlin le
14 avril 1977**

Textes authentiques : anglais et allemand.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le
16 mars 1978.*

AGREEMENT¹ ON CO-OPERATION IN THE FIELD OF MEDICINE AND PUBLIC HEALTH BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the German Democratic Republic,

Being resolved to take account of and to apply the provisions of the Final Act of the Conference on Security and Co-operation in Europe;²

Desirous of developing co-operation in the field of medicine and public health in the interests of maintaining, promoting and improving public health in both States and of contributing thereby to the understanding and the strengthening of confidence between both peoples;

Anxious to provide the nationals of each of the two States during their temporary stay in the other State with the necessary medical assistance and treatment;

In conformity with the principles and aims of the World Health Organisation (WHO);

Have agreed as follows:

Article 1. (1) In relation to the United Kingdom, the territory to which this Agreement shall apply shall be England and Wales, Scotland and Northern Ireland. In relation to the German Democratic Republic, the territory referred to shall be the German Democratic Republic.

(2) For the purpose of this Agreement the following shall be “nationals”

- (a) in relation to the United Kingdom, all British subjects and British protected persons who are recognised by Her Britannic Majesty’s Government in the United Kingdom as their nationals provided in each case they are ordinarily resident in the territory of the United Kingdom to which this Agreement applies;
- (b) in relation to the German Democratic Republic, all persons who in accordance with the laws of the German Democratic Republic are citizens of the German Democratic Republic.

Article 2. In order to increase the effectiveness of the protection of health in the territories of both States the Contracting Parties shall agree, on the basis of reciprocity and having regard to mutual interests, particularly the prevention of and fight against communicable and other diseases, on the development and furtherance of co-operation between health authorities, establishments and organisations. The fields to be selected for this co-operation shall be determined jointly by the Contracting Parties from within the planning, organisation, provision and management of health care and of public health.

Article 3. All exchanges and other forms of co-operation under this Agreement shall take place in accordance with the laws and regulations in force in the two States.

Article 4. (1) In the case of a national of the United Kingdom or a national of the German Democratic Republic needing immediate medical treatment during his temporary stay in or transit across the territory of the other State, the Contracting Party concerned shall, on production of a valid passport, afford, in accordance with the Health Service legislation in force in the State concerning during the period of validity of the present

¹ Came into force on 14 April 1977, the date of signature, in accordance with article 9 (3).

² *International Legal Materials*, vol. 14, 1975, p. 1292.

Agreement and on the same terms as nationals of that State, the necessary out-patient or in-patient medical assistance, including the necessary medicines. The Contracting Party concerned shall take upon itself all such costs arising therefrom within its own State apart from charges normally paid by nationals of that State, or by persons or bodies pursuant to legislation of that State in respect of the treatment of road traffic injuries to such nationals.

(2) The provision of this Article shall not apply to a national of the one State who goes to the other for the express purpose of benefiting from medical treatment under this Agreement.

Article 5. In exceptional cases each Contracting Party shall use its best endeavours at the request conveyed by the other Party to facilitate acceptance of a patient at a hospital or clinic for treatment at his own expense.

Article 6. The Contracting Parties shall co-operate and consult together in carrying out the long-term programmes of the World Health Organisation and in the carrying out of their main European region tasks.

Article 7. (1) The Department of Health and Social Security of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Ministry of Public Health of the German Democratic Republic shall be responsible for the proper execution of this Agreement.

(2) The Department and the Ministry shall, in the implementation of this Agreement, conclude—in each case, as a rule, for two years—specific plans of co-operation which shall set out and specify the individual fields (for example cardiovascular diseases, research in nursing, oncology), forms, and methods and the financing of co-operation.

Article 8. Any disagreement relating to the interpretation or application of this Agreement shall be resolved by consultations between the Contracting Parties.

Article 9. (1) This Agreement is concluded for an indefinite period. It may be terminated subject to six months' notice by either Party.

(2) Amendments and additions to this Agreement shall require agreement in writing between the Contracting Parties.

(3) This Agreement shall enter into force on the day of signature by the Plenipotentiaries of the Contracting Parties.

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

DONE in duplicate at Berlin this 14 April 1977 in the English and German languages, both texts being equally authoritative.

GORONWY-ROBERTS
of Caernarvon and Ogwen
For the Government
of the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland

KURT NIER
For the Government
of the German Democratic Republic

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER REGIERUNG DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHES VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND UND DER REGIERUNG DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK ÜBER DIE ZUSAMMENARBEIT AUF DEN GEBIETEN DER MEDIZIN UND DES GESUNDHEITSWESENS

Die Regierung des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Nordirland und die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik haben

entschlossen, die Bestimmungen der Schlußakte der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa zu berücksichtigen und anzuwenden;

geleitet von dem Wunsch, die Zusammenarbeit auf den Gebieten der Medizin und des Gesundheitswesens im Interesse der Erhaltung, Förderung und Wiederherstellung der Gesundheit der Völker beider Staaten zu entwickeln und dadurch zur Verständigung und Festigung des Vertrauens zwischen beiden Völkern beizutragen;

in dem Bestreben, den Staatsbürgern beider Staaten während ihres zeitweiligen Aufenthaltes in dem anderen Staat die notwendig werdende medizinische Hilfe und Betreuung zu gewährleisten;

in Übereinstimmung mit den Prinzipien und Zielen der Weltgesundheitsorganisation (WHO);

folgendes vereinbart:

Artikel 1. (1) In bezug auf das Vereinigte Königreich ist das Hoheitsgebiet, für das dieses Abkommen gültig ist, England und Wales, Schottland und Nordirland. In bezug auf die Deutsche Demokratische Republik ist das betreffende Hoheitsgebiet die Deutsche Demokratische Republik.

(2) Im Sinne dieses Abkommens sind „Staatsbürger“

- a) in bezug auf das Vereinigte Königreich alle britischen Untertanen und von Großbritannien geschützten Personen, die von der Regierung Ihrer Britannischen Majestät im Vereinigten Königreich als ihre Staatsbürger anerkannt sind, vorausgesetzt, daß sie in jedem Falle im Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreiches, für das dieses Abkommen gilt, gewöhnlich wohnhaft sind;
- b) in bezug auf die Deutsche Demokratische Republik alle Personen, die nach den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik Bürger der Deutschen Demokratischen Republik sind.

Artikel 2. Zur Erhöhung der Wirksamkeit des Gesundheitsschutzes auf den Hoheitsgebieten beider Staaten vereinbaren die Abkommenspartner auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und unter Berücksichtigung der gegenseitigen Interessen, insbesondere bei der Verhütung und Bekämpfung übertragbarer und anderer Krankheiten, die Entwicklung und Förderung der Zusammenarbeit zwischen Gesundheitsbehörden, Einrichtungen und Organisationen. Der für diese Zusammenarbeit auszuwählenden Gebiete werden durch die Vertragspartner zu Fragen der Leitung, Planung und Organisation des Gesundheitswesens gemeinsam vereinbart.

Artikel 3. Jeder Austausch und andere Formen der Zusammenarbeit im Rahmen dieses Abkommens erfolgen in Übereinstimmung mit den gültigen Gesetzen und Rechtsvorschriften beider Staaten.

Artikel 4. (1) Falls ein Staatsbürger des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Nordirland oder ein Staatsbürger der Deutschen Demokratischen Republik während seines zeitweiligen Aufenthaltes in dem anderen Staat oder des Transits durch das Hoheitsgebiet des anderen Staates sofortige medizinische Behandlung benötigt, gewährt der betreffende Abkommenspartner nach Vorlage eines gültigen Passes gemäß der in dem betreffenden Staat während der Gültigkeitsdauer des vorliegenden Abkommens geltenden Gesundheitsgesetzgebung und zu den gleichen Bedingungen wie den Staatsbürgern dieses Staates die notwendige ambulante oder stationäre medizinische Hilfe einschließlich der erforderlichen Arzneimittel. Der betreffende Abkommenspartner übernimmt alle daraus innerhalb seines eigenen Staates entstehenden Kosten, außer den Gebühren, die normalerweise von den Staatsbürgern dieses Staates oder von Personen oder Körperschaften gemäß der Gesetzgebung dieses Staates hinsichtlich der Behandlung von Verletzungen bei Verkehrsunfällen dieser Staatsbürger gezahlt werden.

(2) Die Bestimmungen dieses Artikels gelten nicht für einen Staatsbürger des einen Staates, der sich mit der ausdrücklichen Absicht, ärztliche Behandlung im Rahmen dieses Abkommens in Anspruch zu nehmen, in den anderen Staat begibt.

Artikel 5. In Ausnahmefällen wird sich jeder Abkommenspartner auf die von dem anderen Partner vorgetragene Bitte bemühen, die Aufnahme eines Patienten in ein Krankenhaus oder eine Klinik zur Behandlung auf eigene Kosten zu erleichtern.

Artikel 6. Die Abkommenspartner arbeiten zusammen und konsultieren sich bei der Durchführung der Langzeitprogramme der Weltgesundheitsorganisation und der Durchführung der Schwerpunktaufgaben für die europäische Region.

Artikel 7. (1) Das Ministerium für Gesundheit und Soziale Sicherheit des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Nordirland und das Ministerium für Gesundheitswesen der Deutschen Demokratischen Republik sind für die ordnungsgemäße Durchführung dieses Abkommens zuständig.

(2) Zur Realisierung dieses Abkommens werden die Ministerien in jedem Fall — in der Regel für zwei Jahre — spezielle Pläne für die Zusammenarbeit abschließen, in denen die einzelnen Gebiete (z.B. Herz-Kreislauf-Krankheiten, Krankenpflegeforschung und Onkologie), Formen und Methoden sowie die Finanzierung der Zusammenarbeit präzisiert und festgelegt werden.

Artikel 8. Jede Meinungsverschiedenheit hinsichtlich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens wird durch Konsultationen zwischen den Abkommenspartnern gelöst.

Artikel 9. (1) Dieses Abkommen wird für eine unbegrenzte Zeitdauer abgeschlossen. Es kann nach einer vorherigen Mitteilungsfrist von sechs Monaten durch einen der beiden Partner gekündigt werden.

(2) Änderungen und Ergänzungen dieses Abkommens bedürfen der schriftlichen Vereinbarung zwischen den Abkommenspartnern.

(3) Dieses Abkommen tritt am Tage der Unterzeichnung durch die Bevollmächtigten der Abkommenspartner in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren jeweiligen Regierungen ordnungsgemäß bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Abkommen unterzeichnet.

In zwei Exemplaren ausgefertigt in Berlin am 14. April 1977 jeweils in englischer und deutscher Sprache, wobei beide Texte gleichermaßen gültig sind.

GORONWY-ROBERTS
of Caernarvon and Ogwen
Für die Regierung
des Vereinigten Königreiches
von Großbritannien und Nordirland

KURT NIER
Für die Regierung
der Deutschen Demokratischen Republik

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE CONCERNANT LA COOPÉRATION DANS LE DOMAINE DE LA MÉDECINE ET DE LA SANTÉ PUBLIQUE

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République démocratique allemande,

Résolus à tenir compte des dispositions de l'Acte final de la Conférence sur la sécurité et la coopération européennes² et à les appliquer;

Désireux de développer la coopération dans le domaine de la médecine et de la santé publique aux fins d'entretenir, de favoriser et d'améliorer la santé publique dans les deux Etats et de contribuer par là à la compréhension et au renforcement de la confiance entre les deux peuples;

Souhaitant vivement assurer aux ressortissants de chacun des deux Etats lorsqu'ils séjournent provisoirement dans l'autre Etat les soins et les traitements médicaux indispensables;

Conformément aux principes et aux buts de l'Organisation mondiale de la santé (OMS);

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. 1. S'agissant du Royaume-Uni, le territoire auquel s'appliquera le présent Accord sera celui de l'Angleterre et du pays de Galles, de l'Ecosse et de l'Irlande du Nord. S'agissant de la République démocratique allemande, le territoire visé sera celui de la République démocratique allemande.

2. Aux fins du présent Accord seront considérés comme des «ressortissants» :

- a) Du Royaume-Uni, tous les sujets britanniques et personnes bénéficiant de la protection britannique qui sont reconnus par le Gouvernement de Sa Majesté britannique au Royaume-Uni comme étant ses ressortissants sous réserve que dans chaque cas ces personnes résident habituellement sur le territoire du Royaume-Uni auquel s'applique le présent Accord;
- b) De la République démocratique allemande, toutes les personnes qui, conformément à la législation de la République démocratique allemande, sont des citoyens de la République démocratique allemande.

Article 2. En vue d'accroître l'efficacité de la protection de la santé sur le territoire des deux Etats, les Parties contractantes arrêteront d'un commun accord, sur la base de la réciprocité et compte tenu de leurs intérêts réciproques, en particulier de la prévention et de la lutte contre les maladies transmissibles notamment, les moyens d'instaurer et de développer la coopération entre les autorités, les établissements et les organisations sanitaires. Les domaines à retenir aux fins de ladite coopération seront définis conjointement par les Parties contractantes dans les secteurs de la planification, de l'organisation, de la prestation et de la gestion des soins et de la santé publique.

¹ Entré en vigueur le 14 avril 1977, date de la signature, conformément à l'article 9, paragraphe 3.

² «Notes et Etudes documentaires», *La Documentation française*, 4271-4272, 15 mars 1976, p. 48.

Article 3. Tous les échanges et autres formes de coopération répondant au présent Accord seront conformes à la législation et à la réglementation en vigueur dans les deux Etats.

Article 4. 1. S'agissant d'un ressortissant du Royaume-Uni ou d'un ressortissant de la République démocratique allemande qui doit recevoir immédiatement un traitement médical pendant qu'il séjourne temporairement ou qu'il se trouve en transit sur le territoire de l'autre Etat, la Partie contractante visée lui accordera, sur présentation d'un passeport en cours de validité, conformément à la législation relative au service de santé en vigueur dans l'Etat considéré pendant la période de validité du présent Accord et aux mêmes conditions que celles qui sont applicables aux ressortissants dudit Etat, l'aide médicale indispensable sous forme de traitement ambulatoire ou d'hospitalisation, y compris les médicaments nécessaires. La Partie contractante considérée prendra à sa charge toutes les dépenses résultant de cette aide médicale qui sont engagées sur son territoire, à l'exception des dépenses qui sont normalement couvertes par les ressortissants dudit Etat ou par des personnes ou organismes qui les assument en vertu de la législation dudit Etat quand il s'agit du traitement de blessures subies par ces ressortissants lors d'un accident de la route.

2. La disposition du présent article ne s'appliquera pas à un ressortissant de l'un des Etats qui se rend dans l'autre Etat avec l'intention expresse de bénéficier de traitements médicaux en vertu du présent Accord.

Article 5. Dans des cas exceptionnels, chacune des Parties contractantes fera de son mieux, sur la demande transmise par l'autre Partie, pour faciliter l'admission d'un malade dans un hôpital ou un dispensaire pour qu'il y soit traité à ses propres frais.

Article 6. Les Parties contractantes coopéreront et se consulteront aux fins de l'exécution des programmes à long terme de l'Organisation mondiale de la santé et de l'exécution des principales tâches qui leur incombent dans le cadre de la région d'Europe.

Article 7. 1. Le Département de la santé et de la sécurité sociale du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Ministère de la santé publique de la République démocratique allemande seront chargés de veiller à la bonne exécution du présent Accord.

2. Aux fins de la mise en œuvre du présent Accord, le Département et le Ministère concluront — pour deux ans en général dans chaque cas — des plans particuliers de coopération où seront définis et précisés les différents domaines (par exemple, les maladies cardio-vasculaires, la recherche en matière de soins infirmiers, l'oncologie), les formes, les méthodes et les modalités de financement de la coopération.

Article 8. Tout différend quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord sera réglé par voie de consultations entre les Parties contractantes.

Article 9. 1. Le présent Accord est conclu pour une période indéterminée. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut y mettre fin moyennant préavis de six mois.

2. Tout amendement et addition au présent Accord nécessitent une convention écrite entre les Parties contractantes.

3. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature par les plénipotentiaires des Parties contractantes.

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

FAIT à Berlin en double exemplaire, le 14 avril 1977, en langues anglaise et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

GORONWY-ROBERTS
de Caernarvon et Ogwen

Pour le Gouvernement
de la République démocratique
allemande :

KURT NIER

No. 16509

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
UNITED STATES OF AMERICA**

**Agreement concerning air services (with annexes, exchange
of letters and agreed minute dated 22 June 1977).
Signed at Bermuda on 23 July 1977**

Authentic text: English.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on
16 March 1978.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexes, échange
de lettres et procès-verbal approuvé en date du 22 juin
1977). Signé aux Bermudes le 23 juillet 1977**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le
16 mars 1978.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the United States of America,

Resolved to provide safe, adequate and efficient international air transportation responsive to the present and future needs of the public and to the continued development of international commerce;

Desiring the continuing growth of adequate, economical and efficient air transportation by airlines at reasonable charges, without unjust discrimination or unfair or destructive competitive practices;

Resolved to provide a fair and equal opportunity for their designated airlines to compete in the provision of international air services;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation;

Seeking to encourage the efficient use of available resources, including petroleum, and to minimize the impact of air services on the environment;

Believing that both scheduled and charter air transportation are important to the consumer interest and are essential elements of a healthy international air transport system;

Reaffirming their adherence to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;² and

Desiring to conclude a new agreement complementary to that Convention for the purpose of replacing the Final Act of the Civil Aviation Conference held at Bermuda, from 15 January to 11 February 1946, and the annexed Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of the United States of America relating to Air Services between their Respective Territories, as subsequently amended ("the 1946 Bermuda Agreement");³

Have agreed as follows:

Article I. DEFINITIONS

For the purposes of this Agreement unless otherwise stated, the term:

(a) "Aeronautical authorities" means, in case of the United Kingdom, the Secretary of State for Trade, the Civil Aviation Authority, or their successors and, in the case of the United States, the Department of Transportation, the Civil Aeronautics Board, or their successor agencies;

(b) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

(c) "Air service" means scheduled air service or charter air service or both, as the context requires, performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail, separately or in combination, for compensation;

¹ Came into force on 23 July 1977 by signature, in accordance with article 21.

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

³ *Ibid.*, vol. 3, p. 253, and annex A in volumes 24, 71, 226, 263, 425 and 573.

(d) "Airport" means a landing area, terminals and related facilities used by aircraft;

(e) "All-cargo air service" means air service performed by aircraft on which cargo or mail (with ancillary attendants) is carried, separately or in combination, but on which revenue passengers are not carried;

(f) "Combination air service" means air service performed by aircraft on which passengers are carried and on which cargo or mail may also be carried if authorized by the relevant national license or certificate;

(g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes (i) any amendment thereto which has entered into force under article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under article 90 of that Convention in so far as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

(h) "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with article 3 of this Agreement;

(i) "Gateway route segment" means that part of a route described in Annex 1 which lies between the point of last departure or first arrival served by a designated airline in its homeland and the point or points served by that airline in the territory of the other Contracting Party;

(j) "International air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;

(k) "Revenue passenger" means a passenger paying 25 per cent or more of the normal applicable fare;

(l) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail carried for compensation;

(m) "Tariff" means the price to be charged for the public transport of passengers, baggage and cargo (excluding mail) on scheduled air services including the conditions governing the availability or applicability of such price and the charges and conditions for services ancillary to such transport but excluding the commissions to be paid to air transportation intermediaries;

(n) "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Contracting Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

(o) "User charge" means a charge made to airlines for the provision for aircraft, their crews and passengers of airport or air navigation property or facilities, including related services and facilities.

Article 2. GRANTS OF RIGHTS

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by its airlines:

(a) the right to fly across its territory without landing; and

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purposes of operating scheduled international air services on the routes specified in Annex 1. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party may make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified and to the extent specified for each route in Annex 1 for the purpose of

taking on board and discharging passengers, cargo or mail, separately or in combination, in scheduled international air service.

(3) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in Annex 4 for the purposes of operating charter international air services.

(4) Nothing in paragraphs (2) or (3) of this article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the rights to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Contracting Party except to the extent such rights are authorized in Annex 1 or Annex 4.

(5) If, because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

Article 3. DESIGNATION AND AUTHORIZATION OF AIRLINES

(1) (a) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in Annex 1 and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.

(b) A Contracting Party may request consultations with regard to the designation of an airline or airlines under sub-paragraph (a) of this paragraph. If, however, agreement is not reached within 60 days from the date of the designation, the designation shall be regarded as a proper designation under this article.

(2) Notwithstanding paragraph (1) of this article, for the purpose of operating the agreed combination air services on US Routes 1 and 2, and UK Routes 1, 2, 3, 4 and 5, each Contracting Party shall have the right to designate not more than:

- (a) two airlines on each of two gateway route segments of its own choosing;
- (b) one airline on each gateway route segment other than those selected under sub-paragraph (a) of this paragraph, except that each Contracting Party may designate not more than:
 - (i) two airlines on any gateway route segment other than those selected under sub-paragraph (a) of this paragraph, provided: (A) the total on-board passenger traffic carried by the designated airlines of both Contracting Parties in scheduled air service on a gateway route segment exceeds 600,000 one-way revenue passengers in each of two consecutive twelve-month periods; or (B) the total on-board passenger traffic carried by its designated airline in scheduled air service on the gateway route segment exceeds 450,000 one-way revenue passengers in each of two consecutive twelve-month periods. For the purpose of this sub-paragraph, the revenue passenger levels specified must be reached for the first time after the entry into force of this Agreement; and
 - (ii) two airlines on any gateway route segment other than those selected under sub-paragraph (a) or permitted under sub-paragraph (b) (i) of this paragraph, where either the other Contracting Party has not made a designation three years after the right to operate that gateway route segment becomes effective or the airline designated by it does not by then operate (either nonstop or in combination with another gateway route segment) or operates fewer than 100 round trip combination flights within a twelve-month period. An additional designation

under this sub-paragraph shall continue in force notwithstanding subsequent regular operation by an airline of the other Contracting Party.

If coincident gateway route segments appear on more than one route, the limitations set forth in this paragraph apply to the coincidence segments taken together. A Contracting Party making designations under this paragraph shall specify which sub-paragraph applies.

(3) Notwithstanding paragraph (1) of this article, for the purpose of operating the agreed all-cargo air services on US Route 7 and on UK Routes 10, 11 and 12 (taken together), each Contracting Party shall have the right to designate not more than a total of three airlines, except that, if the airline or airlines designated by one Contracting Party are licensed or certificated by their own aeronautical authorities and authorized by the other Contracting Party to offer all-cargo air services on a gateway route segment on which the airline or airlines designated by the other Contracting Party are not licensed or certificated by their own aeronautical authorities to offer such services, that other Contracting Party may designate an additional airline on the relevant route or routes to operate all-cargo air services only on that gateway route segment, notwithstanding the fact that such designation will result in the designation of more than three airlines on the relevant route or routes.

(4) Notwithstanding paragraph (1) of this article, a Contracting Party receiving a designation of an airline which is authorized by that airline's own aeronautical authorities only to operate aircraft having a maximum passenger capacity of 30 seats or less and a maximum payload capacity of 7,500 pounds or less and which was not designated under the 1946 Bermuda Agreement may refuse to regard such designation as a proper designation under this article if it would result in more than three such airlines or more than the number designated under the 1946 Bermuda Agreement (whichever is greater), operating at any point in the territory of the Contracting Party receiving the designation.

(5) If either Contracting Party wishes to designate an airline or airlines for the routes set forth in paragraphs (2) or (3) of this article, in addition to the designations specifically permitted by those paragraphs, it shall notify the other Contracting Party. The second Contracting Party may either: (i) accept such further designation; or (ii) request consultations. After consultations the second Contracting Party may decline to accept the designation.

(6) On receipt of a designation made by one Contracting Party under the terms of paragraphs (1), (2) or (3) of this article, or accepted under the terms of paragraph (5) of this article, and on receipt of an application or applications from the airline so designated for operating authorizations and technical permissions in the form and manner prescribed for such applications, the other Contracting Party shall grant the appropriate operating authorizations and technical permissions, provided:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals;
- (b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications; and
- (c) the other Contracting Party is maintaining and administering the standards set forth in article 6 (Airworthiness).

If the aeronautical authorities of the Contracting Party considering the application or applications are not satisfied that these conditions are met at the end of a 90-day period from receipt of the application or applications from the designated airlines, either Contracting Party may request consultations, which shall be held within 30 days of the request.

(7) When an airline has been designated and authorized in accordance with the terms of this article, it may operate the relevant agreed services on the specified routes in Annex 1, provided, however, that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4. APPLICATION OF LAWS

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

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

Article 5. REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) that airline has failed to comply with the laws or regulations of the first Contracting Party; or
- (c) the other Contracting Party is not maintaining and administering safety standards as set forth in article 6 (Airworthiness).

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this article is essential to prevent further non-compliance with sub-paragraphs (b) or (c) of paragraph (1) of this article, such rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6. AIRWORTHINESS

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the air services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

(2) The competent aeronautical authorities of each Contracting Party may request consultations concerning the safety and security standards and requirements maintained and administered by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and the operation of the designated airlines. If, following such consultations, the competent aeronautical authorities of either Contracting Party find that the other

Contracting Party does not effectively maintain and administer safety and security standards and requirements in these areas that are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, they will notify the other Contracting Party of such findings and the steps considered necessary to bring the safety and security standards and requirements of the other Contracting Party to standards at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit, pursuant to articles 2 (Grant of rights), 3 (Designation and authorization of airlines), and 5 (Revocation or suspension of operating authorization), the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party, in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

Article 7. AVIATION SECURITY

The Contracting Parties reaffirm their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation. The Contracting Parties agree to provide maximum aid to each other with a view to preventing hijackings and sabotage to aircraft, airports and air navigation facilities and threats to aviation security. They reaffirm their commitments under and shall have regard to the provisions of the Convention on Offences and certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970,² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.³ The Contracting Parties shall also have regard to applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. When incidents or threats of hijacking or sabotage against aircraft, airports or air navigation facilities occur, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate such incidents rapidly and safely. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

Article 8. COMMERCIAL OPERATIONS

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

(2) Each Contracting Party agrees to use its best efforts to ensure that the designated airlines of the other Contracting Party are offered the choice, subject to reasonable limitations which may be imposed by airport authorities, of providing their own services for ground handling operations; of having such operations performed entirely or in part by another airline, an organization controlled by another airline, or a servicing agent, as authorized by the airport authority; or of having such operations performed by the airport authority.

(3) Each Contracting Party grants to each designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the

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

² *Ibid.*, vol 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.

(4) Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance. Both Contracting Parties have accepted the obligations set out in article VIII of the Articles of Agreement of the International Monetary Fund.¹

(5) Each Contracting Party shall use its best efforts to secure for the designated airlines of the other Contracting Party on a reciprocal basis an exemption from taxes, charges and fees imposed by State, regional and local authorities on the items listed in paragraphs (1) and (2) of article 9 (Customs duties), as well as from fuel through-put charges, in the circumstances described under those paragraphs, except to the extent that the charges are based on the cost of providing the service.

Article 9. CUSTOMS DUTIES

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages and tobacco, which are on board such aircraft, shall be relieved on the basis of reciprocity from all customs duties, national excise taxes, and similar national fees and charges not based on the cost of services provided, on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) There shall also be relieved from the duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- (a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts including engines introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and
- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this article shall also be available in situations where the designated airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this article provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2, p. 39, and vol. 726, p. 266.

Article 10. USER CHARGES

(1) Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging authorities on the designated airlines of the other Contracting Party are just and reasonable. Such charges shall be considered just and reasonable if they are determined and imposed in accordance with the principles set forth in paragraphs (2) and (3) of this article, and if they are equitably apportioned among categories of users.

(2) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airlines operating similar international air services.

(3) User charges may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing appropriate airport and air navigation facilities and services, and may provide for a reasonable rate of return on assets, after depreciation. In the provision of facilities and services, the competent authorities shall have regard to such factors as efficiency, economy, environmental impact and safety of operation. User charges shall be based on sound economic principles and on the generally accepted accounting practices within the territory of the appropriate Contracting Party.

(4) Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities, where practicable through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

(5) For the purposes of paragraph (4) of this article, each Contracting Party shall use its best efforts to encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles set out in this article.

(6) In the event that agreement is reached between the Contracting Parties that an existing user charge should be revised, the appropriate Contracting Party shall use its best efforts to put the revision into effect promptly.

Article 11. FAIR COMPETITION

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall have a fair and equal opportunity to compete with the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

(2) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly that airline's or those airlines' services on all or part of the same routes. In particular, when a designated airline of one Contracting Party proposes to inaugurate services on a gateway route segment already served by a designated airline or airlines of the other Contracting Party, the incumbent airline or airlines shall each refrain from increasing the frequency of their services to the extent and for the time necessary to ensure that the airline inaugurating service may fairly exercise its rights under paragraph (1) of this article. Such obligation to refrain from increasing frequency shall not last longer than two years or beyond the point when the inaugurating airline matches the frequencies of any incumbent airline, whichever occurs first, and shall not apply if the services to be inaugurated are limited as to their capacity by the license or certificate granted by the designating Contracting Party.

(3) Services provided by a designated airline under this Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between

the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

- (a) the traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
- (b) the requirements of through airline operations; and
- (c) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

(4) The frequency and capacity of services to be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall be closely related to the requirements of all categories of public demand for the carriage of passengers and cargo including mail in such a way as to provide adequate service to the public and to permit the reasonable development of routes and viable airline operations. Due regard shall be paid to efficiency of operation so that frequency and capacity are provided at levels appropriate to accommodate the traffic at load factors consistent with tariffs based on the criteria set forth in paragraph (2) of article 12 (Tariffs).

(5) The Contracting Parties recognize that airline actions leading to excess capacity or to the underprovision of capacity can both run counter to the interests of the travelling public. Accordingly, in the particular case of combination air services on the North Atlantic routes specified in paragraph (1) of Annex 2, they have agreed to establish the procedures set forth in Annex 2. With respect to other routes and services, if one Contracting Party believes that the operations of a designated airline or airlines of the other Contracting Party have been inconsistent with the principles set forth in this article, it may request consultations pursuant to article 16 (Consultations) for the purpose of reviewing the operations in question to determine whether they are in conformity with these principles. In such consultations there shall be taken into consideration the operations of all airlines serving the market in question and designated by the Contracting Party whose airline or airlines are under review. If the Contracting Parties conclude that the operations under review are not in conformity with the principles set forth in this article, they may decide upon appropriate corrective or remedial measures, except that, where frequency or capacity limitations are already provided for a route specified in Annex 1, the Contracting Parties may not vary those limitations or impose additional limitations except by amendment of this Agreement.

(6) Neither Contracting Party shall unilaterally restrict the operations of the designated airlines of the other except according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions as may be contemplated by the Convention.

Article 12. TARIFFS

(1) Tariffs of the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be established in accordance with the procedures set out in this article.

(2) The tariffs charged by the designated airlines of one Contracting Party for public transport to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at the lowest level consistent with a high standard of safety and an adequate return to efficient airlines operating on the agreed routes. Each tariff shall, to the extent feasible, be based on the costs of providing such service assuming reasonable load factors. Additional relevant factors shall include among others the need of the airline to meet competition from

scheduled or charter air services, taking into account differences in cost and quality of service, and the prevention of unjust discrimination and undue preferences or advantages. To further the reasonable interests of users of air transport services, and to encourage the further development of civil aviation, individual airlines should be encouraged to initiate innovative, cost-based tariffs.

(3) The tariffs charged by the designated airlines of one Contracting Party for public transport between the territory of the other Contracting Party and the territory of a third State shall be subject to the approval of the other Contracting Party and such third State; provided, however, that a Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of its own airlines for comparable service between the same points. The designated airlines of each Contracting Party shall file such tariffs with the other Contracting Party, in accordance with its requirements.

(4) Any tariff agreements with respect to public transport between the territories of the Contracting Parties concluded as a result of inter-carrier discussions, including those held under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association, or any other association of international airlines, and involving the airlines of the Contracting Parties will be subject to the approval of the aeronautical authorities of those Contracting Parties, and may be disapproved at any time whether or not previously approved. The submission of such agreements is not the filing of a tariff for the purposes of the provisions of paragraph (5) of this article. Such agreements shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties for approval at least 105 days before the proposed date of effectiveness, accompanied by such justification as each Contracting Party may require of its own designated airlines. The period of 105 days may be reduced with the consent of the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom a filing is made. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall use their best efforts to approve or disapprove (in whole or in part) each agreement submitted in accordance with this paragraph on or before the 60th day after its submission. Each Contracting Party may require that tariffs reflecting agreements approved by it be filed and published in accordance with its laws.

(5) Any tariff of a designated airline of one Contracting Party for public transport between the territories of the Contracting Parties shall, if so required, be filed with the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 75 days prior to the proposed effective date unless the aeronautical authorities of that Contracting Party permit the filing to be made on shorter notice. Such tariff shall become effective unless action is taken to continue in force the existing tariff as provided in paragraph (7) of this article.

(6) If the aeronautical authorities of one Contracting Party, on receipt of any filing referred to in paragraph (5) of this article, are dissatisfied with the tariff proposed or desire to discuss the tariff with the other Contracting Party, the first Contracting Party shall so notify the other Contracting Party through diplomatic channels within 30 days of the filing of such tariff, but in no event less than 15 days prior to the proposed effective date of such tariff. The Contracting Party receiving the notification may request consultations and, if so requested, such consultations shall be held at the earliest possible date for the purpose of attempting to reach agreement on the appropriate tariff. If notification of dissatisfaction is not given as provided in this paragraph, the tariff shall be deemed to be approved by the aeronautical authorities of the Contracting Party receiving the filing and shall become effective on the proposed date.

(7) If agreement is reached on the appropriate tariff under paragraph (6) of this article, each Contracting Party shall exercise its best efforts to put such tariff into effect. If an agreement is not reached prior to the proposed effective date of the tariff, or if consultations are not requested, the aeronautical authorities of the Contracting Party expressing dissatisfaction with that tariff may take action to continue in force the existing

tariffs beyond the date on which they would otherwise have expired at the levels and under the conditions (including seasonal variations) set forth therein. In this event the other Contracting Party shall similarly take any action necessary to continue the existing tariffs in effect. In no circumstances, however, shall a Contracting Party require a different tariff from the tariff of its own designated airlines for comparable service between the same points.

(8) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall exercise their best efforts to ensure that the designated airlines conform to the agreed tariffs filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties, and that no airline rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

(9) In order to avoid tariff disputes to the greatest extent possible:

- (a) a continuing Tariff Working Group shall be established to make recommendations on tariff-making standards, as provided in Annex 3;
- (b) the aeronautical authorities will keep one another informed of such guidance as they may give to their own airlines in advance of or during traffic conferences of the International Air Transport Association; and
- (c) during the period that the aeronautical authorities of either Contracting Party have agreements under consideration pursuant to paragraph (4) of this article, the Contracting Parties may exchange views and recommendations, orally or in writing. Such views and recommendations shall, if requested by either Contracting Party, be presented to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, who will take them into account in reaching their decision.

Article 13. COMMISSIONS

(1) The airlines of each Contracting Party may be required to file with the aeronautical authorities of both Contracting Parties the level or levels of commissions and all other forms of compensation to be paid or provided by such airline in any manner or by any device, directly or indirectly, to or for the benefit of any person (other than its own bona fide employees) for the sale of air transportation between the territories of the Contracting Parties. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall exercise their best efforts to ensure that the commissions and compensation paid by the airlines of each Contracting Party conform to the level or levels of commissions and compensation filed with the aeronautical authorities.

(2) The level of commissions and other forms of compensation paid with respect to the sale, within the territory of a Contracting Party, of air transportation, shall be subject to the laws and regulations of such Contracting Party, which shall be applied in a non-discriminatory fashion.

Article 14. CHARTER AIR SERVICE

(1) The Contracting Parties recognize the need to further the maintenance and development, where a substantial demand exists or may be expected, of a viable network of scheduled air services, consistently and readily available, which caters for all segments of demand and particularly for those needing a wide and flexible range of air services.

(2) The Contracting Parties also recognize the substantial and growing demand from that section of the travelling public which is price rather than time sensitive, for air services at the lowest possible level of fares. The Contracting Parties, therefore, taking into account the relationship of scheduled and charter air services and the need for a total air service system, shall further the maintenance and development of efficient and economic charter air services so as to meet that demand.

(3) The Contracting Parties shall therefore apply the provisions of Annex 4 to charter air services between their territories.

Article 15. TRANSITIONAL PROVISIONS

(1) *Designation.* On the entry into force of this Agreement, and until 1 November 1977, all designations and authorizations in effect pursuant to the 1946 Bermuda Agreement shall remain in effect. Additional designations shall be subject to the provisions of article 3 (Designation and authorization of airlines) of this Agreement. By 1 November 1977, each Contracting Party shall indicate to the other all the initial designations applicable under this Agreement. Notwithstanding the provisions of article 3, until 1 November 1977:

- (a) the United States shall be entitled to retain two designated airlines to operate combination air services on each of three gateway route segments on US Routes 1 and 2, taken together; and
- (b) the United Kingdom shall be entitled to retain three designated airlines to operate combination air services on one gateway route segment on UK Routes 1, 2, 3, 4 and 5, taken together.

(2) *Capacity.* Notwithstanding the provisions of Annex 2, as regards the winter traffic season of 1977-78, the following procedures shall apply:

- paragraph (3): airlines shall file schedules not later than 120 days prior to the winter traffic season, instead of 180 days;
- paragraph (3): airlines shall refile amendments not later than 105 days prior to the winter traffic season, instead of 165 days;
- paragraph (4): a Contracting Party's notice of inconsistency shall be given within 90 days, instead of 150 days;
- paragraph (5): if requested, consultations shall begin not later than 75 days prior to the winter traffic season, instead of 90 days;
- paragraph (6): if agreement on capacity to be operated is not achieved, paragraph (6) procedures shall apply within 60 days prior to the winter traffic season, instead of 75 days.

(3) *Tariffs.* All tariffs filed to become effective on or after 1 November 1977, and all agreements filed to become effective on or after 1 January 1978 shall be subject to the provisions of article 12 (Tariffs). Agreements filed to become effective prior to 1 January 1978 shall be subject to the provisions of article 12 to the greatest extent feasible. Tariffs filed to become effective prior to 1 November 1977 shall be subject to the provisions of the 1946 Bermuda Agreement, and all tariffs in effect under the 1946 Bermuda Agreement shall continue in force, but either Contracting Party may notify the other Contracting Party of its dissatisfaction with any such tariffs, and the procedures set forth in this Agreement shall then apply.

Article 16. CONSULTATIONS

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17. SETTLEMENT OF DISPUTES

(1) Any dispute arising under this Agreement, other than disputes where self-executing mechanisms are provided in article 12 (Tariffs) and Annex 2, which is not resolved by a first round of formal consultations, may be referred by agreement of the Contracting Parties for decision to some person or body. If the Contracting Parties do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

(2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

- (a) within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been nominated, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
- (b) if either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with sub-paragraph (a) of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement, and shall establish its own procedure. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted, whichever is sooner. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

(7) Each Contracting Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal. In the event that one Contracting Party does not give effect to any decision or award, the other Contracting Party may take such proportionate steps as may be appropriate.

(8) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the International Court of Justice in connection with the procedures of paragraph (2) (b) of this article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 18. AMENDMENT

Any amendments or modifications of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

Article 19. TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 20. REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 21. ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

DONE in duplicate at Bermuda this 23rd day of July, nineteen hundred and seventy-seven.

For the Government
of the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland:

EDMUND DELL
W. PATRICK SHOVELTON

For the Government
of the United States of America:

BROCK ADAMS
ALAN S. BOYD

ANNEX 1

ROUTE SCHEDULES

Section 1. *Scheduled combination air service routes for the United States*

1. Atlantic Combination Air Service
2. Round the World Combination Air Service
3. Pacific Combination Air Service
4. Bermuda Combination Air Service
5. Bermuda Combination Air Service — Beyond
6. Caribbean Combination Air Service

Section 2. *Scheduled all-cargo air service routes for the United States*

7. Atlantic All-Cargo Air Service
8. Pacific All-Cargo Air Service
9. Bermuda All-Cargo Air Service
10. Bermuda All-Cargo Air Service — Beyond
11. Caribbean All-Cargo Air Service

Section 3. *Scheduled combination air service routes for the United Kingdom*

1. Atlantic Combination Air Service
2. Atlantic Combination Air Service via Canada
3. Atlantic Combination Air Service Beyond to Mexico City
4. Atlantic Combination Air Service Beyond to South America
5. Atlantic Combination Air Service Beyond to Japan
6. Pacific Combination Air Service
7. Pacific Combination Air Service via Tarawa
8. Bermuda Combination Air Service
9. Caribbean Combination Air Service

Section 4. *Scheduled all-cargo air service routes for the United Kingdom*

10. Atlantic All-Cargo Air Service
11. Atlantic All-Cargo Air Service Beyond to South America
12. Atlantic All-Cargo Air Service Beyond to Mexico
13. Pacific All-Cargo Air Service
14. Pacific All-Cargo Air Service via Tarawa
15. Bermuda All-Cargo Air Service
16. Caribbean All-Cargo Air Service

Section 5. *Notes applicable to all route schedules*

SECTION 1. SCHEDULED COMBINATION AIR SERVICE ROUTES FOR THE UNITED STATES

US Route 1. Atlantic Combination Air Service

(A) <i>US gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in UK territory</i>	(D) <i>Points beyond⁽²⁾ ⁽³⁾</i>
Anchorage		London	Frankfurt
Atlanta		Prestwick/Glasgow	Hamburg
Boston			Munich
Chicago			Berlin
Dallas/Ft. Worth			
Detroit			
Houston ⁽¹⁾			
Los Angeles			
Miami			
New York			
Philadelphia			
San Francisco			
Seattle			
Washington/Baltimore			
An additional point to be agreed between the Contracting Parties ⁽¹⁾			

⁽¹⁾ May not be served nonstop until three years after this Agreement enters into force.

⁽²⁾ In addition, Austria and Belgium may be served for three years after this Agreement enters into force; the Netherlands, Norway and Sweden may be served for five years after this Agreement enters into force; and these points shall be considered as appearing in column (D) for the specified periods.

⁽³⁾ Only one United States airline may be designated to serve each point in column (D) on this route, including those in footnote 2, except for Frankfurt for which two airlines may be designated on US Routes 1 and 2 taken together.

US Route 2. Round the World Combination Air Service⁽¹⁾

(A) <i>US gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in UK territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Segment (a) New York Washington/Baltimore		London	Frankfurt ⁽²⁾ Turkey Lebanon Syria Iran Pakistan New Delhi Calcutta Points on segment (b) ⁽³⁾ Thailand
Segment (b) Honolulu Los Angeles San Francisco	Japan	Hong Kong	Points on segment (a) ⁽³⁾

⁽¹⁾ Not more than seven flights per week may operate in each direction on each segment.

⁽²⁾ Not more than two United States airlines may be designated to serve Frankfurt on US Routes 1 and 2, taken together.

⁽³⁾ Segments (a) and (b) shall be combined, except as may be agreed pursuant to article 2, paragraph (5).

US Route 3. Pacific Combination Air Service

(A) <i>US gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in UK territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Anchorage Guam Honolulu Los Angeles New York San Francisco Seattle	Japan ⁽¹⁾	Hong Kong	Thailand ⁽²⁾ Singapore ⁽²⁾

⁽¹⁾ Not more than 14 round trip combination flights per week may serve Japan with full traffic rights between Japan and Hong Kong. Flights which serve Japan on US Route 2 shall count toward this number.

⁽²⁾ Thailand and Singapore may not both be served on the same flight. Not more than seven round trip combination flights per week may serve these points taken together with full traffic rights between Hong Kong and these points. Flights which serve Thailand on US Route 2 shall count toward this number.

US Route 4. Bermuda Combination Air Service

(A) <i>US gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in UK territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Atlanta Baltimore Boston Chicago Detroit Miami New York Philadelphia Washington		Bermuda	

US Route 5. Bermuda Combination Air Service — Beyond

(A) <i>US gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in UK territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Atlanta Baltimore Miami Washington		Bermuda	Azores Two points in Europe (other than the United Kingdom) to be agreed between the Contracting Parties

US Route 6. Caribbean Combination Air Service

(A) <i>US gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in UK territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Any point or points in US Territory	Aruba Bahamas Barbados Bonaire Cuba Curacao Dominican Republic Grenada Guadeloupe Guyana Haiti Jamaica Martinique St. Maarten St. Martin Trinidad and Tobago US points in the Caribbean area Venezuela	Antigua Dominica St. Christopher (St. Kitts)-Nevis- Anguilla ⁽¹⁾ St. Lucia St. Vincent Belize British Virgin Islands Cayman Islands Montserrat Turks and Caicos Islands	

⁽¹⁾ Any one or more of the points may be served.

SECTION 2. SCHEDULED ALL-CARGO AIR SERVICE ROUTES FOR THE UNITED STATES

US Route 7. Atlantic All-Cargo Air Service

(A) <i>US gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in UK territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Boston Chicago Detroit Houston ⁽¹⁾ Los Angeles New York Philadelphia		London Manchester Prestwick/Glasgow	Belgium Netherlands Federal Republic of Germany Turkey Lebanon Syria Jordan Iran India

⁽¹⁾ May not be served nonstop until three years after this Agreement enters into force.

US Route 8. Pacific All-Cargo Air Service

(A) <i>US gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in UK territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Anchorage Chicago Guam Honolulu Los Angeles New York San Francisco Seattle		Hong Kong	

US Route 9. Bermuda All-Cargo Air Service

(A) <i>US gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in UK territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Atlanta Baltimore Boston Chicago Detroit Miami New York Philadelphia Washington		Bermuda	

US Route 10. Bermuda All-Cargo Air Service — Beyond

(A) <i>US gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in UK territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Atlanta Baltimore Miami Washington		Bermuda	Azores Two points in Europe (other than the United Kingdom) to be agreed between the Contract- ing Parties

US Route 11. Caribbean All-Cargo Air Service

(A) <i>US gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in UK territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Any point or points in US Territory	Aruba Bahamas Barbados Bonaire Cuba Curacao Dominican Republic	Antigua Dominica St. Christopher (St. Kitts)-Nevis- Anguilla ⁽¹⁾ St. Lucia St. Vincent	

(A) <i>US gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in UK territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
	Grenada	Belize	
	Guadeloupe	British Virgin Islands	
	Guyana	Cayman Islands	
	Haiti	Montserrat	
	Jamaica	Turks and Caicos	
	Martinique	Islands	
	St. Maarten		
	St. Martin		
	Trinidad and Tobago		
	US points in the Caribbean area		
	Venezuela		

(¹) Any one or more of the points may be served.

SECTION 3. SCHEDULED COMBINATION AIR SERVICE ROUTES FOR THE UNITED KINGDOM

UK Route 1. Atlantic Combination Air Service

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
London		Atlanta(¹)	
Manchester		Boston	
Prestwick/Glasgow		Chicago	
		Dallas/Ft. Worth(¹)	
		Detroit	
		Houston	
		Los Angeles	
		Miami	
		New York	
		Philadelphia	
		San Francisco	
		Seattle	
		Washington/Baltimore	

(¹) May not be served nonstop until three years after this Agreement enters into force.

UK Route 2. Atlantic Combination Air Service via Canada

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
London	Canada	Boston	
Manchester		Chicago	
Prestwick/Glasgow		Dallas/Ft. Worth(¹)	
		Detroit	
		New York	
		Philadelphia	
		Washington/Baltimore	

(¹) May not be served nonstop until three years after this Agreement enters into force.

UK Route 3. Atlantic Combination Air Service Beyond to Mexico City

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
London Manchester Prestwick/Glasgow		Boston Detroit New York Philadelphia Washington/Baltimore	Mexico City

UK Route 4. Atlantic Combination Air Service Beyond to South America

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
London Manchester Prestwick/Glasgow		Atlanta ⁽¹⁾ Houston	Venezuela Colombia Manaus Peru ⁽²⁾

⁽¹⁾ May not be served nonstop until three years after this Agreement enters into force

⁽²⁾ Without rights to carry local traffic between Houston and Peru.

UK Route 5. Atlantic Combination Air Service Beyond to Japan

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
London		Anchorage	Japan

UK Route 6. Pacific Combination Air Service

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Hong Kong	Japan ⁽¹⁾	Guam Honolulu Los Angeles ⁽²⁾ San Francisco ⁽²⁾ Seattle ⁽²⁾	Vancouver ⁽²⁾

⁽¹⁾ As long as there is any frequency limitation on combination air services of US designated airlines between Japan and Hong Kong, UK designated airlines may not serve Japan with more than 7 round trip combination flights per week with full traffic rights between US points and Japan.

⁽²⁾ The route segment Honolulu-Vancouver may not be served nonstop until five years after this Agreement enters into force.

⁽³⁾ Only two of the points, San Francisco, Seattle or Los Angeles, may be served during a traffic season. A designated airline may, in its discretion, and with not less than 90 days' notice, change from one of these points to another each season.

UK Route 7. Pacific Combination Air Service via Tarawa

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Tarawa	Christmas Island	Honolulu	

UK Route 8. Bermuda Combination Air Service

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Bermuda		Three points to be selected by the UK and notified to the US	

UK Route 9. Caribbean Combination Air Service

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Antigua	Bahamas	Baltimore ⁽¹⁾	
Dominica	Barbados	Houston ⁽¹⁾	
St. Christopher	Cuba	Miami ⁽¹⁾	
(St. Kitts)-Nevis-Anguilla ⁽²⁾	Dominican Republic	New Orleans ⁽¹⁾	
St. Lucia	Grenada	Puerto Rico	
St. Vincent	Guadeloupe	Tampa ⁽¹⁾	
Belize	Guyana	US Virgin Islands	
British Virgin Islands	Haiti	Washington ⁽¹⁾	
Cayman Islands	Jamaica		
Montserrat	Martinique		
Turks and Caicos Islands	St. Maarten		
	St. Martin		
	Trinidad and Tobago		
	Any point or points in column (A)		

⁽¹⁾ Each UK designated airline may not during a traffic season serve more than two of the following US points: Baltimore, Houston, Miami, New Orleans, Tampa or Washington. Each designated UK airline may, in its discretion, and with not less than 90 days' notice, change from one of these points to another each season.

⁽²⁾ Any one or more of these points may be served.

SECTION 4. SCHEDULED ALL-CARGO AIR SERVICE ROUTES FOR THE UNITED KINGDOM

UK Route 10. Atlantic All-Cargo Air Service

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
London	Canada ⁽¹⁾	Boston	Panama ⁽¹⁾
Manchester		Chicago	
Prestwick/Glasgow		Detroit	
		Los Angeles ⁽¹⁾	
		New York	
		Washington/Baltimore	

⁽¹⁾ Without rights to carry local traffic between Los Angeles and Canada and between Los Angeles and Panama.

UK Route 11. Atlantic All-Cargo Air Service Beyond to South America

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
London Manchester Prestwick/Glasgow		Atlanta ⁽¹⁾ Houston	Venezuela Colombia Manaus Peru ⁽²⁾

⁽¹⁾ May not be served nonstop until three years after this Agreement enters into force.

⁽²⁾ Without rights to carry local traffic between Houston and Peru.

UK Route 12. Atlantic All-Cargo Air Service Beyond to Mexico

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
London Manchester Prestwick/Glasgow		Miami	Mexico City

UK Route 13. Pacific All-Cargo Air Service

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Hong Kong		Guam Honolulu Los Angeles San Francisco Seattle	

UK Route 14. Pacific All-Cargo Air Service via Tarawa

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Tarawa	Christmas Island	Honolulu	

UK Route 15. Bermuda All-Cargo Air Service

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Bermuda		Three points to be selected by the UK and notified to the US	

UK Route 16. Caribbean All-Cargo Air Service

(A) <i>UK gateway points</i>	(B) <i>Intermediate points</i>	(C) <i>Points in US territory</i>	(D) <i>Points beyond</i>
Antigua	Bahamas	Baltimore ⁽¹⁾	
Dominica	Barbados	Houston ⁽¹⁾	
St. Christopher	Cuba	Miami ⁽¹⁾	
(St. Kitts)-Nevis-	Dominican Republic	New Orleans ⁽¹⁾	
Anguilla ⁽²⁾	Grenada	Puerto Rico	
St. Lucia	Guadeloupe	Tampa ⁽¹⁾	
St. Vincent	Guyana	US Virgin Islands	
Belize	Haiti	Washington ⁽¹⁾	
British Virgin Islands	Jamaica		
Cayman Islands	Martinique		
Montserrat	St. Maarten		
Turks and Caicos	St. Martin		
Islands	Trinidad and Tobago		
	Any point or points in column (A)		

⁽¹⁾ Each UK designated airline may not during a traffic season serve more than two of the following US points: Baltimore, Houston, Miami, New Orleans, Tampa or Washington. Each designated UK airline may, in its discretion, and with not less than 90 days' notice, change from one of these points to another each season.

⁽²⁾ Any one or more of these points may be served.

SECTION 5. NOTES APPLICABLE TO ALL ROUTES

(1) In addition to the right to carry transit, connecting, and local traffic between points in column B and points in column C and between points in column C and points in column D, designated airlines may carry transit and on-line connecting traffic between points in column C and points in other countries, including countries not listed in columns B or D. Such on-line connecting traffic may be connected at any points in columns A, B, C or D or at any points in countries not listed in such columns.

(2) Each designated airline may carry transit and on-line connecting traffic between any two points in the territory of the other Contracting Party which appear in either column C or column D on any route for which that airline is designated.

(3) Except as may be otherwise specifically provided, a designated airline may, on any or all flights, and at its option, serve points on a route and operate via points not listed in columns A, B, C or D in any order, operate flights in either or both directions, and omit stops at any point or points, without loss of any right to uplift or discharge traffic otherwise permissible under the relevant routes or notes applicable thereto, provided that the service begins or terminates in the territory of the Contracting Party designating the airline. Unless specifically restricted, a point on a route appearing in column B shall be considered as also appearing in column D, and a point in column D shall be considered as also appearing in column B.

(4) A designated airline may carry traffic between points in column A and points in column C, on the same flight or otherwise, via points in other countries, including countries not listed in columns B or D.

(5) A designated airline may serve points behind any homeland gateway point shown in column A with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services.

(6) A designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge in the territory of the other Contracting Party or at points in column B or column D or at points in other countries, provided that:

- (a) operations beyond the point of change of gauge shall be performed by an aircraft having capacity less, for outbound services, or more, for inbound services, than that of the arriving aircraft;
- (b) aircraft for such operations shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be, and shall have the same flight number;
- (c) in the case of combination air services only, the onward flight, inbound or outbound as the case may be, shall be scheduled to depart within three hours of the scheduled arrival of the incoming aircraft, unless airport curfews, airport slots, or other operational constraints, at the point where change of gauge occurs or at the next point or points of destination of the flight, prevent such scheduling; and
- (d) if a flight is delayed by unforeseen operational or mechanical problems, the onward flight may operate without regard to the conditions in paragraphs (b) and (c) of this Note.

(7) Stops for non-traffic purposes may be made at any point in connection with the operations on any route.

(8) Notwithstanding the terms of Notes 1, 4 and 7 of this section, US designated airlines serving Hong Kong shall not make stops for traffic or non-traffic purposes at any point or points in the mainland territory of the People's Republic of China.

(9) In these Notes:

“Transit traffic” means that traffic which is carried on a flight through a point. Flight, for the purpose of this definition, means either:

- (a) the arrival and onward operation of an aircraft by an airline whether or not under the same flight identification number, or
- (b) the arrival of one aircraft and next onward operation of another aircraft under the same flight identification number, as otherwise allowable under this Agreement, including Note 6 of this section; and

“On-line connecting traffic” means that traffic which is carried on an incoming flight of an airline and is transferred to an onward flight of the same airline under a different flight identification number. For passengers only, the onward transfer shall be ticketed on the first available onward flight of that airline for the point to which a passenger is connecting, provided that the time between the scheduled arrival of the incoming flight and the scheduled departure of the onward flight does not exceed 24 hours.

ANNEX 2

CAPACITY ON THE NORTH ATLANTIC

(1) In order to ensure the sound application of the principles set forth in article II (Fair competition) of this Agreement and in view of the special circumstances of North Atlantic air transport, the Contracting Parties have agreed to the following procedures with respect to combination air services on US Routes 1 and 2 and UK Routes 1, 2, 3, 4 and 5, specified in Annex 1.

(2) The purpose of this Annex is to provide a consultative process to deal with cases of excess provision of capacity, while ensuring that designated airlines retain adequate scope for managerial initiative in establishing schedules and that the overall market share achieved by each designated airline will depend upon passenger choice rather than the operation of any formula or limitation mechanism. In keeping with these objectives, the Contracting Parties desire to avoid unduly frequent invocation of the consultative mechanism or limitation provision in order to avoid undue burden of detailed supervision of airline scheduling for the Contracting Parties.

(3) Not later than 180 days before each summer and winter traffic season, each designated airline shall file with both Contracting Parties its proposed schedules for services on each relevant gateway route segment for that season. Such schedules shall specify the frequency of service, type of aircraft and all the points to be served. The designated airlines may amend their filings in the light of the schedules so filed and shall file such amendments with both Contracting Parties not later than 165 days before each summer and winter traffic season. In the event that adjustments in schedules

are later required, such adjustments shall be filed with both Contracting Parties on a timely basis. A resulting increase in frequency by an airline on any gateway route segment shall be subject to the approval of the other Contracting Party.

(4) If a Contracting Party (the "Receiving Party") believes that an increase in frequency of service on a gateway route segment contained in any of the schedules so filed with it by a designated airline of the other Contracting Party (the "Requesting Party") may be inconsistent with the principles set forth in article 11 of this Agreement, it shall, not later than 150 days before the next traffic season, notify the Requesting Party, giving the reasons for its belief and, in its discretion, indicating the increase, if any, in frequency of service on the gateway route segment which it considers consistent with the Agreement. Such notification shall not, however, be permitted in respect of a schedule for a summer traffic season which specifies a total of 120 or fewer round trip frequencies on any gateway route segment or for a winter traffic season which specifies 88 or fewer such frequencies. The Requesting Party shall review the increase in frequency of service called into question in the light of the principles set forth in article 11, taking into account the public requirement for adequate capacity, the need to avoid uneconomic excess capacity, the development of routes and services, the need for viable airline operations, and the capacity offered by airlines of third countries between the points in question. The Requesting Party shall, not later than 120 days before the next traffic season, notify the Receiving Party of the extent to which it considers that the increase in frequency is consistent with the principles set forth in article 11.

(5) If the Receiving Party is not satisfied with the Requesting Party's determination with respect to the increase in frequency in question, it shall so notify the Requesting Party not later than 105 days before the next traffic season, and consultations shall be held as soon as possible and in any event not later than 90 days before that traffic season. In such consultations, the Parties shall exchange relevant economic data, including forecasts of the percentage increase in total on-board revenue passenger traffic expected on the gateway route segment in question when the next traffic season is compared with the previous corresponding season.

(6) If, 75 days before the traffic season begins, agreement has not been reached through such consultations, each designated airline on the gateway route segment in question shall be entitled to operate during the next traffic season the schedule it proposes to operate, but not more than the sum of:

- (a) the total number of round trip frequencies (excluding extra sections) which that airline was allowed under this Annex to operate on that gateway route segment during the previous corresponding season; and
- (b) such number of round trip frequencies as are determined by applying to the number described in sub-paragraph (a) the average of the forecast percentages mentioned in paragraph (5) of this Annex. An addition of 20 round trip frequencies during a summer traffic season or 15 during a winter traffic season shall in any event be permitted.

In no event shall a designated airline be required to operate fewer than 120 round trip frequencies during a summer traffic season or 88 during a winter traffic season.

(7) A designated airline of one Contracting Party which inaugurates service on a gateway route segment already served by a designated airline or airlines of the other Contracting Party shall not be bound by the limitations set forth in paragraph (6) of this Annex for a period of two years or until it matches the frequencies of any incumbent airline of that other Contracting Party, whichever occurs first.

(8) Operations of Concorde aircraft by United Kingdom designated airlines shall not be subject to the provisions of this Annex. In order, however, that this exclusion should not unfairly affect United States designated airlines, the United States airline designated to operate combination air services on the Washington-London gateway route segment may not be required, under paragraph (6) of this Annex, to operate fewer than seven round trip flights per week.

(9) Each Contracting Party shall allow filed schedules which have not been questioned under paragraph (5) of this Annex to become effective on their proposed commencement dates. Each Contracting Party shall allow schedules which may have been determined by agreement through consultations or, in the absence of such agreement, as provided in paragraph (6) of this Annex, to become effective on their proposed commencement dates. Each Contracting Party may take such steps as it considers necessary to prevent the operation of schedules which include frequencies greater than those permitted or agreed under this Annex.

(10) Each designated airline shall be entitled to operate extra sections on any gateway route segment, provided that such extra sections are not advertised or held out as separate flights.

(11) In the event that either Contracting Party believes that this Annex is not achieving the objectives set forth in paragraph (2), they may consult at any time, pursuant to article 16 (Consultations) of this Agreement, to consider alterations to the procedures or numerical limitations.

(12) Subject to article 19 (Termination) of this Agreement, this Annex shall remain in force for a period of five years. The Contracting Parties shall consult during the first quarter of the fifth year after the entry into force of this Agreement to review the operation of the Annex and to decide as to its extension or revision. If the Contracting Parties do not agree on extension or revision, this Annex shall remain in force for a further period of two years and shall then lapse.

(13) For the purposes of this Annex, "summer and winter traffic seasons" mean, respectively, the periods from 1 April through 31 October and from 1 November through 31 March.

ANNEX 3

TARIFFS

(1) A Tariff Working Group shall be established and shall consist of experts from each Contracting Party in areas such as accounting, statistics, financial analysis, economics, pricing and marketing.

(2) The Tariff Working Group shall meet within 90 days of the entry into force of this Agreement and thereafter as necessary to accomplish the objectives of this Agreement.

(3) The Tariff Working Group shall develop procedures for the exchange, on a recurrent basis, of verified financial and traffic statistics in order to assist each Contracting Party in assessing tariff proposals.

(4) The Tariff Working Group shall, by 23 July 1978, make recommendations to the Contracting Parties on load factor standards and evaluation and review criteria for North Atlantic tariffs.

(5) The Contracting Parties shall review the recommendations of the Tariff Working Group and, subject to the outcome of this review, shall give due consideration to these recommendations in reviewing tariffs and agreements reached under the auspices of the International Air Transport Association.

(6) Either Contracting Party may from time to time request that the Tariff Working Group be convened to consider specific issues.

ANNEX 4

CHARTER AIR SERVICE

(1) The Memorandum of Understanding on Passenger Charter Air Services between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the United States of America,¹ applying from 1 April 1977, shall be regarded as being incorporated in this Annex for as long as it remains in force.

(2) Articles 1, 2 (paragraphs (1), (3), and (4)), 4, 6, 7, 8 (except that paragraph (3) shall apply only to the extent authorized by the aeronautical authorities in the relevant territory), 9, 10, 14, 16, 17, 18, 19, 20, and 21 of this Agreement shall apply to airlines authorized by both Contracting Parties to operate charter international air services between the territories of the two Contracting Parties.

(3) In furtherance of paragraphs (1) and (2) of article 14 of this Agreement, the Contracting Parties agree that it is desirable to work toward a multilateral arrangement for charter air services in the North Atlantic market. The Contracting Parties also agree that a bilateral agreement would be an

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1052, No. I-15875, and annex A in volume I084.

appropriate means of achieving their common objective. Such bilateral agreement should include, among other matters, progressive charterworthiness conditions, freedom of market access, arrangements for designation and authorization of charter airlines which lead to the issue of permits rather than individual flight licenses, minimization of administrative burdens, all-cargo charter arrangements, and capacity and price arrangements consistent with those contained in the Memorandum of Understanding on Passenger Charter Air Services. The Contracting Parties shall enter into negotiations as soon as possible and, in any event, not later than 31 December 1977, to work towards the foregoing objectives. In the absence of agreement by 31 March 1978, the Contracting Parties agree to consult further with a view to a continuation of liberal arrangements for charter air services.

EXCHANGE OF LETTERS BETWEEN THE HEADS OF DELEGATIONS

I

The Head of the United States Delegation to the Head of the United Kingdom Delegation

Bermuda, 23 July 1977

Dear Mr. Shovelton,

I refer to the Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning Air Services signed at Bermuda on today's date, and wish to set forth on behalf of my Government the following statements of interpretation with regard to certain provisions of the Agreement:

Article 3 (Designation and authorization of airlines) — Multiple designation in respect of dependent territories

The United Kingdom Government has expressed concern over the situation which could arise under article 3 of the Agreement if the United States were to designate more airlines to serve Bermuda, Hong Kong, and United Kingdom points in the Caribbean area than were designated under the 1946 Bermuda Agreement without the United Kingdom and its dependencies having the opportunity to do more than consult with the United States. While the terms of the Agreement do not impose any general limitations on the number of United States airlines which may be designated to serve those points, the wishes of the United Kingdom and its dependencies are relevant to the decision of the United States Government concerning such designations. Should the United Kingdom transmit to the United States its views or those of its dependencies concerning United States Civil Aeronautics Board proceedings which might result in designations believed to be excessive by the United Kingdom or its dependencies, those views would be transmitted by the Department of State to the Civil Aeronautics Board for consideration during the Board's proceedings, and would also be transmitted to the President for consideration in his review of Civil Aeronautics Board proposals.

Article 3 (Designation and authorization of airlines) — Caribbean ownership and control

(1) Under the terms of article 3 (Designation and authorization of airlines) of the Agreement, it is the intention of the Government of the United Kingdom to designate, in the first instance, the following Caribbean-based United Kingdom airlines for services on United Kingdom Routes 9 and 16:

- LIAT (1974) Limited;
- Air BVI (1976);

- Cayman Airways Limited;
- Belize Airways Limited.

(2) The Government of the United States will use its best efforts to ensure that the necessary operating authorizations are issued to those airlines, provided that:

- (a) substantial ownership and effective control of such airlines continues to include at least as great an element of United Kingdom ownership and control as existed when operating authorizations were last issued to these airlines; and
- (b) significant financial interest or control in such airlines is not exercised by United States nationals or by nationals or governments of major developed States or by airlines of third countries; and
- (c) such airlines demonstrate to the United States aeronautical authorities that they are taking significant steps towards greater ownership and control by United Kingdom nationals.

(3) The Government of the United States will use its best efforts to ensure that the necessary operating authorizations are issued to any additional airlines designated by the United Kingdom for services on United Kingdom Routes 9 and 16, provided that there is no less degree of United Kingdom ownership and control than has been accepted in the case of the airlines named in paragraph (1) above and provided that the conditions set out in paragraph (2) above are likewise fulfilled.

(4) The United States Government understands that the Recommended Opinion of the Civil Aeronautics Board on Belize Airways Limited (Docket 29740) is, in the view of the United Kingdom Government, consistent with the above assurances. The recommended permit has not yet been approved. It is understood that, during the two-year term the permit issued to Belize Airways would remain in effect, the United States aeronautical authorities expect Belize Airways to take significant steps to transfer substantial ownership and effective control to United Kingdom nationals.

Article 8 (commercial operation) — Ground handling

It is the intention of the United Kingdom and the United States Governments that airlines should, to the greatest extent feasible, be permitted flexibility in ground handling. To the extent that designated airlines of one Contracting Party are performing their own ground handling at any airport on the date the Agreement enters into force, such airlines will be permitted unless circumstances change to continue to perform such services at that airport. Designated airlines whose ground handling has been performed under arrangements with other airlines or organizations will similarly be permitted unless circumstances change to continue such arrangements. Should circumstances change, consultations will be held before any changes are made. It is understood that no changes in ground handling arrangements are currently contemplated at London-Heathrow.

Article 9 (Customs duties)

The United Kingdom Government has indicated that it understands the importance that the United States attaches to the relief of ground equipment from Customs duty. The United Kingdom Government has indicated that because the grant of relief from Customs duty is governed by Regulations of the Council of the European Economic Community, it is precluded from autonomously granting relief from Customs duty on ground equipment introduced into the United Kingdom for use in the maintenance, repair and servicing of aircraft engaged in international air service. If the Community by Regulation agrees to provide for relief from duty on ground equipment, the United Kingdom Government will be prepared to amend article 9 of the Agreement so as to provide for the grant of relief.

In the interim, the United Kingdom authorities will relieve ground equipment from Customs duty to the fullest extent permitted by national law and will give the most

favourable consideration possible to requests from United States airlines under the existing Hire and Loan provisions.

Article 10 (User charges)

With respect to paragraph (4) of article 10, the United States Government expects that in its territory consultations will normally take place directly between the competent charging authority and airlines.

Article 12 (Tariffs) — North Atlantic fare investigation

(1) A proceeding, entitled North Atlantic Fare Investigation, is currently under way before the United States Civil Aeronautics Board. The purpose of the investigation is to consider rate-making standards and principles that should be used in reviewing the reasonableness of tariffs for North Atlantic passenger air services.

(2) The ultimate decisions in the North Atlantic Fare Investigation must be based on a public record according to procedures specified in the United States Administrative Procedure Act. Depending upon the nature of the decision, certain aspects may be legally binding on the United States Civil Aeronautics Board. Under the United States domestic law, the Civil Aeronautics Board has authority over agreements concluded under the auspices of the International Air Transport Association, whilst Civil Aeronautics Board action disapproving tariffs must be reviewed by the President.

(3) It is hoped that during the course of the North Atlantic Fare Investigation, the Tariff Working Group can consult and exchange information on the issues and facts developed in that proceeding. Following the United States Civil Aeronautics Board's decision in the North Atlantic Fare Investigation, the United States hopes that the Tariff Working Group will meet to consider the United States Civil Aeronautics Board's determinations, to identify points of agreement and disagreement, and to develop recommendations for their respective Governments with respect to the disposition of agreements.

(4) If the Tariff Working Group established by article 12 (Tariffs) adopts recommendations on standards and criteria for North Atlantic tariffs, the United States Civil Aeronautics Board will give due consideration to such recommendations in reviewing tariffs and agreements concluded under the auspices of the International Air Transport Association.

Article 12 (Tariffs) — Currency exchange rates and local selling prices

(1) Article 12 of the Agreement does not cover one matter which has been of pressing concern to the authorities of the United Kingdom and the United States, namely, the conversion of tariffs agreed under the auspices of the International Air Transport Association, or otherwise, into selling prices in local currencies. In recent years, as certain currencies have depreciated in relation to others, the conversion mechanism applied to tariff prices to determine local selling prices payable in pounds has frequently not kept pace with the changing currency relationship. This has led to the dilution of revenues of airlines of the countries with stronger currencies and may have contributed to distortion of traffic flows and marketing abuses. It is the intention of the Governments of the United Kingdom and the United States that, in principle, the fares paid in each currency should reflect actual currency exchange rates.

(2) Pending full implementation of this general principle, the United Kingdom Government will use its best efforts to increase the level prevailing for passenger transportation and the currency surcharges applicable to cargo shipments not later than 1 October 1977, and the surcharges applicable to APEX travel not later than 1 April 1978. In the case of APEX fares, however, which are geared essentially to specific market conditions in the country of origin of the traffic (including the general level of competing

charter services), there may, under some circumstances, need to be directional differences in the fares themselves, as distinct from the surcharges applied to them.

(3) The United States Government recognises that the general principle set forth above is applicable also in relation to Hong Kong.

Annex 1 — Route schedules

Nonstop combination air services by a United States airline or airlines between Atlanta and London and between Houston and London will serve London-Gatwick Airport, provided that the United Kingdom airline serving these United States points also serves London-Gatwick Airport on these routes. If nonstop combination air services between Dallas/Ft. Worth and London are operated by a United States airline which already serves London-Heathrow, that airline will serve London-Heathrow on this route until a United Kingdom airline operating nonstop combination air services on this route serves London-Gatwick Airport, at which time the United States airline will also serve London-Gatwick Airport on its nonstop combination air services on this route. If the United States airline designated to serve Dallas/Ft. Worth—London does not already serve London-Heathrow, it will serve London-Gatwick Airport, provided that the designated United Kingdom airline, when it starts services on the route, also serves London-Gatwick Airport.

Sincerely yours,

ALAN S. BOYD

Patrick Shovelton, Esq.,
Leader of the United Kingdom Delegation

II

The Head of the United Kingdom Delegation to the Head of the United States Delegation

Bermuda, 23 July 1977

Dear Mr. Ambassador,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date, setting out certain statements of interpretation regarding the Agreement between our two Governments concerning Air Services signed at Bermuda on today's date. I have the honour to confirm that these statements reflect equally the understanding of my Government.

I have the honour to be, Sir, Your obedient Servant,

PATRICK SHOVELTON

The Honorable Alan S. Boyd
Special Ambassador
Chairman of the United States Delegation

AGREED MINUTE

The Government of the United States of America and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, through their designated representatives have agreed upon terms for a new air services agreement, a draft of which is attached to this Agreed Minute. The new Agreement will replace the Agreement between the Government of the United States and the Government of the United Kingdom Relating to Air Services between their Respective Territories ("the 1946 Bermuda Agreement")

which expires on June 21, 1977. The 1946 Bermuda Agreement will be observed as if it were still in force until July 31, 1977, or until the date when the new Agreement will be signed at Bermuda and will enter into force. Prior to that date representatives of the United States and of the United Kingdom will review the draft Agreement, will resolve any remaining issues which may arise in the course of the review and will make such drafting modifications as are required in order to arrive at a final text of the new Agreement.

W. P. SHOVELTON

ALAN S. BOYD

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique,

Ayant résolu d'offrir des services de transports aériens sûrs, adéquats et efficaces de nature à satisfaire les besoins actuels et futurs du public ainsi que ceux résultant de la croissance du commerce international;

Désirant voir les compagnies aériennes continuer de fournir des services de transports aériens adéquats, économiques et efficaces à des tarifs raisonnables, sans discrimination injustifiée et sans pratiques commerciales inéquitables ou néfastes;

Ayant résolu de permettre à leurs compagnies aériennes désignées de fournir des services aériens internationaux dans le cadre d'une concurrence équitable et juste;

Désirant conférer aux services aériens internationaux le plus haut niveau de sécurité possible;

Cherchant à encourager l'utilisation efficace des ressources disponibles, y compris le pétrole, et à minimiser les effets des services aériens sur l'environnement;

Convaincus que l'intérêt des consommateurs requiert l'existence de services aériens réguliers et celle de services aériens affrétés et que ce sont là les éléments essentiels d'un système de transports aériens viable et sain;

Confirmant leur adhésion à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²; et

Désireux de conclure un nouvel accord qui vienne compléter ladite Convention et remplacer l'Acte final adopté par la Conférence de l'aviation civile tenue aux Bermudes du 15 janvier au 11 février 1946 ainsi que l'Accord conjoint conclu entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif aux services de transports aériens entre leurs territoires respectifs, tel qu'il a été modifié («l'Accord des Bermudes de 1946»)³;

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire :

a) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne le Royaume-Uni, du Ministre du commerce, de la *Civil Aviation Authority* ou de leurs successeurs et, en ce qui concerne les États-Unis, du *Department of Transportation*, du *Civil Aeronautics Board* ou des organismes leur succédant;

b) Le mot «Accord» s'entend du présent Accord, de ses annexes et des amendements y relatifs;

¹ Entré en vigueur le 23 juillet 1977 par la signature, conformément à l'article 21.

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

³ *Ibid.*, vol. 3, p. 253, et annexe A des volumes 24, 71, 226, 263, 426 et 573.

c) L'expression «services aériens» s'entend, selon le contexte, de tout service aérien régulier ou affrété ou des deux types de services aériens qui sont assurés par des aéronefs destinés au transport public de passagers, de marchandises ou de courrier, séparément ou simultanément et moyennant rémunération;

d) L'expression «aéroport» s'entend d'un lieu d'atterrissage et des bâtiments et installations connexes qui sont utilisés par les aéronefs;

e) L'expression «service aérien tout marchandise» s'entend d'un service aérien assuré par un aéronef à bord duquel sont transportés des marchandises et du courrier (et le personnel auxiliaire), séparément ou simultanément, mais pas de passagers payants;

f) L'expression «service aérien mixte» s'entend d'un service aérien assuré par un aéronef à bord duquel sont transportés des passagers et à bord duquel peuvent également être transportés des marchandises et du courrier si la licence ou le certificat national approprié le permet;

g) Le terme «Convention» désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend : i) tout amendement y relatif qui est entré en vigueur en vertu de l'article 94, a, de ladite Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; et ii) toute annexe ou tout amendement y relatif adopté en vertu de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où une telle annexe ou un tel amendement a été adopté à un moment donné par les deux Parties contractantes;

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

i) L'expression «route d'accès» s'entend de la partie du parcours aérien décrite à l'annexe 1 comprise entre le point de départ initial ou le point d'arrivée final desservi sur le territoire de son pays d'origine par une entreprise désignée et le point ou les points desservis par ladite entreprise désignée sur le territoire de l'autre Partie contractante;

j) L'expression «service aérien international» s'entend d'un service qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plusieurs Etats;

k) L'expression «passager payant» s'entend d'un passager payant 25 % au moins du tarif normalement applicable;

l) L'expression «escale à des fins non commerciales» s'entend d'une escale effectuée à toute fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier transportés moyennant rémunération;

m) L'expression «tarif» s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises (à l'exclusion du courrier) à bord de services aériens réguliers, y compris les conditions régissant la disponibilité et l'application dudit prix et les frais et autres conditions relatifs aux services connexes aux transports aériens, mais à l'exclusion des commissions versées aux intermédiaires;

n) Le terme «territoire» désigne les régions terrestres et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une des Parties contractantes; et

o) L'expression «redevances d'usage» s'entend des redevances versées par une compagnie aérienne pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipages et ses passagers des installations d'un aéroport ou des facilités de navigation aérienne, y compris les services et les facilités connexes.

Article 2. OCTROI DES DROITS

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux par ses compagnies aériennes :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale; et
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées à l'annexe 1. Ces services et ces routes sont ci-après respectivement dénommés «services convenus» et «routes indiquées». Les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante pourront, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier transportés séparément ou simultanément en service aérien international régulier, faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points indiqués dans l'annexe 1 et dans la mesure qui y est spécifiée pour chaque route.

3) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés à l'annexe 4 relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux affrétés.

4) Aucune disposition des paragraphes 2 et 3 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier destinés à être transportés, moyennant rémunération, à un autre point sur le territoire de ladite autre Partie contractante, sauf dans la mesure où des droits de cette nature sont conférés à l'annexe 1 ou à l'annexe 4.

5) Si, à la suite d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter l'exploitation dudit service en réorganisant les routes appropriées et en octroyant, pour la période requise, les droits nécessaires à l'exploitation viable dudit service.

Article 3. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET PERMISSIONS D'EXPLOITATION

1) a) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner une ou plusieurs compagnies aériennes qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur chacune des routes indiquées à l'annexe 1 et de révoquer ou de modifier ladite désignation. Ces désignations seront faites par écrit et communiquées à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique.

b) Une Partie contractante pourra faire une demande de consultations relatives à la désignation d'une ou de plusieurs compagnies aériennes en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe. Toutefois, si les Parties ne parviennent pas à un accord dans un délai de 60 jours à compter de la date de la désignation en question, cette désignation sera considérée comme valide aux termes du présent article.

2) Nonobstant les dispositions du paragraphe a du présent article, en vue de l'exploitation des services aériens mixtes convenus sur les routes américaines 1 et 2 et sur les routes britanniques 1, 2, 3, 4 et 5, chaque Partie contractante n'aura pas le droit de désigner plus de :

- a) Deux compagnies aériennes pour chacune des deux routes d'accès de son choix;
- b) Une compagnie aérienne pour chaque route d'accès autre que celles choisies en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe, si ce n'est que chaque Partie contractante ne pourra pas désigner plus de :
 - i) Deux compagnies aériennes pour chaque route d'accès autre que celles choisies en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe, si : a) le total du trafic passagers transporté par les entreprises désignées des deux Parties contractantes en service aérien régulier sur une route d'accès excède pendant deux périodes consécutives de

- 12 mois 600 000 voyages aller payants; ou si *b*) le total du trafic passagers transporté par son entreprise désignée en service aérien régulier sur une route d'accès excède pendant deux périodes consécutives de 12 mois 450 000 voyages aller payants. Aux fins du présent alinéa, le nombre des voyages payants indiqués doit avoir été atteint pour la première fois après l'entrée en vigueur du présent Accord; et
- ii) Deux compagnies aériennes pour chaque route d'accès autre que celles choisies en vertu de l'alinéa *a* ou autorisées en vertu de l'alinéa *b*, *i*, du présent paragraphe, lorsque l'une ou l'autre des Parties contractantes n'aura pas procédé à la désignation d'une entreprise dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le droit d'exploiter la route d'accès concernée sera devenu effectif ou si, après ce délai de trois ans, l'entreprise désignée n'exploite pas la route d'accès en question (en vol direct ou en correspondance avec une autre route d'accès) ou, pendant une période de 12 mois, exploite moins de 100 vols mixtes aller et retour sur ladite route. Une désignation supplémentaire faite en vertu du présent alinéa demeurera valable même si une entreprise de l'autre Partie contractante exploite ultérieurement des vols réguliers sur le trajet en question.

S'il arrive que des routes d'accès coïncident sur plus d'une route donnée, les restrictions énoncées dans le présent paragraphe s'appliqueront aux routes d'accès communes prises dans leur ensemble. Une Partie contractante qui procède à une désignation en vertu du présent paragraphe spécifiera l'alinéa qui s'applique.

3) Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, en vue d'exploiter les services aériens tout marchandise convenus sur la route américaine 7 et sur les routes britanniques 10, 11 et 12 (prises dans leur ensemble), chaque Partie contractante aura le droit de désigner un maximum de trois compagnies aériennes, si ce n'est que, lorsqu'une entreprise ou plusieurs entreprises désignées par l'une des Parties contractantes auront obtenu de leurs propres autorités aéronautiques une licence ou un certificat leur permettant d'exploiter les services en question et qu'elles auront été autorisées par l'autre Partie contractante à offrir des services aériens tout marchandise sur une route d'accès pour laquelle l'entreprise ou les entreprises désignées par cette autre Partie contractante n'auront pas obtenu de leurs propres autorités aéronautiques les licences ou les certificats nécessaires, ladite autre Partie contractante pourra désigner une entreprise supplémentaire pour la route ou les routes appropriées, qui ne sera autorisée à exploiter des services aériens tout marchandise que sur ladite route d'accès, même si, à la suite d'une telle désignation, plus de trois entreprises ont été désignées pour exploiter la route ou les routes en question.

4) Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, une Partie contractante, qui sera informée de la désignation d'une entreprise qui n'est autorisée par ses propres autorités aéronautiques qu'à exploiter des aéronefs dont la capacité maximale pour le transport de passagers est de 30 sièges ou moins ou dont la charge utile maximale est de 7 500 livres ou moins et qui n'a pas été désignée en vertu de l'Accord des Bermudes de 1946, pourra refuser de considérer ladite désignation comme acceptable aux fins du présent article si, à la suite de cette dernière désignation, plus de trois compagnies aériennes de cette sorte ou un nombre de compagnies aériennes supérieur à celui pouvant être désigné en vertu de l'Accord des Bermudes de 1946 exploitaient un point quelconque du territoire de la Partie contractante à laquelle la désignation aura été communiquée.

5) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes désire désigner pour les routes indiquées aux paragraphes 2 et 3 du présent article une entreprise ou plusieurs entreprises en supplément du nombre de désignations spécifiquement autorisé au titre desdits paragraphes, elle notifiera son intention à l'autre Partie contractante. La deuxième Partie

contractante pourra : i) soit accepter ladite désignation supplémentaire, soit ii) faire une demande de consultations. Après ces consultations, la deuxième Partie contractante pourra refuser d'accepter cette désignation.

6) Dès réception d'une désignation faite par l'une des Parties contractantes aux termes des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article et acceptée aux termes du paragraphe 5 du présent article, et dès réception d'une demande ou de demandes de permissions d'exploitation et de permissions techniques présentées par l'entreprise ainsi désignée dans la forme et de la manière prescrites pour ces demandes, l'autre Partie contractante accordera les permissions d'exploitation et les permissions techniques appropriées, à condition que :

- a) Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise soient entre les mains de la Partie contractante qui l'aura désignée ou de ressortissants de cette Partie;
- b) L'entreprise désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie contractante à laquelle la demande ou les demandes auront été adressées; et
- c) L'autre Partie contractante maintienne et applique les normes énoncées à l'article 6 (en matière de navigabilité).

Si les autorités aéronautiques de la Partie contractante à laquelle auront été adressées la demande ou les demandes ne sont convaincues que les conditions ci-dessus ont été remplies dans un délai de 90 jours à compter de la date de réception de la demande ou des demandes faites par les entreprises désignées, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra faire une demande de consultations qui devront être tenues dans un délai de 30 jours à compter de la date d'une demande en ce sens.

7) Lorsqu'une entreprise de transport aérien aura été désignée et aura reçu les territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs affectés à la navigation aérienne exploiter les services convenus sur les routes indiquées à l'annexe 1, à condition, toutefois, que ladite entreprise se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 4. APPLICATION DES LOIS

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

2) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier transportés à bord d'aéronefs, et notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, seront applicables aux passagers, équipages, marchandises ou courrier transportés à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

Article 5. ANNULATION OU SUSPENSION DES PERMISSIONS D'EXPLOITATION

1) Chaque Partie contractante pourra annuler, suspendre ou limiter les permissions d'exploitation et les permissions techniques accordées à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou y attacher certaines conditions :

- a) Lorsqu'une part importante de la propriété ou le contrôle effectif de l'entreprise ne sera pas entre les mains de la Partie contractante qui l'aura désignée ou de ressortissants de cette Partie; ou
- b) Si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la première Partie contractante; ou
- c) Si l'autre Partie contractante ne maintient pas et n'applique pas les normes de sécurité énoncées à l'article 6 (en matière de navigabilité).

2) A moins que l'annulation, la suspension ou l'imposition immédiates de conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article ne soient indispensables pour prévenir que les dispositions des alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 du présent article continuent d'être violées, le droit de prendre lesdites mesures ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ

1) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractante et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services aériens définis dans le présent Accord, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats, licences ou brevets soient au moins égales aux normes minimales établies conformément à la Convention. Cependant, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2) Les autorités aéronautiques compétentes de chaque Partie contractante peuvent demander des consultations relatives aux normes et aux conditions de sûreté et de sécurité maintenues et appliquées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises désignées. Si, à l'issue de ces consultations, les autorités aéronautiques compétentes de l'une ou l'autre des Parties contractantes constatent que l'autre Partie contractante n'applique pas effectivement dans ces domaines des normes et des conditions de sûreté et de sécurité au moins aussi rigoureuses que les normes et conditions minimales qui pourraient être requises en vertu de la Convention, elles informeront cette autre Partie contractante de cette constatation et des mesures qu'elles jugent nécessaires pour rendre les normes et conditions de sûreté et de sécurité de cette autre Partie contractante au moins aussi rigoureuses que les normes et conditions minimales qui pourraient être requises en vertu de la Convention, et ladite Partie contractante prendra des dispositions appropriées à cet effet. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, révoquer ou soumettre à des conditions, en vertu des dispositions des articles 2 (Octroi des droits), 3 (Désignation des entreprises et permissions d'exploitation) et 5 (Annulation ou suspension des permissions d'exploitation), les permissions d'exploitation ou les permissions techniques accordées à une entreprise ou à plusieurs entreprises désignées par l'autre Partie contractante, au cas où cette autre Partie contractante ne prendrait pas lesdites dispositions appropriées dans un délai raisonnable.

Article 7. SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

Les Parties contractantes réaffirment l'inquiétude grave avec laquelle elles considèrent les actes hostiles et les menaces dirigés contre la sécurité des aéronefs qui compromettent la sécurité des biens et des personnes, ont un effet néfaste sur l'exploitation des services aériens et sapent la confiance que le public a en la sécurité de l'aviation civile. Les Parties contractantes conviennent de s'entraider dans toute la mesure de leurs moyens en vue de prévenir le détournement d'aéronefs ou le sabotage

d'aéronefs, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne et de s'opposer aux menaces dirigées contre la sécurité de l'aviation civile. Elles confirment les engagements qu'elles ont pris en vertu de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, en vertu de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970² et en vertu de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971³ et s'engagent à tenir compte de leurs dispositions. Les Parties contractantes s'engagent également à tenir compte des dispositions relatives à la sécurité de l'aviation civile applicables qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Lorsque des cas de détournement d'aéronefs ou de sabotage d'aéronefs, d'aéroports ou de facilités de navigation aérienne se produisent ou que des menaces à cet effet sont proférées, les Parties contractantes s'engagent à s'entraider en facilitant les échanges qui ont pour objectif de mettre fin rapidement et sans danger à ces incidents. Chaque Partie contractante considérera avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures spéciales de sécurité pour protéger contre une menace précise les aéronefs et les passagers de ladite Partie.

Article 8. EXPLOITATION COMMERCIALE

1) L'entreprise ou les entreprises désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes auront le droit, en conformité des lois et règlements régissant l'entrée, le séjour et l'emploi de personnel sur le territoire de l'autre Partie contractante, de faire entrer et d'employer sur le territoire de cette autre Partie contractante le personnel administratif et technique, le personnel d'exploitation et autre personnel spécialisé nécessaires à l'exploitation de services aériens.

2) Chaque Partie contractante s'engage à s'efforcer dans toute la mesure de ses moyens de donner aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sous réserve des restrictions raisonnables qui pourraient être imposées par les autorités responsables des aéroports, le choix d'assurer ses propres services au sol, d'en confier l'exécution en totalité ou en partie à une autre compagnie aérienne, à une organisation contrôlée par une autre compagnie aérienne ou à une entreprise spécialiste de l'entretien d'aéronefs, de la manière autorisée par les autorités responsables de l'aéroport, ou de confier l'exécution desdits services aux autorités de l'aéroport.

3) Chaque Partie contractante accorde à chaque entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre sur son territoire des services de transport aérien soit directement, soit, à la discrétion de l'entreprise, par l'intermédiaire de représentants commerciaux. Chaque entreprise désignée aura le droit de libeller la vente desdits services de transport aérien, et toute personne aura le droit d'acheter ces services, dans la monnaie du territoire en question ou dans toute autre monnaie librement convertible.

4) Chaque entreprise désignée aura le droit à tout moment de convertir et de transférer dans son propre pays les revenus locaux en excès des sommes déboursées localement. Il sera permis d'effectuer sans restriction ces conversions et ces transferts au taux de change applicable aux transactions courantes qui sera en vigueur à la date à laquelle lesdits revenus seront présentés aux fins de conversion et de transfert. L'une et l'autre des Parties contractantes ont accepté les obligations prévues à l'article VIII des Statuts du Fonds monétaire international⁴.

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

⁴ *Ibid.*, vol. 2, p. 39, et vol. 726, p. 267.

5) Chaque Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens d'obtenir pour les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, et sur une base de réciprocité, l'exemption de tout impôt, frais ou redevance imposés par ses autorités nationales, régionales et locales sur les postes dont la liste figure aux paragraphes 1 et 2 de l'article 9 (Droits de douane), ainsi que l'exemption de toute redevance relative aux carburants en transit, dans les circonstances décrites dans lesdits paragraphes et sauf dans la mesure où ces frais ou redevances sont perçus au titre du coût d'une prestation de services.

Article 9. DROITS DE DOUANE

1) Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes, leur équipement normal, carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs et leurs provisions de bord, y compris, sans que cette énumération soit limitative, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac se trouvant à bord desdits aéronefs, seront, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exemptés sur une base de réciprocité de tous droits de douane, droits d'accise nationaux et autres redevances ou frais nationaux similaires ne résultant pas des coûts d'une prestation de services, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

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

- a) Les provisions de bord introduites ou prises à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes et, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante;
- b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante; et
- c) Les carburants, lubrifiants et les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

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

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

Article 10. REDEVANCES D'USAGE

1) Chaque Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de garantir que les redevances d'usage perçues, ou dont la perception est autorisée par les

autorités compétentes, auprès des entreprises désignées de l'autre Partie contractante soient raisonnables et équitables. Lesdites redevances seront considérées raisonnables et équitables si elles sont établies et imposées en conformité des principes énoncés aux paragraphes 2 et 3 du présent article et si elles sont réparties de manière équitable entre les différentes catégories d'utilisateurs.

2) Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes n'imposera ou ne permettra qu'il soit imposé aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées exploitant des services aériens internationaux analogues.

3) Les redevances d'usage pourront refléter, mais ne pourront pas dépasser, la totalité des coûts assumés par les autorités compétentes les percevant aux fins de fournir le service des aéroports et les services et installations de navigation aérienne appropriés, et il sera permis dans ce contexte un taux de rendement raisonnable sur les investissements effectués, après amortissement. En fournissant lesdits services et installations, les autorités compétentes tiendront compte de considérations telles que leur efficacité, le caractère économique et la sûreté de leur opération ainsi que leurs effets sur l'environnement. Le calcul des redevances d'usage sera basé sur des principes économiques sains et sur les pratiques comptables généralement acceptées sur le territoire de la Partie contractante responsable.

4) Chaque Partie contractante s'engage à encourager des consultations entre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations mentionnés ci-dessus et, lorsque cela est possible, de le faire par l'intermédiaire des organisations représentant les entreprises de transport aérien. Toute proposition visant à modifier le calcul ou le montant des redevances d'usage sera notifiée aux utilisateurs avec un délai de préavis raisonnable, de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant que ces modifications soient adoptées.

5) Aux fins des dispositions du paragraphe 4 du présent article, chaque Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens d'encourager ses autorités compétentes chargées de la perception des redevances d'usage et ses entreprises de transport aérien à échanger les renseignements nécessaires à permettre une étude exacte du caractère raisonnable des redevances proposées, en conformité des principes énoncés dans le présent article.

6) Au cas où il serait convenu entre les Parties contractantes qu'il est souhaitable de modifier une redevance d'usage existante, la Partie contractante compétente s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faire appliquer cette modification promptement.

Article II. CONCURRENCE ÉQUITABLE

1) L'entreprise ou les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes auront la possibilité de concurrencer, dans des conditions équitables et égales, l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

2) L'entreprise ou les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes devront prendre en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services que ladite entreprise ou lesdites entreprises assurent sur tout ou partie des mêmes routes. En particulier, lorsqu'une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes se propose d'inaugurer des services sur une route d'accès déjà desservie par une entreprise ou par des entreprises désignées de l'autre Partie contractante, chacune de ces dernières entreprises s'abstiendra d'accroître la fréquence des services qu'elle offre sur la route en question dans la mesure et pour la période nécessaire à permettre à l'entreprise inaugurant le service d'exercer dans des

conditions équitables les droits que lui confère le paragraphe 1 du présent article. Cette obligation sera applicable pendant une période de deux ans ou jusqu'à ce que les services offerts par la nouvelle entreprise deviennent aussi fréquents que ceux des entreprises établies sur la route, si cet événement est antérieur, et ne sera pas applicable si la capacité des services dont l'inauguration est proposée est limitée par une licence ou un certificat conféré par la Partie contractante désignée.

3) Les services exploités par une entreprise désignée en vertu du présent Accord auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité suffisante pour répondre à la demande de trafic escompté entre le pays dont l'entreprise est ressortissante et le pays de destination finale dudit trafic. Le droit d'embarquer sur lesdits services ou d'en débarquer un trafic international en provenance ou à destination de pays tiers, à un point ou à des points sur les routes spécifiées dans le présent Accord, sera exercé en conformité des principes applicables au développement harmonieux des transports aériens internationaux auxquels les deux Parties contractantes souscrivent et sera assujéti au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée :

- a) Aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;
- b) Aux exigences de l'exploitation des services long courriers; et
- c) Aux exigences du trafic de la région desservie par l'entreprise, compte tenu des autres services régionaux et locaux.

4) La fréquence et la capacité des services qui seront exploités par les entreprises désignées des Parties contractantes devront s'adapter de près aux exigences de toutes les catégories de demande du public en matière de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, de manière à fournir aux usagers des services adéquats et à permettre l'exploitation raisonnable des routes et celle de services aériens viables. Il sera prêté l'attention requise à l'efficacité des services fournis, de sorte que leur fréquence et les capacités disponibles soient établies à des niveaux propres à satisfaire les besoins du trafic à des facteurs d'utilisation compatibles avec les tarifs basés sur les critères énoncés au paragraphe 2 de l'article 12 (Tarifs).

5) Les Parties contractantes reconnaissent que les pratiques des entreprises de transport aérien qui engendrent une capacité excessive ou une capacité insuffisante peuvent dans les deux cas être contraires aux intérêts des usagers. En conséquence, en ce qui concerne le cas particulier des services aériens mixtes exploités sur les routes de l'Atlantique Nord qui sont spécifiés au paragraphe 1 de l'annexe 2, les Parties sont convenues d'établir les procédures énoncées à l'annexe 2. En ce qui concerne les autres routes et services, si l'une des Parties contractantes estime que les activités d'une entreprise ou de plusieurs entreprises désignées de l'autre Partie contractante ont été incompatibles avec les principes énoncés dans le présent article, elle pourra faire une demande de consultations en vertu de l'article 16 (Consultations) du présent Accord aux fins d'examiner les activités en question et de déterminer si elles sont conformes auxdits principes. Au cours de ces consultations, il sera tenu compte des activités de toutes les entreprises de transport aérien qui desservent le marché en question et qui ont été désignées par la Partie contractante dont l'entreprise ou les entreprises font l'objet de l'examen. Si les Parties contractantes concluent que les activités examinées ne sont pas conformes aux principes énoncés dans le présent article, elles pourront décider de prendre des mesures correctives ou réparatrices, étant entendu que, lorsque des restrictions de fréquence ou de capacité affectent déjà une route spécifiée à l'annexe 1, les Parties contractantes ne pourront pas modifier ces restrictions ou imposer des restrictions supplémentaires sauf au moyen d'un amendement au présent Accord.

6) Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne pourra restreindre unilatéralement les activités des entreprises désignées de l'autre Partie, si ce n'est en conformité des

termes et dispositions du présent Accord ou au moyen des conditions uniformément applicables qui pourraient être envisagées aux termes de la Convention.

Article 12. TARIFS

1) Les tarifs appliqués par les entreprises désignées des Parties contractantes pour le transport des passagers ou de marchandises entre leurs territoires seront établis en conformité des procédures énoncées dans le présent article.

2) Les tarifs appliqués par les entreprises désignées d'une Partie contractante assurant un service aérien en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante seront établis au niveau le plus bas possible qui soit compatible avec des normes de sécurité élevées et une rentabilité adéquate pour les entreprises efficaces qui exploitent les routes convenues. Chaque tarif sera basé dans toute la mesure possible sur les coûts effectifs des services fournis en assumant des facteurs de charge raisonnables. Il convient également de considérer certains autres éléments d'appréciation pertinents tels que, entre autres, la nécessité pour une entreprise de faire face à la concurrence des autres services aériens réguliers et affrétés, compte tenu des différences relatives à la qualité et au prix des services fournis et le souci de prévenir une discrimination inéquitable ou le consentement d'un traitement préférentiel ou d'avantages injustifiés. Aux fins de promouvoir les intérêts du public usager et d'appuyer le développement de l'aviation civile, chaque entreprise de transport aérien devrait être encouragée à instituer des tarifs novateurs qui soient basés sur le coût effectif des services fournis.

3) Les tarifs appliqués par les entreprises désignées d'une Partie contractante assurant des services aériens entre le territoire de l'autre Partie contractante et des pays tiers seront soumis à l'approbation de cette autre Partie contractante et à celle des pays tiers concernés; il est entendu toutefois qu'une Partie contractante ne pourra pas exiger l'application de tarifs différents de ceux appliqués par ses propres entreprises assurant des services comparables entre les mêmes points. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante soumettront les propositions relatives auxdits tarifs à l'autre Partie contractante conformément aux conditions par elle requises.

4) Tout accord tarifaire relatif aux services aériens assurés entre les territoires des Parties contractantes qui sera conclu à la suite de discussions tenues entre les transporteurs, y compris celles tenues dans le cadre des procédures de l'Association du transport aérien international applicables aux conférences sur le trafic ou celles de toute autre association d'entreprises internationales de transport aérien, et auquel seront parties les entreprises des Parties contractantes, sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques desdites Parties contractantes, qui pourront à tout moment refuser leur approbation, que cet Accord ait été ou non approuvé au préalable. La soumission de tels accords n'équivaudra pas au dépôt d'une proposition de tarif aux fins des dispositions du paragraphe 5 du présent article. Lesdits accords seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 105 jours avant la date à laquelle il est proposé de les faire entrer en vigueur, et cette soumission sera accompagnée des pièces justificatives que chaque Partie contractante pourra demander à ses entreprises désignées. Le délai de 105 jours pourra être réduit si la Partie contractante à laquelle la soumission est présentée y consent. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante s'efforceront dans toute la mesure possible d'approuver ou de rejeter (en totalité ou en partie) chaque accord qui leur est présenté conformément aux dispositions du présent paragraphe au plus tard le soixantième jour après la date de soumission. Chaque Partie contractante pourra demander que les tarifs résultant des accords qu'elle aura approuvés soient déposés et publiés en conformité de sa législation applicable.

5) Tout tarif proposé par une entreprise désignée d'une Partie contractante assurant un service aérien entre les territoires des Parties contractantes devra, sur demande, être

soumis aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins 75 jours avant la date prévue pour son entrée en vigueur, à moins que les autorités aéronautiques de cette Partie contractante n'acceptent de réduire ce délai. Ledit tarif entrera en vigueur, à moins que des mesures ne soient prises pour maintenir le tarif existant, comme il est prévu au paragraphe 7 du présent article.

6) Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes, au reçu d'une soumission visée au paragraphe 5 du présent article, jugent inacceptable le tarif proposé ou désirent en discuter avec l'autre Partie contractante, elles en aviseront cette autre Partie contractante par la voie diplomatique dans les 30 jours suivant la soumission dudit tarif, mais en aucun cas moins de 15 jours avant la date prévue pour son entrée en vigueur. La Partie contractante ayant reçu la notification pourra faire une demande de consultations et, si elles sont demandées, ces consultations seront tenues aussitôt que possible pour essayer d'aboutir à un accord sur le tarif à appliquer. Si une notification de rejet n'est pas donnée conformément aux dispositions du présent paragraphe, le tarif sera réputé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auxquelles il aura été soumis et il entrera en vigueur à la date prévue.

7) Si les Parties parviennent à un accord en ce qui concerne le tarif applicable en vertu des dispositions du paragraphe 6 du présent article, chaque Partie contractante s'efforcera de faire appliquer le tarif convenu. Si les Parties ne parviennent pas à s'entendre avant la date proposée pour l'entrée en vigueur du tarif, ou s'il n'est pas fait une demande de consultations, les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui élève des objections contre le tarif pourront prendre les mesures qu'elles jugent utiles pour maintenir, au-delà de la date à laquelle ils auraient expiré, les tarifs existants aux niveaux prévus et soumis aux conditions (y compris les variations saisonnières) stipulées. En pareil cas, l'autre Partie contractante pourra également prendre les mesures qu'elle juge utiles pour maintenir les tarifs existants. Une Partie contractante, toutefois, ne pourra en aucune circonstance demander un tarif différent de celui appliqué par ses propres entreprises désignées pour des services comparables entre les mêmes points.

8) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante s'efforceront de faire en sorte que les entreprises désignées appliquent les tarifs convenus qui auront été soumis aux autorités aéronautiques des Parties contractantes et d'empêcher qu'une entreprise ne décompte une partie quelconque des tarifs en question par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement.

9) Afin d'éviter dans toute la mesure possible des différends en ce qui concerne les tarifs :

- a) Il sera établi un groupe de travail permanent en matière tarifaire qui fera des recommandations en ce qui concerne les normes applicables à l'établissement des tarifs, comme il est prévu à l'annexe 3;
- b) Les autorités aéronautiques s'informeront des instructions qu'elles donneront à leurs propres entreprises en préparation ou au cours des conférences sur le trafic tenues par l'Association du transport aérien international; et
- c) Pendant la période durant laquelle les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes examinent les Accords qui leur seront soumis en vertu des dispositions du paragraphe 4 du présent article, les Parties contractantes pourront se communiquer oralement ou par écrit leurs points de vue respectifs et les recommandations qu'elles envisagent de faire. Ces points de vue et ces recommandations seront, sur la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, présentés aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, qui en tiendront compte pour prendre leurs décisions.

Article 13. COMMISSIONS

1) Les entreprises désignées de chaque Partie contractante pourront être tenues de communiquer aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes le montant ou les montants des commissions ou de toute autre forme de rémunération versés ou fournis par lesdites entreprises de quelque manière et par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement, à une personne ou pour le bénéfice d'une personne (autre que leurs employés légitimes) en contrepartie de la vente de services de transport aérien entre les territoires des Parties contractantes. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante s'efforceront de garantir que les commissions et les rémunérations versées par les entreprises soient conformes au montant ou aux montants des commissions et des rémunérations soumis aux autorités aéronautiques.

2) Le montant des commissions et des autres formes de rémunération versées en contrepartie de la vente de services de transport aérien sur le territoire d'une Partie contractante sera soumis à la législation et aux règlements de ladite Partie contractante, qui les appliquera d'une manière qui ne soit pas discriminatoire.

Article 14. SERVICES AÉRIENS AFFRÉTÉS

1) Les Parties contractantes reconnaissent la nécessité d'encourager, lorsqu'il existe ou lorsqu'il y a lieu d'escompter une demande considérable en la matière, un réseau viable de services aériens réguliers, aisément et régulièrement disponibles, qui satisfasse les besoins de tous les secteurs de la demande et en particulier ceux des usagers qui désirent une grande variété de services aériens souples.

2) Les Parties contractantes reconnaissent également que le segment du public usager pour lequel les considérations de prix sont plus importantes que les considérations de temps représente une demande considérable et croissante pour des services aériens les plus économiques possibles. Par conséquent, les Parties contractantes, tenant compte du lien existant entre des services aériens réguliers et des services aériens affrétés et du besoin d'établir un système global en la matière, s'engagent à encourager le maintien et le développement des services aériens affrétés efficaces et économiques nécessaires pour satisfaire les besoins de la demande.

3) Les Parties contractantes appliqueront, par conséquent, les dispositions de l'annexe 4 aux services aériens affrétés exploités entre leurs territoires.

Article 15. DISPOSITIONS APPLICABLES PENDANT LA PÉRIODE DE TRANSITION

1) *Désignation.* A la date d'entrée en vigueur du présent Accord et jusqu'au 1^{er} novembre 1977, toutes les désignations et permissions applicables en vertu des dispositions de l'Accord des Bermudes de 1946 demeureront en vigueur. Les désignations supplémentaires seront assujetties aux dispositions de l'article 3 (Désignation des entreprises et permissions d'exploitation) du présent Accord. Au plus tard le 1^{er} novembre 1977, chaque Partie contractante informera l'autre Partie des désignations antérieures qui demeureront applicables en vertu du présent Accord. Nonobstant les dispositions de l'article 3, jusqu'au 1^{er} novembre 1977 :

- a) Les Etats-Unis auront le droit de conserver deux entreprises désignées qui exploiteront des services aériens mixtes sur chacune des routes d'accès des routes américaines 1 et 2 prises dans leur ensemble; et
- b) Le Royaume-Uni aura le droit de conserver trois entreprises désignées qui exploiteront des services aériens mixtes sur une route d'accès des routes britanniques 1, 2, 3, 4 et 5 prises dans leur ensemble.

2) *Capacité*. Nonobstant les dispositions de l'annexe 2, en ce qui concerne le trafic exploité pendant l'hiver 1977-1978, les dispositions suivantes s'appliqueront :

- Paragraphe 3 : les entreprises soumettront les horaires de leurs vols au moins 120 jours avant le début de la saison commerciale d'hiver, au lieu de 180 jours;
- Paragraphe 3 : les entreprises resoumettront leurs propositions d'amendements au moins 105 jours avant le début de la saison commerciale d'hiver, au lieu de 165 jours;
- Paragraphe 4 : une Partie contractante devra donner une notification d'incompatibilité dans un délai de 90 jours, au lieu de 150 jours;
- Paragraphe 5 : si la demande en est faite, les consultations devront être tenues au plus tard 75 jours avant le début de la saison commerciale d'hiver, au lieu de 90 jours;
- Paragraphe 6 : si les Parties ne parviennent pas à un accord en ce qui concerne les capacités à exploiter, les procédures prévues au paragraphe 6 s'appliqueront au cours des 60 jours précédant le début de la saison commerciale d'hiver, au lieu de 75 jours.

3) *Tarifs*. Tous les tarifs soumis en vue de leur entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1977 ou ultérieurement et tous les accords soumis en vue de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1978 ou ultérieurement seront assujettis aux dispositions de l'article 12 (Tarifs). Les accords soumis en vue de leur entrée en vigueur avant le 1^{er} janvier 1978 seront dans toute la mesure possible assujettis aux dispositions de l'article 12. Les tarifs soumis en vue de leur entrée en vigueur avant le 1^{er} novembre 1977 seront assujettis aux dispositions de l'Accord des Bermudes de 1946 et tous les tarifs applicables en vertu de l'Accord des Bermudes de 1946 demeureront en vigueur, si ce n'est que l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra notifier à l'autre Partie ses objections les concernant; en pareil cas, les procédures énoncées dans le présent Accord s'appliqueront.

Article 16. CONSULTATIONS

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment faire une demande de consultations avec l'autre Partie en ce qui concerne l'application, l'interprétation ou la modification du présent Accord ou le respect de ses dispositions. Ces consultations débiteront dans un délai de 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante en aura reçu la demande, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 17. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1) Tout différend s'élevant dans le cadre du présent Accord, autre que les différends pour lesquels des procédures de résolution automatique sont prévues à l'article 12 (Tarifs), qui ne sera pas résolu au cours d'une première série de consultations pourra, si les Parties contractantes en conviennent d'un commun accord, être porté devant une personne ou un organisme qui tranchera la question. Si les Parties contractantes ne s'entendent pas pour appliquer cette méthode, le différend sera soumis à un arbitrage en conformité des procédures énoncées ci-après.

2) L'arbitrage sera rendu par un tribunal de trois arbitres qui sera créé de la manière suivante :

- a) Dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante nommera un arbitre. Dans un délai de 60 jours à compter de la date de leur nomination, lesdits arbitres désigneront d'un commun accord le tiers arbitre, qui sera le président du tribunal arbitral;
- b) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de nommer un arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions de l'alinéa a du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président de

la Cour internationale de Justice de désigner dans un délai de 30 jours l'arbitre ou les arbitres requis. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties, le Vice-Président le plus ancien dans ses fonctions qui ne sera pas récusé pour une raison identique sera chargé de la désignation.

3) A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, le tribunal arbitral définira le domaine de sa juridiction en conformité des dispositions du présent Accord et établira ses propres procédures. Sur instruction du tribunal et à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie dans un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle le tiers arbitre aura été désigné pour déterminer précisément les questions qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et adopter les procédures spécifiques qui seront appliquées.

4) A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie soumettra un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date à laquelle le troisième arbitre aura été désigné. Les répliques seront dues dans les 60 jours suivants. A la demande de l'une ou l'autre des Parties ou de son propre gré, le tribunal tiendra séance dans les 15 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5) Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les 30 jours suivant la clôture des débats ou, s'il n'y a pas de débats, dans les 30 jours suivant la soumission des répliques, si cette date est antérieure. La décision de la majorité du tribunal l'emportera.

6) Les Parties contractantes pourront faire une demande d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence rendue dans un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle elle aura été prise, et ces éclaircissements seront donnés dans un délai de 15 jours à compter d'une demande à cet effet.

7) Chaque Partie contractante s'engage à appliquer, dans toute la mesure permise par sa législation nationale, les décisions ou sentences du tribunal arbitral. Au cas où l'une des Parties contractante ne mettrait pas à exécution une décision ou une sentence, l'autre Partie contractante pourra prendre les mesures qu'elle jugera appropriées.

8) Les dépenses du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais des arbitres, seront partagées également entre les Parties contractantes. Toute dépense encourue par le Président de la Cour internationale de Justice à la suite des procédures prévues au paragraphe 2, *b*, du présent article sera considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal arbitral.

Article 18. MODIFICATIONS

Tout amendement ou toute modification concernant le présent Accord qui sera agréé par les Parties contractantes entrera en vigueur après un échange de notes le confirmant.

Article 19. DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin à minuit (heure locale à l'endroit où la notification aura été reçue) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit révoquée d'un commun accord avant cette dernière date.

Article 20. ENREGISTREMENT

Le présent Accord et toutes les modifications qui y seront apportées seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

FAIT en double exemplaire aux Bermudes le 23 juillet 1977.

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

EDMUND DELL
W. PATRICK SHOVELTON

Pour le Gouvernement
des Etats-Unis d'Amérique :

BROCK ADAMS
ALAN S. BOYD

ANNEXE 1

TABLEAUX DE ROUTES

Section 1. *Tableau des routes à exploiter en service aérien mixte par les Etats-Unis*

1. Service aérien mixte sur l'Atlantique
2. Service aérien mixte autour du monde
3. Service aérien mixte sur le Pacifique
4. Service aérien mixte vers les Bermudes
5. Service aérien mixte vers les Bermudes et au-delà
6. Service aérien mixte vers les Caraïbes

Section 2. *Tableau des routes à exploiter en service aérien tout marchandise par les Etats-Unis*

7. Service aérien tout marchandise sur l'Atlantique
8. Service aérien tout marchandise sur le Pacifique
9. Service aérien tout marchandise vers les Bermudes
10. Service aérien tout marchandise vers les Bermudes et au-delà
11. Service aérien tout marchandise vers les Caraïbes

Section 3. *Tableau des routes à exploiter en service aérien mixte par le Royaume-Uni*

1. Service aérien mixte sur l'Atlantique
2. Service aérien mixte sur l'Atlantique via le Canada
3. Service aérien mixte sur l'Atlantique et vers Mexico City
4. Service aérien mixte sur l'Atlantique et vers l'Amérique du Sud
5. Service aérien mixte sur l'Atlantique et vers le Japon
6. Service aérien mixte sur le Pacifique
7. Service aérien mixte sur le Pacifique via Tarawa
8. Service aérien mixte vers les Bermudes
9. Service aérien mixte vers les Caraïbes

Section 4. *Tableau des routes à exploiter en service tout marchandise par le Royaume-Uni*

10. Service aérien tout marchandise sur l'Atlantique
11. Service aérien tout marchandise sur l'Atlantique et vers l'Amérique du Sud
12. Service aérien tout marchandise sur l'Atlantique et vers Mexico City
13. Service aérien tout marchandise sur le Pacifique
14. Service aérien tout marchandise sur le Pacifique via Tarawa

15. Service aérien tout marchandise vers les Bermudes

16. Service aérien tout marchandise vers les Caraïbes

Section 5. *Notes applicables à tous les tableau de routes*

SECTION 1. TABLEAUX DES ROUTES À EXPLOITER EN SERVICE AÉRIEN MIXTE
PAR LES ÉTATS-UNIS

Route américaine 1. Service aérien mixte sur l'Atlantique

(A) Points d'accès aux États-Unis	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire du Royaume-Uni	(D) Points au-delà (2) (3)
Anchorage		Londres	Francfort
Atlanta		Prestwick/Glasgow	Hambourg
Boston			Munich
Chicago			Berlin
Dallas/Ft. Worth			
Detroit			
Houston (1)			
Los Angeles			
Miami			
New York			
Philadelphie			
San Francisco			
Seattle			
Washington/Baltimore			

Un point supplémentaire sera convenu par les Parties contractantes (1)

(1) Ne pourra être desservi par un vol direct que trois ans après l'entrée en vigueur du présent Accord.

(2) En outre, l'Autriche et la Belgique pourront être desservies pendant trois ans après l'entrée en vigueur du présent Accord; les Pays-Bas, la Norvège et la Suède pourront être desservis pendant cinq ans après l'entrée en vigueur du présent Accord; et ces points seront considérés comme figurant dans la colonne (D) pendant les périodes stipulées.

(3) Une seule entreprise désignée par les États-Unis pourra desservir sur cette route les points figurant dans la colonne (D), y compris ceux indiqués dans la note (2), à l'exception de Francfort, qui pourra être desservi par deux entreprises désignées par les États-Unis en amalgamant les routes 1 et 2.

Route américaine 2. Service aérien mixte autour du monde (1)

(A) Points d'accès aux États-Unis	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire du Royaume-Uni	(D) Points au-delà
Segment a		Londres	Francfort (2)
New York			Turquie
Washington/Baltimore			Liban
Segment b			Syrie
Honolulu	Japon	Hong kong	Iran
Los Angeles			Pakistan
San Francisco			New Dehli
			Calcutta
			Points du segment b (3)
			Thaïlande
			Points du segment a (3)

(1) Un maximum de sept vols par semaine dans chaque direction pourront desservir chaque segment.

(2) Pas plus de deux entreprises américaines pourront être désignées pour desservir Francfort sur les routes 1 et 2 amalgamées.

(3) Les segments a et b seront combinés, si ce n'est comme il pourrait être convenu en vertu du paragraphe 5 de l'article 2.

Route américaine 3. Service aérien mixte sur le Pacifique

(A) Points d'accès aux Etats-Unis	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire du Royaume-Uni	(D) Points au-delà
Anchorage Guam Honolulu Los Angeles New York San Francisco Seattle	Japon (1)	Hong kong	Thaïlande (2) Singapour (2)

(1) Pas plus de 14 vols mixtes aller et retour par semaine ne pourront desservir le Japon et se prévaloir de pleins droits au trafic entre le Japon et Hong kong. Les vols qui desserviront le Japon au titre de la route américaine 2 seront inclus dans ce nombre.

(2) La Thaïlande et Singapour ne pourront pas être desservis par le même vol. Pas plus de sept vols mixtes aller et retour par semaine ne pourront desservir ces points pris dans leur ensemble et se prévaloir de pleins droits au trafic entre Hong kong et ces points. Les vols qui desserviront la Thaïlande au titre de la route américaine 2 seront inclus dans ce nombre.

Route américaine 4. Service aérien mixte vers les Bermudes

(A) Points d'accès aux Etats-Unis	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire du Royaume-Uni	(D) Points au-delà
Atlanta Baltimore Boston Chicago Detroit Miami New York Philadelphie Washington		Bermudes	

Route américaine 5. Service aérien mixte vers les Bermudes et au-delà

(A) Points d'accès aux Etats-Unis	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire du Royaume-Uni	(D) Points au-delà
Atlanta Baltimore Miami Washington		Bermudes	Açores Deux points en Europe (autres que le Royaume-Uni) qui seront convenus entre les Parties contractantes

Route américaine 6. Service aérien mixte vers les Caraïbes

(A) Points d'accès aux Etats-Unis	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire du Royaume-Uni	(D) Points au-delà
Tout point ou tous points sur le territoire des Etats-Unis	Aruba Bahamas Barbades Bonaire Cuba Curaçao République dominicaine Grenade Guadeloupe Guyane Haïti Jamaïque Martinique St. Maarten St-Martin Trinité-et-Tobago Points américains dans la région des Caraïbes Venezuela	Antigua Dominica St-Christophe (St. Kitts)- Nièves-et-Anguilla (1) Ste-Lucie St. Vincent Belize Iles Vierges britanniques Iles Caimans Montserrat Iles Turques et Caïques	

(1) Un point ou plusieurs pourront être desservis.

SECTION 2. TABLEAUX DES ROUTES À EXPLOITER EN SERVICE TOUT MARCHANDISE
PAR LES ÉTATS-UNIS

Route américaine 7. Service tout marchandise sur l'Atlantique

(A) Points d'accès aux Etats-Unis	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire du Royaume-Uni	(D) Points au-delà
Boston Chicago Detroit Houston (1) Los Angeles New York Philadelphie		Londres Manchester Prestwick/Glasgow	Belgique Pays-Bas République fédérale d'Allemagne Turquie Liban Syrie Jordanie Iran Inde

(1) Ne pourra être desservi par un vol direct que trois ans après l'entrée en vigueur du présent Accord.

Route américaine 8. Service aérien tout marchandise sur le Pacifique

(A) <i>Points d'accès aux Etats-Unis</i>	(B) <i>Points intermédiaires</i>	(C) <i>Points sur le territoire du Royaume-Uni</i>	(D) <i>Points au-delà</i>
Anchorage Chicago Guam Honolulu Los Angeles New York San Francisco Seattle		Hong-Kong	

Route américaine 9. Service aérien tout marchandise vers les Bermudes

(A) <i>Points d'accès aux Etats-Unis</i>	(B) <i>Points intermédiaires</i>	(C) <i>Points sur le territoire du Royaume-Uni</i>	(D) <i>Points au-delà</i>
Atlanta Baltimore Boston Chicago Detroit Miami New York Philadelphie Washington		Bermudes	

Route américaine 10. Service aérien tout marchandise vers les Bermudes et au-delà

(A) <i>Points d'accès aux Etats-Unis</i>	(B) <i>Points intermédiaires</i>	(C) <i>Points sur le territoire du Royaume-Uni</i>	(D) <i>Points au-delà</i>
Atlanta Baltimore Miami Washington		Bermudes	Deux points en Europe (autres que le Royaume-Uni) qui seront convenus par les Parties contractantes

Route américaine 11. Service aérien tout marchandise vers les Caraïbes

(A) Points d'accès aux Etats-Unis	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire du Royaume-Uni	(D) Points au-delà
Tout point ou tous points sur le territoire des Etats-Unis	Aruba Bahamas Barbades Bonaire Cuba Curaçao République dominicaine Grenade Guadeloupe Guyane Haïti Jamaïque Martinique St. Maarten St-Martin Trinité-et-Tobago Points américains dans la région des Caraïbes Venezuela	Antigua Dominica St-Christophe (St. Kitts)- Nièves-et-Anguilla Ste-Lucie St. Vincent Belize Iles Vierges britanniques Iles Caïmans Montserrat Iles Turques et Caïques	

(1) Un point ou plusieurs pourront être desservis.

SECTION 3. TABLEAUX DES ROUTES À EXPLOITER EN SERVICE AÉRIEN MIXTE
PAR LE ROYAUME-UNI

Route britannique 1. Service aérien mixte sur l'Atlantique

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Londres Manchester Prestwick/Glasgow		Atlanta (1) Boston Chicago Dallas/Ft. Worth (1) Detroit Houston Los Angeles Miami New York Philadelphie San Francisco Seattle Washington/Baltimore	

(1) Ne pourra être desservi par un vol direct que trois ans après l'entrée en vigueur du présent Accord.

Route britannique 2. Service aérien mixte sur l'Atlantique via le Canada

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Londres Manchester Prestwick/Glasgow	Canada	Boston Chicago Dallas/Ft. Worth Detroit New York Philadelphie Washington/Baltimore	

(1) Ne pourra être desservi par un vol direct que trois ans après l'entrée en vigueur du présent Accord.

Route britannique 3. Service aérien mixte sur l'Atlantique et vers Mexico City

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Londres Manchester Prestwick/Glasgow		Boston Detroit New York Philadelphie Washington/Baltimore	Mexico

Route britannique 4. Service aérien mixte sur l'Atlantique et vers l'Amérique du Sud

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Londres Manchester Prestwick/Glasgow		Atlanta (1) Houston	Venezuela Colombie Manaus Pérou (2)

(1) Ne pourra être desservi par un vol direct que trois ans après l'entrée en vigueur du présent Accord.

(2) Sans les droits de transporter du trafic local entre Houston et le Pérou.

Route britannique 5. Service aérien mixte sur l'Atlantique et vers le Japon

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Londres		Anchorage	Japon

Route britannique 6. Service aérien mixte sur le Pacifique

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Hong-Kong	Japon (1)	Guam Honolulu Los Angeles (3) San Francisco (3) Seattle (3)	Vancouver (2)

(1) Tant qu'il y aura des limitations applicables à la fréquence des services aériens mixtes exploités entre le Japon et Hong-Kong par les entreprises désignées des Etats-Unis, les entreprises désignées du Royaume-Uni ne pourront pas exploiter vers le Japon plus de sept vols mixtes aller et retour par semaine et se prévaloir de pleins droits au trafic entre les points aux Etats-Unis et le Japon.

(2) L'étape entre Honolulu et Vancouver ne pourra être exploitée que cinq ans après l'entrée en vigueur du présent Accord.

(3) Deux seulement de ces points (San Francisco, Seattle ou Los Angeles) pourront être desservis au cours d'une saison commerciale. Une entreprise désignée pourra, à sa discrétion et avec un préavis d'au moins 90 jours, changer un de ces points chaque saison.

Route britannique 7. Service aérien mixte sur le Pacifique via Tarawa

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Tarawa	Ile Christmas	Honolulu	

Route britannique 8. Service aérien mixte vers les Bermudes

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Bermudes		Trois points qui seront choisis par le Royaume-Uni et notifiés aux Etats-Unis	

Route britannique 9. Service aérien mixte vers les Caraïbes

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Antigua Dominica St-Christophe (St. Kitts)- Nièves-et-Anguilla (2) Ste-Lucie	Bahamas Barbades Cuba République dominicaine	Baltimore (1) Houston (1) Miami (1) La Nouvelle-Orléans (1) Porto Rico	

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
St. Vincent Belize Iles Vierges britanniques Iles Caïmans Montserrat Iles Turques et Caïques	Grenade Guadeloupe Guyane Haïti Jamaïque Martinique St. Maarten St-Martin Trinité-et-Tobago Tout point ou tous points figurant dans la colonne (A)	Tampa (1) Iles Vierges américaines Washington (1)	

(1) Chaque entreprise désignée du Royaume-Uni ne pourra pendant une saison commerciale desservir que deux des points américains suivants : Baltimore, Houston, Miami, La Nouvelle-Orléans, Tampa ou Washington. Chaque entreprise désignée du Royaume-Uni pourra, à sa discrétion et avec un préavis d'au moins 90 jours, changer un de ces points chaque saison.

(2) Un ou plusieurs de ces points pourra être desservi

SECTION 4. TABLEAUX DES ROUTES À EXPLOITER EN SERVICE AÉRIEN TOUT MARCHANDISE PAR LE ROYAUME-UNI

Route britannique 10. Service aérien tout marchandise sur l'Atlantique

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Londres Manchester Prestwick/Glasgow	Canada(1)	Boston Chicago Detroit Los Angeles New York Washington/Baltimore	Panama (1)

(1) Sans les droits de transporter du trafic local entre Los Angeles et le Canada et entre Los Angeles et le Panama.

Route britannique 11. Service aérien tout marchandise sur l'Atlantique et vers l'Amérique du Sud

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Londres Manchester Prestwick/Glasgow		Atlanta (1) Houston	Venezuela Colombie Manaus Pérou (2)

(1) Ne pourra être desservi par un vol direct que trois ans après l'entrée en vigueur du présent Accord

(2) Sans les droits de transporter du trafic local entre Houston et le Pérou

Route britannique 12. Service aérien tout marchandise sur l'Atlantique et vers Mexico

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Londres Manchester Prestwick/Glasgow		Miami	Mexico

Route britannique 13. Service aérien tout marchandise sur le Pacifique

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Hong-Kong		Guam Honolulu Los Angeles San Francisco Seattle	

Route britannique 14. Service aérien tout marchandise sur le Pacifique via Tarawa

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Tarawa	Ile Christmas	Honolulu	

Route britannique 15. Service aérien tout marchandise vers les Bermudes

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Bermudes		Trois points qui seront sélectionnés par le Royaume-Uni et notifiés aux Etats-Unis	

Route britannique 16. Service aérien tout marchandise vers les Caraïbes

(A) Points d'accès au Royaume-Uni	(B) Points intermédiaires	(C) Points sur le territoire des Etats-Unis	(D) Points au-delà
Antigua	Bahamas	Baltimore (1)	
Dominique	Barbades	Houston (1)	
St-Christophe (St. Kitts)- Nièves-et-Anguilla (2)	Cuba	Miami (1)	
Ste-Lucie	République dominicaine	La Nouvelle-Orléans (1)	
St. Vincent	Grenade	Porto Rico	
Belize	Guadeloupe	Tampa (1)	
Iles Vierges britanniques	Guyane	Iles Vierges américaines	
Iles Caïmans	Haiti	Washington (1)	
Montserrat	Jamaïque		
Iles Turques et Caïques	Martinique		
	St. Maarten		
	St-Martin		
	Trinité-et-Tobago		
	Tout point ou tous points figurant dans la colonne (A)		

(1) Chaque entreprise désignée du Royaume-Uni ne pourra pendant une saison commerciale desservir que deux des points américains suivants : Baltimore, Houston, Miami, La Nouvelle-Orléans, Tampa ou Washington. Chaque entreprise désignée du Royaume-Uni pourra, à sa discrétion et avec un préavis d'au moins 90 jours, changer un de ces points chaque saison.

(2) Un ou plusieurs de ces points pourra être desservi.

SECTION 5. NOTES APPLICABLES À TOUTES LES ROUTES

1) Indépendamment du droit de transporter du trafic en transit, du trafic en correspondance et du trafic local entre les points figurant dans la colonne B et ceux figurant dans la colonne C et entre les points figurant dans la colonne C et ceux figurant dans la colonne D, les entreprises désignées pourront transporter du trafic local et du trafic en correspondance directe entre les points figurant dans la colonne C et des points situés dans d'autres pays, y compris les pays qui ne figurent pas dans les colonnes B ou D. Ledit trafic en correspondance directe pourra être dirigé vers un point quelconque figurant dans les colonnes A, B, C ou D ou vers un point quelconque situé dans un pays ne figurant pas dans lesdites colonnes.

2) Chaque entreprise désignée pourra transporter du trafic en transit et du trafic en correspondance directe entre deux points situés sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes figurant soit dans la colonne C soit dans la colonne D et faisant partie d'une route attribuée à ladite entreprise désignée.

3) A moins qu'il n'en soit spécifiquement disposé autrement, une entreprise désignée pourra, à sa discrétion, sur l'un quelconque de ses vols ou sur tous ses vols, desservir des points ou opérer via des points ne figurant pas dans les colonnes A, B, C ou D quel que soit l'ordre dans lequel ces points seront desservis, opérer des vols dans l'une ou l'autre direction et s'abstenir de faire escale dans un point ou des points quelconques, sans pour autant perdre le droit d'embarquer ou de débarquer le trafic autorisé au titre des routes en question et des notes qui leur sont applicables, à condition que le service exploité ait pour origine ou pour destination un point situé sur le territoire de la Partie contractante désignataire de ladite entreprise. Sauf dans le cas d'une restriction spécifique, un point figurant dans la colonne B sera réputé figurer également dans la colonne D et un point figurant dans la colonne D sera réputé figurer également dans la colonne B.

4) Une entreprise désignée pourra transporter du trafic entre des points figurant dans la colonne A et des points figurant dans la colonne C, sur un même vol ou autrement, via des points situés dans d'autres pays, y compris les pays ne figurant pas dans les colonnes B et D.

5) Une entreprise désignée pourra desservir des points situés au-delà de l'un quelconque de ses points d'accès nationaux figurant dans la colonne A en changeant ou en ne changeant pas d'aéronef ou en modifiant ou ne modifiant pas le numéro du vol, et pourra présenter et annoncer au public ces services comme étant des services directs.

6) Une entreprise désignée d'une Partie contractante pourra effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à des points figurant dans les colonnes B et D ou à des points situés dans des pays tiers, à condition que :

- a) Les services assurés au-delà du point de rupture de charge le soient par un aéronef dont la capacité soit inférieure à celle de l'aéronef arrivant pour les vols en provenance du point de rupture de charge et supérieure à celle de l'aéronef arrivant pour les vols à destination du point de rupture de charge;
- b) L'horaire de l'aéronef utilisé pour assurer ces services soit établi de manière à coïncider avec l'arrivée ou le départ, selon les cas, de l'autre aéronef et que le numéro du vol reste le même;
- c) Dans le cas des services aériens mixtes seulement, l'horaire du vol de correspondance, en provenance ou à destination du point de rupture de charge, selon les cas, soit établi dans les trois heures qui précéderont ou suivront l'arrivée de l'autre aéronef, à moins qu'un couvre-feu applicable à un aéroport, la disponibilité des créneaux d'arrivée ou de départ ou toute autre contrainte administrative ou technique affectant le point où est effectuée la rupture de charge ou le point ou les points suivants du parcours du vol de correspondance n'interdisent que l'horaire soit ainsi établi; et que
- d) Si un vol est retardé par des problèmes mécaniques ou opérationnels, le vol de correspondance puisse être exploité sans tenir compte des conditions stipulées aux alinéas b et c de la présente Note.

7) Des escales pour des raisons non commerciales pourront être faites si l'exploitation d'une route le requiert.

8) Nonobstant les dispositions des Notes 1, 4 et 7 de la présente section, les entreprises désignées des Etats-Unis desservant Hong-Kong ne pourront pas faire escale, que ce soit pour des raisons commerciales ou pour des raisons non commerciales, à un point quelconque ou des points quelconques situés sur le territoire continental de la République populaire de Chine.

9) Aux fins des présentes Notes :

L'expression «trafic en transit» signifie le trafic transporté à bord d'un vol et qui n'est ni embarqué ni débarqué à un point d'escale. Le terme «vol», aux fins de la présente définition, signifie soit :

- a) L'arrivée et la continuation du parcours d'un aéronef exploité par une entreprise, que le numéro d'identification du vol reste ou non le même, ou
- b) L'arrivée d'un aéronef et la continuation du parcours par un autre aéronef alors que le numéro du vol reste le même, comme le permettent les dispositions du présent Accord, y compris la Note 6 de la présente section; et

L'expression «trafic en correspondance directe» signifie le trafic transporté à bord d'un vol d'une entreprise qui, après son arrivée, est transféré sur un autre vol de la même entreprise portant un numéro d'identification de vol différent. Dans le cas des passagers seulement, ce transfert sera effectué sur le premier vol disponible de ladite entreprise à destination du point de destination des passagers, à condition que le délai entre l'heure d'atterrissage du vol d'arrivée et l'heure de décollage du vol de départ ne dépasse pas 24 heures.

ANNEXE 2

CAPACITÉS SUR L'ATLANTIQUE NORD

1) Aux fins de garantir une saine application des principes énoncés à l'article 11 (Concurrence équitable) du présent Accord et en raison des circonstances spéciales qui affectent les transports aériens sur l'Atlantique Nord, les Parties contractantes sont convenues d'appliquer les procédures suivantes aux services aériens mixtes exploités sur les routes américaines 1 et 2 et sur les routes britanniques 1, 2, 3, 4 et 5 spécifiées à l'annexe 1.

2) La présente annexe a pour objectif de prévoir un processus de consultation qui permette de régler les cas d'excédent de capacité tout en garantissant que les entreprises désignées puissent établir les horaires de leurs vols avec un degré suffisant d'initiative commerciale et administrative et que la part du marché qui revienne à chaque entreprise désignée dépende du choix fait par les passagers et non de l'application d'une formule ou d'un mécanisme de restriction. Conformément à ces objectifs, les Parties contractantes désirent ne pas invoquer trop fréquemment le mécanisme consultatif et les dispositions restrictives de capacité afin de ne pas se charger indûment de la responsabilité de surveiller en détail l'établissement des horaires des vols des entreprises désignées.

3) Au moins 180 jours avant le début de la saison commerciale d'hiver et de la saison commerciale d'été, chaque entreprise désignée soumettra aux deux Parties contractantes les horaires des services qu'elle se propose d'assurer sur chaque route d'accès pendant la saison concernée. Ces horaires devront indiquer la fréquence du service, le type de l'aéronef utilisé et tous les points qui seront desservis. Les entreprises désignées pourront modifier leurs soumissions après avoir pris connaissance des autres horaires soumis et devront soumettre ces modifications aux deux Parties contractantes au moins 165 jours avant le début de chaque saison d'hiver ou de chaque saison d'été. Au cas où des ajustements seraient ultérieurement nécessaires, ceux-ci seront soumis aux deux Parties contractantes en temps opportun. S'il résultait d'un ajustement une augmentation de la capacité d'une entreprise sur une route d'accès quelconque, cet ajustement devra être soumis à l'approbation de l'autre Partie contractante.

4) Si une Partie contractante (la «Partie requise») estime qu'une augmentation de la fréquence d'un service exploité sur une route d'accès, qui résulterait des horaires qui lui ont été soumis par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante (la «Partie requérante»), est incompatible avec les principes énoncés à l'article 11 du présent Accord, elle devra, au moins 150 jours avant le début de la saison commerciale suivante, en donner notification à la Partie requérante en lui donnant les raisons sur lesquelles ses objections sont fondées et, à sa discrétion, indiquer, s'il y a lieu, l'augmentation de la fréquence du service qu'elle considère compatible avec le présent Accord. Une notification de cet ordre, toutefois, ne sera pas permise en ce qui concerne les horaires d'une saison commerciale d'été au titre desquels il est prévu une fréquence de 120 vols aller et retour ou moins sur une route d'accès quelconque ou en ce qui concerne les horaires d'une saison commerciale d'hiver au titre desquels il est prévu 88 vols aller et retour ou moins sur une route analogue. La Partie requérante examinera l'augmentation de la fréquence du service à laquelle il est fait objection en s'inspirant des principes énoncés à l'article 11 et en tenant compte de la capacité nécessaire à satisfaire les besoins du public, de la nécessité d'éviter des excédents de capacité coûteux, de l'évolution des services fournis et de celle des routes desservies, de la nécessité d'assurer la viabilité des entreprises de transport aérien et des capacités offertes par les entreprises de pays tiers entre les points en question. La Partie requérante devra, au moins 120 jours avant le début de la saison commerciale suivante, notifier à la Partie requise la mesure dans laquelle elle considère que l'augmentation de la fréquence du service en question est compatible avec les principes énoncés à l'article 11.

5) Si la Partie requise n'est pas satisfaite de la décision à laquelle est parvenue la Partie requérante, elle notifiera ce fait à cette dernière au moins 105 jours avant le début de la saison commerciale suivante, et des consultations seront tenues aussitôt que possible et, en tout cas, au moins 90 jours avant ladite saison commerciale. Au cours de ces consultations, les Parties se communiqueront les renseignements économiques pertinents, y compris les prévisions relatives au pourcentage d'augmentation du total du trafic passager payant qui est escompté sur la route d'accès en question auquel il sera parvenu en comparant la saison commerciale à venir avec la saison commerciale précédente qui lui correspond.

6) Si, 75 jours avant le début de la saison commerciale, les Parties ne sont pas parvenues à un accord par voie de consultation, chaque entreprise désignée exploitant la route d'accès en question aura le droit d'appliquer pendant la saison commerciale suivante les horaires qu'elle a soumis à cette fin, à condition que le total des services exploités ne dépasse pas :

- a) Le nombre total des vols aller et retour (à l'exclusion des sections supplémentaires) que ladite entreprise a eu le droit, au titre de la présente annexe et pendant la saison précédente correspondante, d'exploiter sur ladite route d'accès; et
- b) Le nombre de vols aller et retour qui est déterminé en multipliant le nombre indiqué à l'alinéa a ci-dessus par la moyenne des pourcentages d'augmentation escomptés qui sont mentionnés au paragraphe 5 de la présente annexe. En tout état de cause 20 vols aller et retour supplémentaires

seront autorisés pendant une saison commerciale d'été et 15 vols supplémentaires seront autorisés pendant une saison commerciale d'hiver.

Une entreprise désignée ne sera en aucun cas tenue d'exploiter moins de 120 vols aller et retour pendant une saison commerciale d'été et moins de 88 vols aller et retour pendant une saison commerciale d'hiver.

7) Une entreprise désignée d'une Partie contractante, qui inaugure un service sur une route d'accès qui est déjà desservie par une entreprise ou plusieurs entreprises désignées de l'autre Partie contractante, ne sera pas assujettie aux restrictions prévues au paragraphe 6 de la présente annexe pendant une période de deux ans ou jusqu'à ce que la fréquence de ses vols soit égale à celle des vols de l'une quelconque des entreprises de l'autre Partie contractante qui exploite déjà ladite route, si cet événement est antérieur.

8) Les vols de l'appareil «Concorde» exploité par les entreprises désignées du Royaume-Uni ne seront pas assujettis aux dispositions de la présente annexe. Afin, toutefois, que cette exclusion n'affecte pas injustement les entreprises désignées des Etats-Unis, il ne pourra pas être demandé en vertu du paragraphe 6 de la présente annexe à l'entreprise désignée des Etats-Unis à laquelle seront attribués les services aériens mixtes sur la route d'accès Washington-Londres d'exploiter moins de sept vols aller et retour par semaine.

9) Chaque Partie contractante permettra que les horaires soumis, qui n'auront pas fait l'objet d'objections au titre du paragraphe 5 de la présente annexe, entrent en vigueur à la date proposée pour leur introduction. Chaque Partie contractante permettra que les horaires établis d'un commun accord par voie de consultations ou, en l'absence d'un accord, conformément aux dispositions du paragraphe 6 de la présente annexe, entrent en vigueur à la date proposée pour leur introduction. Chaque Partie contractante pourra prendre les mesures qu'elle jugera nécessaires, pour prévenir l'application d'horaires prévoyant des services plus fréquents que ceux autorisés ou convenus en vertu de la présente annexe.

10) Chaque entreprise désignée aura le droit d'exploiter des sections supplémentaires sur une route d'accès donnée, à condition que lesdites sections supplémentaires ne fassent pas l'objet de publicité et qu'elles ne soient pas présentées au public comme des vols distincts.

11) Au cas où l'une ou l'autre des Parties contractantes estimerait que les dispositions de la présente annexe ne permettent pas de réaliser les objectifs énoncés au paragraphe 2, lesdites Parties pourront, à tout moment et en vertu des dispositions de l'article 16 (Consultations) du présent Accord, se consulter pour considérer les modifications qui pourraient être apportées aux procédures adoptées antérieurement ainsi qu'aux restrictions applicables au nombre de services autorisés.

12) Sous réserve des dispositions de l'article 19 (Dénonciation) du présent Accord, la présente annexe restera en vigueur pendant une période de cinq ans. Au cours du premier trimestre de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur du présent Accord, les Parties contractantes se consulteront pour étudier le fonctionnement des dispositions de l'annexe et décider s'il y a lieu d'en prolonger l'application ou d'en réviser la teneur. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre en ce qui concerne la prolongation ou la révision de la présente annexe, celle-ci restera en vigueur pendant une période additionnelle de deux ans et deviendra alors caduque.

13) Aux fins de la présente annexe, les expressions «saison commerciale d'été» et «saison commerciale d'hiver» signifient respectivement la période du 1^{er} avril au 31 octobre et la période du 1^{er} novembre au 31 mars.

ANNEXE 3

TARIFS

1) Il sera établi un groupe de travail en matière tarifaire qui sera composé d'experts représentant l'une et l'autre des Parties contractantes et spécialistes de domaines tels que la comptabilité, les statistiques, l'analyse financière, les sciences économiques, la structure des tarifs et la commercialisation.

2) Ce groupe de travail se réunira dans les 90 jours qui suivront l'entrée en vigueur du présent Accord et, par la suite, aussi souvent qu'il sera jugé nécessaire pour réaliser les objectifs du présent Accord.

3) Aux fins d'aider les Parties contractantes à évaluer les propositions de tarifs qui leur seront soumises, le groupe de travail établira des procédures permettant d'échanger régulièrement des statistiques vérifiées en matière financière et tarifaire.

4) Au plus tard le 23 juillet 1978, le groupe de travail présentera aux Parties contractantes ses recommandations en ce qui concerne les normes applicables aux facteurs de charge et en ce qui concerne les critères applicables à l'examen et à l'évaluation des tarifs perçus sur l'Atlantique Nord.

5) Les Parties contractantes étudieront les recommandations présentées par le groupe de travail et, sous réserve du résultat de cet examen, en tiendront compte lorsqu'elles examineront les tarifs convenus et les accords conclus sous l'égide de l'Association du transport aérien international.

6) L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra de temps à autre demander que le groupe de travail se réunisse pour considérer certaines questions spécifiques.

ANNEXE 4

SERVICES AÉRIENS AFFRÉTÉS

1) Le Mémoire d'accord relatif aux services aériens affrétés pour passagers conclu entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique¹, qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 1977, sera considéré comme ayant été incorporé à la présente annexe pour toute la durée de son application.

2) Les articles 1, 2 (paragraphe 1, 3 et 4), 4, 6, 7, 8 (étant entendu que le paragraphe 3 ne s'appliquera que dans la mesure autorisée par les autorités aéronautiques des territoires concernés), 9, 10, 14, 16, 17, 18, 19, 20 et 21 du présent Accord s'appliqueront aux entreprises de transport aérien qui auront été autorisées par les deux Parties contractantes à exploiter des services aériens affrétés entre les territoires des deux Parties contractantes.

3) Aux fins de renforcer les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 14 du présent Accord, les Parties contractantes conviennent qu'il est souhaitable d'œuvrer à l'établissement d'un arrangement multilatéral applicable aux services aériens affrétés exploités sur le marché de l'Atlantique Nord. Les Parties contractantes conviennent également qu'un arrangement bilatéral serait un moyen approprié de réaliser leur objectif commun. Un arrangement bilatéral de cet ordre devrait inclure, entre autres choses, des dispositions prévoyant des conditions d'affrètement libérales, un libre accès au marché, des arrangements pour la désignation et l'autorisation des entreprises de services aériens affrétés (à ce propos il faudra considérer s'il est préférable de donner des permissions de vols plutôt qu'une licence pour chaque vol), la réduction au minimum des frais administratifs, des arrangements applicables aux affrètements tout marchandise et des arrangements concernant les prix et les capacités qui soient compatibles avec ceux applicables en vertu du Mémoire d'accord relatif aux services aériens affrétés pour passagers. Aux fins de la réalisation des objectifs ci-dessus, les Parties contractantes entameront des pourparlers aussitôt que possible et, en tout cas, avant le 31 décembre 1977. Si, le 31 mars 1978, les Parties ne sont pas parvenues à un accord, elles conviennent de continuer leurs consultations en vue de conserver des arrangements libéraux en ce qui concerne les services aériens affrétés.

ÉCHANGE DE LETTRES ENTRE LES CHEFS DE DÉLÉGATIONS

I

Le chef de la délégation des Etats-Unis au chef de la délégation du Royaume-Uni

Les Bermudes, le 23 juillet 1977

Monsieur,

Je me réfère à l'Accord relatif aux services aériens conclu entre le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1052, n° 1-15875, et annexe A du volume 1084.

d'Irlande du Nord, signé ce jour aux Bermudes, et désire présenter pour le compte de mon gouvernement les déclarations suivantes en ce qui concerne l'interprétation de certaines dispositions dudit Accord :

Article 3 (Désignation des entreprises et permissions d'exploitation) — Désignation multiple en ce qui concerne les territoires dépendants

Le Gouvernement du Royaume-Uni a exprimé la préoccupation avec laquelle il considère la situation qui pourrait survenir si, dans le cadre des dispositions de l'article 3 de l'Accord, les Etats-Unis désignaient, aux fins de desservir les Bermudes, Hong-Kong et d'autres points dans la région des Caraïbes, un nombre d'entreprises supérieur à celui stipulé dans l'Accord des Bermudes de 1946 sans que le Royaume-Uni ou ses territoires dépendants puissent y faire objection autrement que par une demande de consultations avec les Etats-Unis. Bien que les termes de l'Accord n'imposent pas de restriction d'ensemble au nombre d'entreprises que les Etats-Unis pourront désigner pour desservir les points en question, les désirs du Royaume-Uni et de ses possessions dépendantes font partie des considérations dont les Etats-Unis tiendront compte en effectuant ces désignations. Si le Royaume-Uni communiquait aux Etats-Unis son opinion ou celle de ses territoires dépendants selon laquelle les travaux alors en cours du Civil Aeronautics Board des Etats-Unis pourraient avoir pour résultat la désignation d'un nombre d'entreprises jugé excessif par le Royaume-Uni et ses territoires dépendants, cette opinion serait communiquée par le Département d'Etat au Civil Aeronautics Board qui en entreprendrait l'examen et serait également communiquée au Président qui en tiendrait compte pour étudier les propositions faites par le Civil Aeronautics Board.

Article 3 (Désignation des entreprises et permissions d'exploitation) — Propriété et contrôle des entreprises des Caraïbes

1) En vertu des dispositions de l'article 3 (Désignation des entreprises et permissions d'exploitation) du présent Accord, le Gouvernement du Royaume-Uni a l'intention de désigner, en premier lieu et pour desservir les routes britanniques 9 et 16, les entreprises du Royaume-Uni suivantes dont le siège se trouve aux Caraïbes :

- LIAT (1974) Limited;
- Air BVI (1976);
- Cayman Airways Limited;
- Belize Airways Limited.

2) Le Gouvernement des Etats-Unis s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faire accorder à ces entreprises les permissions d'exploitation qui leur sont nécessaires, à condition que :

- a) La propriété et le contrôle effectif de ces entreprises continuent d'être exercés par des éléments britanniques aussi considérables que ceux qui les exerçaient lorsque les plus récentes permissions d'exploitation avaient été accordées auxdites entreprises; et
- b) Une part substantielle des intérêts financiers dans ces compagnies ou le contrôle de ces compagnies ne soit pas entre les mains de ressortissants des Etats-Unis ou de ressortissants ou du Gouvernement d'un des principaux pays développés ou entre les mains d'une entreprise de transport aérien d'un pays tiers; et
- c) Ces entreprises prouvent aux autorités aéronautiques des Etats-Unis qu'elles sont en train de prendre des mesures effectives pour transférer à des ressortissants du Royaume-Uni une part accrue de la propriété et du contrôle qui sont exercés à leur égard.

3) Le Gouvernement des Etats-Unis s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faire en sorte que les permissions d'exploitation nécessaires soient accordées aux autres entreprises qui pourraient être désignées par le Royaume-Uni pour desservir les routes

britanniques 9 et 16, à condition que le degré de propriété et de contrôle exercé par le Royaume-Uni à leur égard ne soit pas inférieur à celui requis dans le cas des entreprises mentionnées au paragraphe 1 du présent article et que les conditions stipulées au paragraphe 2 ci-dessus soient également remplies.

4) Le Gouvernement des Etats-Unis est conscient du fait que le Gouvernement du Royaume-Uni estime que la recommandation du Civil Aeronautics Board concernant Belize Airways Limited (Bordereau n° 29740) est compatible avec les assurances données ci-dessus. A ce jour, le permis recommandé n'a pas été accordé. Il est entendu que, pendant la période de deux ans pour laquelle le permis sera accordé à Belize Airways, les autorités aéronautiques des Etats-Unis comptent que Belize Airways prendra des mesures effectives pour transférer à des ressortissants du Royaume-Uni une part substantielle de la propriété et du contrôle effectif exercé à son égard.

Article 8 (Exploitation commerciale) — Services au sol

Le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement des Etats-Unis entendent accorder aux entreprises de transport aérien la plus grande souplesse possible en ce qui concerne les services au sol. Dans la mesure où une entreprise désignée d'une Partie contractante assure, à la date d'entrée en vigueur du présent Accord, ses propres services au sol dans un aéroport donné, cette entreprise aura le droit, à moins que les circonstances ne changent, de continuer à assurer lesdits services dans ledit aéroport. Les entreprises désignées, dont les services au sol ont été assurés dans le cadre d'arrangements conclus avec des entreprises de transport aérien ou autres organisations, auront également le droit, à moins que les circonstances ne changent, de continuer d'appliquer lesdits arrangements. Si les circonstances changeaient, des consultations seraient tenues avant que les changements soient effectués. Il est entendu qu'il n'est actuellement envisagé aucun changement en ce qui concerne les arrangements relatifs aux services au sol en vigueur à Londres-Heathrow.

Article 9 (Droits de douane)

Le Gouvernement du Royaume-Uni a indiqué qu'il est conscient de l'importance que le Gouvernement des Etats-Unis accorde à l'exonération douanière des équipements au sol. Le Gouvernement du Royaume-Uni a indiqué qu'en raison du fait que l'octroi d'une exonération douanière est régi par les dispositions réglementaires du Conseil de la Communauté économique européenne en la matière, il lui est interdit d'accorder indépendamment une exonération douanière aux équipements qui sont introduits sur le territoire du Royaume-Uni aux fins de l'entretien, de la remise en état et du service au sol des aéronefs exploités en service aérien international. Si la Communauté européenne, par voie réglementaire, accepte d'accorder une exonération douanière aux équipements au sol, le Gouvernement du Royaume-Uni est prêt à modifier l'article 9 du présent Accord de manière à y incorporer des dispositions qui permettent l'octroi d'une exonération douanière.

En attendant, les autorités du Royaume-Uni accorderont aux équipements au sol tous les privilèges douaniers autorisés par la législation britannique et considéreront avec la plus grande bienveillance toute demande faite par les Etats-Unis au titre des dispositions de location-prêt.

Article 10 (Redevances d'usage)

En ce qui concerne le paragraphe 4 de l'article 10 du présent Accord, le Gouvernement des Etats-Unis compte que les consultations tenues sur son territoire le seront directement entre les autorités compétentes en matière de redevances d'usage et les entreprises de transport aérien.

Article 12 (Tarifs) — Enquête sur les tarifs applicables à l'Atlantique Nord

1) Des travaux, intitulés «Enquête sur les tarifs applicables à l'Atlantique Nord», sont actuellement en cours sous l'égide du Civil Aeronautics Board des États-Unis. L'enquête a pour objet d'étudier les normes et les principes en matière de tarifs qui devraient être appliqués pour examiner le caractère raisonnable ou déraisonnable des tarifs appliqués aux services aériens pour passagers sur l'Atlantique Nord.

2) Les décisions finales prises à la suite de l'Enquête sur les tarifs applicables à l'Atlantique Nord devront être basées sur un procès-verbal public établi en conformité des dispositions de l'*Administrative Procedure Act* des États-Unis. Selon la nature de la décision prise, certains de ses aspects pourraient, en ce qui concerne le Civil Aeronautics Board, avoir force légale obligatoire. Aux termes de la législation nationale américaine, les accords conclus sous l'égide de l'Association du transport aérien international relèvent de la compétence du Civil Aeronautics Board, tandis que les objections formulées par le Civil Aeronautics Board en ce qui concerne les tarifs doivent être soumises à l'examen du Président.

3) Il est espéré que dans le cadre et au cours de l'Enquête sur les tarifs applicables sur l'Atlantique Nord, le groupe de travail en matière tarifaire pourra avoir accès aux renseignements obtenus et procéder à des échanges de renseignements avec l'équipe chargée de ces travaux. Lorsque à la suite de l'Enquête sur les tarifs applicables sur l'Atlantique Nord, le Civil Aeronautics Board aura pris les décisions qu'il jugera appropriées, les États-Unis espèrent que le groupe de travail en matière tarifaire se réunira pour considérer les conclusions auxquelles sera parvenu le Civil Aeronautics Board, identifier les points d'entente et les points de désaccord et formuler pour leurs gouvernements respectifs des recommandations en ce qui concerne la disposition des accords.

4) Si le groupe de travail en matière tarifaire établi aux termes de l'article 12 (Tarifs) du présent Accord fait des recommandations en ce qui concerne les normes et les critères applicables aux tarifs perçus sur l'Atlantique Nord, le Civil Aeronautics Board des États-Unis accordera à ces recommandations l'attention qui leur est due lorsqu'il examinera les tarifs adoptés et les accords conclus sous l'égide de l'Association du transport aérien international.

Article 12 (Tarifs) — Taux de change et prix de vente locaux

1) L'article 12 du présent Accord ne mentionne pas une question qui préoccupe sérieusement les autorités américaines et britanniques, à savoir la conversion des tarifs adoptés sous l'égide de l'Association du transport aérien international, ou adoptés de toute autre manière, en prix de vente perçus en monnaie locale. Ces dernières années, alors que la valeur de certaines monnaies diminuait par rapport à celle d'autres monnaies, le mécanisme de conversion permettant de calculer le prix de vente local payable en livres des tarifs applicables n'a souvent pas suivi les rapports changeants des diverses monnaies. Cet état de fait a contribué à réduire les revenus des entreprises ressortissantes de pays à monnaie forte et a peut-être contribué aussi à fausser les flux de trafic et à permettre certains abus commerciaux. Le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement des États-Unis expriment leur intention de principe de faire en sorte que les prix payés dans chaque monnaie locale reflètent des taux de change réels.

2) En attendant la pleine application de ce principe général, le Gouvernement du Royaume-Uni s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens d'accroître avant le 1^{er} octobre 1977 le niveau général des prix applicables au transport de passagers et la surcharge qui est applicable aux expéditions de marchandises pour des raisons de change, et avant le 1^{er} avril 1978 la surcharge applicable aux billets APEX. Dans le cas des tarifs APEX, toutefois, qui sont adaptés aux conditions particulières et spécifiques du marché

dans le pays d'origine du trafic (y compris la concurrence des services aériens affrétés), il se pourrait que, dans certaines circonstances, il soit justifié d'appliquer certaines différences directionnelles aux tarifs perçus, indépendamment des surcharges qui leur sont appliquées.

3) Le Gouvernement des Etats-Unis reconnaît que le principe général formulé ci-dessus est également applicable au trafic en provenance et à destination de Hong-Kong.

Annexe 1 : Tableaux de routes

Les services aériens mixtes par vol direct exploités par une entreprise ou par des entreprises des Etats-Unis entre Atlanta et Londres et entre Houston et Londres atterriront à l'aéroport de Londres-Gatwick, à condition que l'entreprise du Royaume-Uni desservant les mêmes points aux Etats-Unis se serve également de l'aéroport de Londres-Gatwick pour exploiter les routes en question. Si des services aériens mixtes par vol direct sont exploités entre Dallas/Ft. Worth et Londres par une entreprise des Etats-Unis qui dessert déjà l'aéroport de Londres-Heathrow, ladite entreprise pourra continuer de desservir Londres-Heathrow sur cette route, jusqu'à ce qu'une entreprise du Royaume-Uni exploitant par vol direct des services aériens mixtes sur la même route le fasse en se servant de l'aéroport de Londres-Gatwick; à cette date, l'entreprise des Etats-Unis, qui exploite par vol direct des services aériens mixtes sur la route en question, devra également desservir l'aéroport de Londres-Gatwick. Si l'entreprise désignée par les Etats-Unis pour exploiter la route entre Dallas/Ft. Worth et Londres ne dessert pas déjà Londres-Heathrow, elle se servira de Londres-Gatwick, à condition que, lorsqu'une entreprise est désignée par le Royaume-Uni pour exploiter cette route, cette dernière entreprise desserve également l'aéroport de Londres-Gatwick.

Veuillez agréer, etc.

ALAN S. BOYD

Patrick Shovelton, Esq.
Chef de la délégation du Royaume-Uni

II

Le chef de la délégation du Royaume-Uni au chef de la délégation des Etats-Unis

Les Bermudes, le 23 juillet 1977

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date d'aujourd'hui, contenant certaines déclarations en ce qui concerne l'interprétation de l'Accord relatif aux services aériens conclu entre nos gouvernements et signé ce jour aux Bermudes. J'ai le plaisir de vous confirmer que ces déclarations reflètent également le point de vue de mon gouvernement.

J'ai l'honneur, etc.

PATRICK SHOVELTON

L'Honorable Alan S. Boyd
Ambassadeur extraordinaire
Chef de la délégation des Etats-Unis

PROCÈS-VERBAL APPROUVÉ

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, par l'intermédiaires de leurs représentants désignés, sont convenus des dispositions d'un nouvel accord relatif aux services aériens, dont le texte est joint au présent procès-verbal convenu. Ce nouvel Accord remplacera l'Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs («Accord des Bermudes de 1946») conclu entre le Gouvernement des Etats-Unis et le Gouvernement du Royaume-Uni, Accord qui expire le 21 juin 1977. L'Accord des Bermudes de 1946 demeurera applicable comme s'il était toujours en vigueur jusqu'au 31 juillet 1977 ou jusqu'à la date à laquelle le nouvel Accord sera signé aux Bermudes et entrera en vigueur. Avant cette date, les représentants des Etats-Unis et ceux du Royaume-Uni examineront le texte du projet d'Accord, résoudreont les questions qui pourraient survenir au cours de cet examen et apporteront les modifications textuelles requises pour parvenir à un texte définitif du nouvel Accord.

W. P. SHOVELTON

ALAN S. BOYD

No. 16510

MULTILATERAL

Customs Convention on the international transport of goods under cover of TIR carnets (TIR Convention) (with annexes). Concluded at Geneva on 14 November 1975

Authentic texts: English, French and Russian.

Registered ex officio on 20 March 1978.

MULTILATÉRAL

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) [avec annexes]. Conclue à Genève le 14 novembre 1975

Textes authentiques : anglais, français et russe.

Enregistrée d'office le 20 mars 1978.

CUSTOMS CONVENTION¹ ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS (TIR CONVENTION)

The Contracting Parties,
Desiring to facilitate the international carriage of goods by road vehicle;
Considering that the improvement of the conditions of transport constitutes one of the factors essential to the development of co-operation among them;
Declaring themselves in favour of a simplification and a harmonization of administrative formalities in the field of international transport, in particular at frontiers;
Have agreed as follows:

CHAPTER I. GENERAL

(a) DEFINITIONS

Article 1

For the purposes of this Convention:

(a) The term “TIR operation” shall mean the transport of goods from a Customs office of departure to a Customs office of destination under the procedure, called the “TIR procedure”, laid down in this Convention;

(b) The term “import or export duties and taxes” shall mean Customs duties and all other duties, taxes, fees and other charges which are collected on, or in connexion with, the import or export of goods, but not including fees and charges limited in amount to the approximate cost of services rendered;

(c) The term “road vehicle” shall mean not only any power-driven road vehicle but also any trailer or semi-trailer designed to be coupled thereto;

¹ Came into force for the States indicated hereafter on 20 March 1978, i.e., six months after the date on which five States had signed it definitively or had deposited their instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the United Nations, in accordance with article 53 (1):

<i>State</i>	<i>Date of definitive signature (s) or of deposit of instrument of ratification or accession (a)</i>
Austria	13 May 1977
France	30 December 1976 <i>s</i>
Malta	18 February 1977 <i>a</i>
Sweden	17 December 1976 <i>s</i>
Yugoslavia	20 September 1977

Subsequently, the Convention came into force for the following States six months after the date of the deposit of their instrument of ratification, acceptance, approval or accession, with the Secretary-General of the United Nations, in accordance with article 53 (2):

<i>State</i>	<i>Date of deposit of instrument of ratification or accession (a)</i>
Tunisia (With effect from 13 April 1978.)	13 October 1977
Bulgaria* (With effect from 20 April 1978.)	20 October 1977 <i>a</i>
Switzerland (With effect from 3 August 1978.)	3 February 1978
Finland (With effect from 27 August 1978.)	27 February 1978
Hungary* (With effect from 9 September 1978.)	9 March 1978

* See p. 296 of this volume for the text of the reservations and declarations made upon ratification or accession.

(d) The term “combination of vehicles” shall mean coupled vehicles which travel on the road as a unit;

(e) The term “container” shall mean an article of transport equipment (lift-van, movable tank or other similar structure):

- (i) fully or partially enclosed to constitute a compartment intended for containing goods;
- (ii) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;
- (iii) specially designed to facilitate the transport of goods by one or more modes of transport without intermediate reloading;
- (iv) designed for ready handling, particularly when being transferred from one mode of transport to another;
- (v) designed to be easy to fill and to empty; and
- (vi) having an internal volume of one cubic metre or more;

“demountable bodies” are to be treated as containers;

(f) The term “Customs office of departure” shall mean any Customs office of a Contracting Party where the international transport of a load or part-load of goods under the TIR procedure begins;

(g) The term “Customs office of destination” shall mean any Customs office of a Contracting Party where the international transport of a load or part-load of goods under the TIR procedure ends;

(h) The term “Customs office *en route*” shall mean any Customs office of a Contracting Party through which a road vehicle, combination of vehicles or container is imported or exported in the course of a TIR operation;

(j) The term “person” shall mean both natural and legal persons;

(k) The term “heavy or bulky goods” shall mean any heavy or bulky object which because of its weight, size or nature is not normally carried in a closed road vehicle or closed container;

(l) The term “guaranteeing association” shall mean an association approved by the Customs authorities of a Contracting Party to act as surety for persons using the TIR procedure.

(b) SCOPE

Article 2

This Convention shall apply to the transport of goods without intermediate reloading, in road vehicles, combinations of vehicles or in containers, across one or more frontiers between a Customs office of departure of one Contracting Party and a Customs office of destination of another or of the same Contracting Party, provided that some portion of the journey between the beginning and the end of the TIR operation is made by road.

Article 3

For the provisions of this Convention to become applicable:

- (a) the transport operations must be performed:
 - (i) by means of road vehicles, combinations of vehicles or containers previously approved under the conditions set forth in chapter III (a); or
 - (ii) by means of other road vehicles, other combinations of vehicles or other containers under the conditions set forth in chapter III (c);

(b) the transport operations must be guaranteed by associations approved in accordance with the provisions of article 6 and must be performed under cover of a TIR carnet, which shall conform to the model reproduced in annex I to this Convention.

(c) PRINCIPLES

Article 4

Goods carried under the TIR procedure shall not be subjected to the payment or deposit of import or export duties and taxes at Customs offices *en route*.

Article 5

1. Goods carried under the TIR procedure in sealed road vehicles, combinations of vehicles or containers shall not as a general rule be subjected to examination at Customs offices *en route*.

2. However, to prevent abuses, Customs authorities may in exceptional cases, and particularly when irregularity is suspected, carry out an examination of the goods at such offices.

CHAPTER II. ISSUE OF TIR CARNETS; LIABILITY
OF GUARANTEEING ASSOCIATIONS

Article 6

1. Subject to such conditions and guarantees as it shall determine, each Contracting Party may authorize associations to issue TIR carnets, either directly or through corresponding associations, and to act as guarantors.

2. An association shall not be approved in any country unless its guarantee also covers the liabilities incurred in that country in connexion with operations under cover of TIR carnets issued by foreign associations affiliated to the same international organization as that to which it is itself affiliated.

Article 7

TIR carnet forms sent to the guaranteeing associations by the corresponding foreign associations or by international organizations shall not be liable to import and export duties and taxes and shall be free of import and export prohibitions and restrictions.

Article 8

1. The guaranteeing association shall undertake to pay the import or export duties and taxes, together with any default interest, due under the Customs laws and regulations of the country in which an irregularity has been noted in connexion with a TIR operation. It shall be liable, jointly and severally with the persons from whom the sums mentioned above are due, for payment of such sums.

2. In cases where the laws and regulations of a Contracting Party do not provide for payment of import or export duties and taxes as provided for in paragraph 1 above, the guaranteeing association shall undertake to pay, under the same conditions, a sum equal to the amount of the import or export duties and taxes and any default interest.

3. Each Contracting Party shall determine the maximum sum per TIR carnet, which may be claimed from the guaranteeing association of the basis of the provisions of paragraphs 1 and 2 above.

4. The liability of the guaranteeing association to the authorities of the country where the Customs office of departure is situated shall commence at the time when the TIR carnet is accepted by the Customs office. In the succeeding countries through which goods are transported under the TIR procedure, this liability shall commence at the time when the goods are imported or, where the TIR operation has been suspended under article 26, paragraphs 1 and 2, at the time when the TIR carnet is accepted by the Customs office where the TIR operation is resumed.

5. The liability of the guaranteeing association shall cover not only the goods which are enumerated in the TIR carnet but also any goods which, though not enumerated therein, may be contained in the sealed section of the road vehicle or in the sealed container. It shall not extend to any other goods.

6. For the purpose of determining the duties and taxes mentioned in paragraphs 1 and 2 of this article, the particulars of the goods as entered in the TIR carnet shall, in the absence of evidence to the contrary, be assumed to be correct.

7. When payment of sums mentioned in paragraphs 1 and 2 of this article becomes due, the competent authorities shall so far as possible require payment from the person or persons directly liable before making a claim against the guaranteeing association.

Article 9

1. The guaranteeing association shall fix the period of validity of the TIR carnet by specifying a final date of validity after which the carnet may not be presented for acceptance at the Customs office of departure.

2. Provided that it has been accepted by the Customs office of departure on or before the final date of validity, as provided for in paragraph 1 of this article, the carnet shall remain valid until the termination of the TIR operation at the Customs office of destination.

Article 10

1. The TIR carnet may be discharged unconditionally or conditionally; where discharge is conditional this shall be on account of facts connected with the TIR operation itself. These facts shall be clearly indicated in the TIR carnet.

2. When the Customs authorities of a country have discharged a TIR carnet unconditionally they can no longer claim from the guaranteeing association payment of the sums mentioned in article 8, paragraphs 1 and 2, unless the certificate of discharge was obtained in an improper or fraudulent manner.

Article 11

1. Where a TIR carnet has not been discharged or has been discharged conditionally, the competent authorities shall not have the right to claim payment of the sums mentioned in article 8, paragraphs 1 and 2, from the guaranteeing association unless, within a period of one year from the date of acceptance of the TIR carnet by those authorities, they have notified the association in writing of the non-discharge or conditional discharge. The same provision shall apply where the certificate of discharge was obtained in an improper or fraudulent manner, save that the period shall be two years.

2. The claim for payment of the sums referred to in article 8, paragraphs 1 and 2, shall be made to the guaranteeing association at the earliest three months after the date on which the association was informed that the carnet had not been discharged or had been discharged conditionally or that the certificate of discharge had been obtained in an improper or fraudulent manner and at the latest not more than two years after that date. However, in cases which, during the above-mentioned period of two years, become the subject of legal proceedings, any claim for payment shall be made within one year of the date on which the decision of the court becomes enforceable.

3. The guaranteeing association shall have a period of three months, from the date when a claim for payment is made upon it, in which to pay the amounts claimed. The sums paid shall be reimbursed to the association if, within the two years following the date on which the claim for payment was made, it has been established to the satisfaction of the Customs authorities that no irregularity was committed in connexion with the transport operation in question.

CHAPTER III. TRANSPORT OF GOODS UNDER TIR CARNET

(a) APPROVAL OF VEHICLES AND CONTAINERS

Article 12

In order to fall within the provisions of sections (a) and (b) of this chapter, every road vehicle must as regards its construction and equipment fulfil the conditions set out in annex 2 to this Convention and must have been approved according to the procedure laid down in annex 3 to this Convention. The certificate of approval shall conform to the specimen reproduced in annex 4.

Article 13

1. To fall within the provisions of sections (a) and (b) of this chapter, containers must be constructed in conformity with the conditions laid down in part I of annex 7 and must have been approved according to the procedure laid down in part II of that annex.

2. Containers approved for the transport of goods under Customs seal in accordance with the Customs Convention on Containers, 1956,¹ the agreements arising therefrom concluded under the auspices of the United Nations, the Customs Convention on Containers, 1972,² or any international instruments that may supersede or modify the latter Convention, shall be considered as complying with the provisions of paragraph 1 above and must be accepted for transport under the TIR procedure without further approval.

Article 14

1. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize the validity of the approval of road vehicles or containers which do not meet the conditions set forth in articles 12 and 13 above. Nevertheless, Contracting Parties shall avoid delaying traffic when the defects found are of minor importance and do not involve any risk of smuggling.

2. Before it is used again for the transport of goods under Customs seal, any road vehicle or container which no longer meets the conditions which justified its approval, shall be either restored to its original state, or presented for reapproval.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 338, p. 103

² *Ibid.*, vol. 988, p. 43

(b) PROCEDURE FOR TRANSPORT UNDER COVER OF A TIR CARNET

Article 15

1. No special Customs document shall be required in respect of the temporary importation of a road vehicle, combination of vehicles or container carrying goods under cover of the TIR procedure. No guarantee shall be required for the road vehicle or combination of vehicles or container.

2. The provisions of paragraph 1 of this article shall not prevent a Contracting Party from requiring the fulfilment at the Customs office of destination of the formalities laid down by its national regulations to ensure that, once the TIR operation has been completed, the road vehicle, the combination of vehicles or the container will be re-exported.

Article 16

When a road vehicle or combination of vehicles is carrying out a TIR operation, one rectangular plate bearing the inscription "TIR" and conforming to the specifications given in annex 5 to this Convention, shall be affixed to the front and another to the rear of the road vehicle or combination of vehicles. These plates shall be so placed as to be clearly visible and shall be removable.

Article 17

1. A single TIR carnet shall be made out in respect of each road vehicle or container. However, a single TIR carnet may be made out in respect of a combination of vehicles or for several containers loaded on to a single road vehicle or on to a combination of vehicles. In that case the TIR manifest of the goods covered by the TIR carnet shall list separately the contents of each vehicle in the combination of vehicles or of each container.

2. The TIR carnet shall be valid for one journey only. It shall contain at least the number of detachable vouchers for Customs acceptance and for discharge which are necessary for the transport operation in question.

Article 18

A TIR operation may involve several Customs offices of departure and destination, but, save as may otherwise be authorized by the Contracting Party or Parties concerned,

- (a) the Customs offices of departure shall be situated in only one country;
- (b) the Customs offices of destination shall be situated in not more than two countries;
- (c) the total number of Customs offices of departure and destination shall not exceed four.

Article 19

The goods and the road vehicle, the combination of vehicles or the container shall be produced with the TIR carnet at the Customs office of departure. The Customs authorities of the country of departure shall take such measures as are necessary for satisfying themselves as to the accuracy of the goods manifest and either for affixing the Customs seals or for checking Customs seals affixed under the responsibility of the said Customs authorities by duly authorized persons.

Article 20

For journeys in the territory of their country, the Customs authorities may fix a time-limit and require the road vehicle, the combination of vehicles or the container to follow a prescribed route.

Article 21

At each Customs office *en route* and at Customs offices of destination, the road vehicle, the combination of vehicles or the container shall be produced for purposes of control to the Customs authorities together with the load and the TIR carnet relating thereto.

Article 22

1. As a general rule and except when they examine the goods in accordance with article 5, paragraph 2, the Customs authorities of the Customs offices *en route* of each of the Contracting Parties shall accept the Customs seals of other Contracting Parties, provided that they are intact. The said Customs authorities may, however, if control requirements make it necessary, add their own seals.

2. The Customs seals thus accepted by a Contracting Party shall have in the territory of that Contracting Party the benefit of the same legal protection as is accorded to the national seals.

Article 23

The Customs authorities shall not

- require road vehicles, combinations of vehicles or containers to be escorted at the carriers' expense on the territory of their country,
- require examination *en route* of road vehicles, combinations of vehicles or containers and their loads

except in special cases.

Article 24

If the Customs authorities conduct an examination of the load of a road vehicle, combination of vehicles or container in the course of the journey or at a Customs office *en route*, they shall record on the TIR carnet vouchers used in their country, on the corresponding counterfoils, and on the vouchers remaining in the TIR carnet, particulars of the new seals affixed and of the controls carried out.

Article 25

If the Customs seals are broken *en route* otherwise than in the circumstances of articles 24 and 35, or if any goods are destroyed or damaged without breaking of such seals, the procedure laid down in annex 1 to this Convention for the use of the TIR carnet shall, without prejudice to the possible application of the provisions of national law, be followed, and the certified report in the TIR carnet shall be completed.

Article 26

1. When transport under cover of a TIR carnet takes place in part in the territory of a State which is not a Contracting Party to this Convention, the TIR operation shall be suspended during that part of the journey. In that case, the Customs authorities of the

Contracting Party on whose territory the journey continues shall accept the TIR carnet for the resumption of the TIR operation, provided that the Customs seals and/or identifying marks have remained intact.

2. The same shall apply where for a part of the journey the TIR carnet is not used by the holder of the carnet in the territory of a Contracting Party because of the existence of simpler Customs transit procedures or when the use of a Customs transit régime is not necessary.

3. In such cases the Customs offices where the TIR operation is suspended or resumed shall be deemed to be Customs offices of exit *en route* and Customs offices of entry *en route* respectively.

Article 27

Subject to the provisions of this Convention and in particular of article 18, another Customs office of destination may be substituted for a Customs office of destination originally indicated.

Article 28

On arrival of the load at the Customs office of destination, and provided that the goods are then placed under another system of Customs control or are cleared for home use, discharge of the TIR carnet shall take place without delay.

(c) PROVISIONS CONCERNING TRANSPORT OF HEAVY OR BULKY GOODS

Article 29

1. The provisions of this section apply only to the transport of heavy or bulky goods as defined in article 1, subparagraph (k), of this Convention.

2. Where the provisions of this section apply, heavy or bulky goods may, if the authorities at the Customs office of departure so decide, be carried by means of non-sealed vehicles or containers.

3. The provisions of this section shall apply only if, in the opinion of the authorities at the Customs office of departure, the heavy or bulky goods carried and any accessories carried with them can be easily identified by reference to the description given, or can be provided with Customs seals and/or identifying marks so as to prevent any substitution, or removal of the goods, without it being obvious.

Article 30

All the provisions of this Convention, save those to which the special provisions of this section make an exception, shall apply to the transport of heavy or bulky goods under the TIR procedure.

Article 31

The liability of the guaranteeing association shall cover not only the goods enumerated in the TIR carnet, but also any goods which, though not enumerated in the carnet, are on the load platform or among the goods enumerated in the TIR carnet.

Article 32

The cover and all vouchers of the TIR carnet shall bear the endorsement “heavy or bulky goods” in bold letters in English or in French.

Article 33

The authorities at the Customs office of departure may require such packing lists, photographs, drawings, etc., as are necessary for the identification of the goods carried to be appended to the TIR carnet. In this case they shall endorse these documents, one copy of the said documents shall be attached to the inside of the cover page of the TIR carnet, and all the manifests of the TIR carnet shall include a reference to such documents.

Article 34

The authorities at the Customs offices *en route* of each of the Contracting Parties shall accept the Customs seals and/or identifying marks affixed by the competent authorities of other Contracting Parties. They may, however, affix additional seals and/or identifying marks; they shall record particulars of the new seals and/or identifying marks on the vouchers of the TIR carnet used in their country, on the corresponding counterfoils and on the vouchers remaining in the TIR carnet.

Article 35

If Customs authorities conducting an examination of the load at a Customs office *en route* or in the course of the journey are obliged to break seals and/or remove identifying marks, they shall record the new seals and/or identifying marks on the vouchers of the TIR carnet used in their country, on the corresponding counterfoils and on the vouchers remaining in the TIR carnet.

CHAPTER IV. IRREGULARITIES

Article 36

Any breach of the provisions of this Convention shall render the offender liable, in the country where the offence was committed, to the penalties prescribed by the law of that country.

Article 37

When it is not possible to establish in which territory an irregularity was committed, it shall be deemed to have been committed in the territory of the Contracting Party where it is detected.

Article 38

1. Each of the Contracting Parties shall have the right to exclude temporarily or permanently from the operation of this Convention any person guilty of a serious offence against the Customs laws or regulations applicable to the international transport of goods.

2. This exclusion shall be notified immediately to the Customs authorities of the Contracting Party on whose territory the person concerned is established or resident, and also to the guaranteeing association(s) in the country where the offence has been committed.

Article 39

When TIR operations are accepted as being otherwise in order:

1. The Contracting Parties shall disregard minor discrepancies in the observance of time-limits or routes prescribed.

2. Likewise, discrepancies between the particulars on the goods manifest of the TIR carnet and the actual contents of a road vehicle, combination of vehicles or container shall not be considered as infringements of the Convention by the holder of the TIR carnet when evidence is produced to the satisfaction of the competent authorities that these discrepancies were not due to mistakes committed knowingly or through negligence at the time when the goods were loaded or dispatched or when the manifest was made out.

Article 40

The Customs administrations of the countries of departure and of destination shall not consider the holder of the TIR carnet responsible for the discrepancies which may be discovered in those countries, when the discrepancies in fact relate to the Customs procedures which preceded or followed a TIR operation and in which the holder was not involved.

Article 41

When it is established to the satisfaction of the Customs authorities that goods specified on the manifest of a TIR carnet have been destroyed or have been irrecoverably lost by accident or *force majeure* or that they are short by reason of their nature, payment of the duties and taxes normally due shall be waived.

Article 42

On receipt from a Contracting Party of a request giving the relevant reasons, the competent authorities of the Contracting Parties concerned in a TIR operation shall furnish that Contracting Party with all the available information needed for implementation of the provisions of articles 39, 40 and 41 above.

CHAPTER V. EXPLANATORY NOTES

Article 43

The Explanatory Notes set out in annex 6 and annex 7, part III, interpret certain provisions of this Convention and its annexes. They also describe certain recommended practices.

CHAPTER VI. MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 44

Each Contracting Party shall provide the guaranteeing associations concerned with facilities for:

- (a) the transfer of the currency necessary for the sums claimed by the authorities of Contracting Parties by virtue of the provisions of article 8 of this Convention; and
- (b) the transfer of currency for payment for TIR carnet forms sent to the guaranteeing associations by the corresponding foreign associations or by the international organizations.

Article 45

Each Contracting Party shall cause to be published the list of the Customs offices of departure, Customs offices *en route* and Customs offices of destination approved by it for accomplishing TIR operations. The Contracting Parties of adjacent territories shall consult each other to agree upon corresponding frontier offices and upon their opening hours.

Article 46

1. No charge shall be made for Customs attendance in connexion with the Customs operations mentioned in this Convention, save where it is provided on days or at times or places other than those normally appointed for such operations.

2. Contracting Parties shall arrange to the fullest extent possible for Customs operations concerning perishable goods at Customs offices to be facilitated.

Article 47

1. The provisions of this Convention shall preclude neither the application of restrictions and controls imposed under national regulations on grounds of public morality, public security, hygiene or public health, or for veterinary or phytopathological reasons, nor the levy of dues chargeable by virtue of such regulations.

2. The provisions of this Convention shall not preclude the application of other provisions either national or international governing transport.

Article 48

Nothing in this Convention shall prevent Contracting Parties which form a Customs or economic union from enacting special provisions in respect of transport operations commencing or terminating in, or passing through, their territories, provided that such provisions do not attenuate the facilities provided for by this Convention.

Article 49

This Convention shall not prevent the application of greater facilities which Contracting Parties grant or may wish to grant either by unilateral provisions or by virtue of bilateral or multilateral agreements provided that such facilities do not impede the application of the provisions of this Convention, and in particular, TIR operations.

Article 50

The Contracting Parties shall communicate to one another, on request, information necessary for implementing the provisions of this Convention, and particularly information relating to the approval of road vehicles or containers and to the technical characteristics of their design.

Article 51

The annexes to this Convention form an integral part of the Convention.

CHAPTER VII. FINAL CLAUSES

Article 52. SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTANCE, APPROVAL AND ACCESSION

1. All States Members of the United Nations or members of any of the specialized agencies or of the International Atomic Energy Agency or parties to the Statute of the

International Court of Justice, and any other State invited by the General Assembly of the United Nations, may become Contracting Parties to this Convention:

- (a) by signing it without reservation of ratification, acceptance or approval;
- (b) by depositing an instrument of ratification, acceptance or approval after signing it subject to ratification, acceptance or approval; or
- (c) by depositing an instrument of accession.

2. This Convention shall be open from 1 January 1976 until 31 December 1976 inclusive for signature at the Office of the United Nations at Geneva by the States referred to in paragraph 1 of this article. Thereafter it shall be open for their accession.

3. 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 and 2 of this article. However, these unions shall not have the right to vote.

4. The instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 53. ENTRY INTO FORCE

1. This Convention shall enter into force six months after the date on which five States referred to in article 52, paragraph 1, have signed it without reservation of ratification, acceptance or approval or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. After five States referred to in article 52, paragraph 1, have signed it without reservation of ratification, acceptance or approval, or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention shall enter into force for further Contracting Parties six months after the date of the deposit of their instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to this Convention as amended.

4. Any such instrument deposited after an amendment has been accepted but before it has entered into force shall be deemed to apply to this Convention as amended on the date when the amendment enters into force.

Article 54. DENUNCIATION

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect fifteen months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

3. The validity of TIR carnets accepted by the Customs office of departure before the date when the denunciation takes effect shall not be affected thereby and the guarantee of the guaranteeing association shall hold good in accordance with the provisions of this Convention.

Article 55. TERMINATION

If, after the entry into force of this Convention, the number of States which are Contracting Parties is for any period of twelve consecutive months reduced to less than five, the Convention shall cease to have effect from the end of the twelve-month period.

Article 56. TERMINATION OF THE OPERATION OF THE TIR CONVENTION, 1959¹

1. Upon its entry into force, this Convention shall terminate and replace, in relations between the Contracting Parties to this Convention, the TIR Convention, 1959.

2. Certificates of approval issued in respect of road vehicles and containers under the conditions of the TIR Convention, 1959, shall be accepted during the period of their validity or any extension thereof for the transport of goods under Customs seal by Contracting Parties to this Convention, provided that such vehicles and containers continue to fulfil the conditions under which they were originally approved.

Article 57. SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention shall, so far as possible, be settled by negotiation between them or other means of settlement.

2. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled by the means indicated in paragraph 1 of this article shall, at the request of one of them, be referred to an arbitration tribunal composed as follows: each party to the dispute shall appoint an arbitrator and these arbitrators shall appoint another arbitrator, who shall be chairman. If, three months after receipt of a request, one of the parties has failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators have failed to elect the chairman, any of the parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint an arbitrator or the chairman of the arbitration tribunal.

3. The decision of the arbitration tribunal established under the provisions of paragraph 2 shall be binding on the parties to the dispute.

4. The arbitration tribunal shall determine its own rules of procedure.

5. Decisions of the arbitration tribunal shall be taken by majority vote.

6. Any controversy which may arise between the parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by any of the parties for judgment to the arbitration tribunal which made the award.

Article 58. RESERVATIONS

1. Any State may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, declare that it does not consider itself bound by article 57, paragraphs 2 to 6, of this Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by these paragraphs in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. Apart from the reservations provided for in paragraph 1 of this article, no reservation to this Convention shall be permitted.

Article 59. PROCEDURE FOR AMENDING THIS CONVENTION

1. This Convention, including its annexes, may be amended upon the proposal of a Contracting Party by the procedure specified in this article.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 348, p. 13.

2. Any proposed amendment to this Convention shall be considered in an Administrative Committee composed of all the Contracting Parties in accordance with the rules of procedure set out in annex 8. Any such amendment considered or prepared during the meeting of the Administrative Committee and adopted by it by a two-thirds majority of the members present and voting shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties for their acceptance.

3. Except as provided for under article 60, 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 twelve months 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 United Nations by a State which is a Contracting Party.

4. If an objection to the proposed amendment has been communicated in accordance with paragraph 3 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 60. SPECIAL PROCEDURE FOR AMENDING ANNEXES 1, 2, 3, 4, 5, 6 AND 7

1. Any proposed amendment to annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6 and 7 considered in accordance with paragraphs 1 and 2 of article 59 shall come into force on a date to be determined by the Administrative Committee at the time of its adoption, unless by a prior date determined by the Administrative Committee at the same time, one-fifth or five of the States which are Contracting Parties, whichever number is less, notify the Secretary-General of the United Nations of their objection to the amendment. Determination by the Administrative Committee of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

2. On entry into force, any amendment adopted in accordance with the procedures set out in paragraph 1 above shall for all Contracting Parties replace and supersede any previous provisions to which the amendment refers.

Article 61. REQUESTS, COMMUNICATIONS AND OBJECTIONS

The Secretary-General of the United Nations shall inform all Contracting Parties and all States referred to in article 52, paragraph 1, of this Convention of any request, communication or objection under articles 59 and 60 above and of the date on which any amendment enters into force.

Article 62. REVIEW CONFERENCE

1. Any State which is a Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Convention.

2. A review conference to which all Contracting Parties and all States referred to in article 52, paragraph 1, shall be invited, shall be convened by the Secretary-General of the United Nations if, within a period of six months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the States which are Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

3. A review conference to which all Contracting Parties and all States referred to in article 52, paragraph 1, shall be invited shall also be convened by the Secretary-General of the United Nations upon notification of a request by the Administrative Committee. The Administrative Committee shall make a request if agreed to by a majority of those present and voting in the Committee.

4. If a conference is convened in pursuance of paragraphs 1 or 3 of this article, the Secretary-General of the United Nations shall so advise all the Contracting Parties and invite them to submit, within a period of three months, the proposals which they wish the conference to consider. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the texts of such proposals, at least three months before the date on which the conference is to meet.

Article 63. NOTIFICATIONS

In addition to the notifications and communications provided for in articles 61 and 62, the Secretary-General of the United Nations shall notify all the States referred to in article 52 of the following:

- (a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article 52;
- (b) the dates of entry into force of this Convention in accordance with article 53;
- (c) denunciations under article 54;
- (d) the termination of this Convention under article 55;
- (e) reservations under article 58.

Article 64. AUTHENTIC TEXT

After 31 December 1976, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the Contracting Parties and to the States referred to in article 52, paragraph 1, which are not Contracting Parties.

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

DONE at Geneva, this fourteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-five, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

ANNEX 1

MODEL OF TIR CARNET¹

The TIR carnet is printed in French except for page 1 of the cover where the items are also printed in English. The "Rules regarding the use of the TIR carnet" given in French on page 2 of the cover are also printed in English on page 3 of the cover.

ANNEX 2

REGULATIONS ON TECHNICAL CONDITIONS APPLICABLE TO ROAD VEHICLES WHICH MAY BE ACCEPTED FOR INTERNATIONAL TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEAL

Article 1. BASIC PRINCIPLES

Approval for the international transport of goods under Customs seal may be granted only to vehicles, the load compartments of which are constructed and equipped in such a manner that:

- (a) no goods can be removed from, or introduced into, the sealed part of the vehicle without leaving obvious traces of tampering or without breaking the Customs seal;
- (b) Customs seals can be simply and effectively affixed to them;

¹ See inserts in a pocket at the end of the volume.

- (c) they contain no concealed spaces where goods may be hidden;
- (d) all spaces capable of holding goods are readily accessible for Customs inspection.

Article 2. STRUCTURE OF LOAD COMPARTMENTS

1. To meet the requirements of article 1 of these Regulations:

- (a) the constituent parts of the load compartment (sides, floor, doors, roof, uprights, frames, cross-pieces, etc.) shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving obvious traces. When the sides, floor, doors and roof are made up of various components, these shall meet the same requirements and be of sufficient strength;
- (b) doors and all other closing systems (including stopcocks, manhole-covers, flanges, etc.) shall be fitted with a device on which Customs seals can be fixed. This device must be such that it cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces, or the door or fastening be opened without breaking the Customs seals. The latter shall be adequately protected. Opening roofs shall be permitted;
- (c) apertures for ventilation and drainage shall be provided with a device preventing access to the interior of the load compartment. This device must be such that it cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces.

2. Notwithstanding the provisions of article 1 (c) of these Regulations, constituent parts of the load compartment which, for practical reasons, have to include empty spaces (for example, between the partitions of a double wall) shall be permitted. In order that the said spaces cannot be used to conceal goods:

- (i) where it covers the full height from floor to roof, or, in other cases, where the space between it and the outer wall is completely enclosed, the lining inside the load compartment shall be so fitted that it cannot be removed and replaced without leaving obvious traces; and
- (ii) where a lining is of less than full height and the spaces between the lining and the outer wall are not completely enclosed, and in all other cases where spaces occur in the construction of a load compartment, the number of such spaces shall be kept to a minimum and these spaces shall be readily accessible for Customs inspection.

3. Windows shall be allowed provided that they are made of materials of sufficient strength and that they cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces. Glass shall nevertheless be permitted, but in this case the window shall be fitted with a fixed metal grille which cannot be removed from the outside; the mesh of the grille shall not exceed 10 mm.

4. Openings made in the floor for technical purposes, such as lubrication, maintenance and filling of the sand-box, shall be allowed only on condition that they are fitted with a cover capable of being fixed in such a way as to render the load compartment inaccessible from the outside.

Article 3. SHEETED VEHICLES

1. Where applicable, the provisions of articles 1 and 2 of these Regulations shall apply to sheeted vehicles. In addition, these vehicles shall conform to the provisions of this article.

2. The sheet shall be either of strong canvas or of plastic-covered or rubberized cloth, which shall be of sufficient strength and unstretchable. It shall be in good condition and made up in such a way that once the closing device has been secured, it is impossible to gain access to the load compartment without leaving obvious traces.

3. If the sheet is made up of several pieces, their edges shall be folded into one another and sewn together with two seams at least 15 mm apart. These seams shall be made as shown in Sketch No. 1 appended to these Regulations; however, where in the case of certain parts of the sheet (such as flaps and reinforced corners) it is not possible to assemble the pieces in that way, it shall be sufficient to fold the edge of the top section and make the seams as shown in Sketches Nos. 2 or 2 (a) appended to these Regulations. One of the seams shall be visible only from the inside and the colour of the thread used for that seam shall be clearly different from the colour of the sheet itself and from the colour of the thread used for the other seam. All seams shall be machine-sewn.

4. If the sheet is of plastic-covered cloth, and is made up of several pieces, the pieces may alternatively be welded together in the manner shown in Sketch No. 3 appended to these Regulations. The edges of the pieces shall overlap by at least 15 mm. The pieces shall be fused together over the whole width of the overlap. The edge of the outer sheet shall be covered with a band of plastic material at least 7 mm wide, affixed by the same welding process. The plastic band and the sheet on each side of it for a width of at least 3 mm shall have a clearly defined uniform relief pattern stamped on them. The pieces shall be welded in such a way that they cannot be separated and rejoined without leaving obvious traces.

5. Repairs shall be made in accordance with the method described in Sketch No. 4 appended to these Regulations; the edges shall be folded into one another and sewn together with two visible seams at least 15 mm apart; the colour of the thread visible from the inside shall be different from that of the thread visible from the outside and from that of the sheet itself; all seams shall be machine-sewn. When a sheet which has been damaged near the edges is repaired by replacing the damaged part by a patch, the seam can also be made in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article and Sketch No. 1 appended to these Regulations. Sheets of plastic-covered cloth may alternatively be repaired in accordance with the method described in paragraph 4 of this article, but in that case the plastic band must be affixed to both sides of the sheet, the patch being fitted on the inside of the sheet.

6. (a) The sheet shall be fixed to the vehicle in strict compliance with the conditions set forth in article 1 (a) and (b) of these Regulations. The following types of fastening shall be provided:

- (i) metal rings fixed to the vehicles;
- (ii) eyelets let into the edge of the sheet;
- (iii) a fastening passing through the rings above the sheet and visible from the outside for its entire length.

The sheet shall overlap solid parts of the vehicle by at least 250 mm, measured from the centre of the securing rings, unless the system of construction of the vehicle in itself prevents all access to the load compartment.

(b) When any edge of a sheet is to be permanently secured to a vehicle, the two surfaces shall be joined together without a break and shall be held in place by strong devices.

7. The sheet shall be supported by an adequate superstructure (uprights, sides, arches, slats, etc.).

8. The spaces between the rings and the spaces between the eyelets shall not exceed 200 mm. The eyelets shall be reinforced.

9. The following fastenings shall be used:

- (a) steel wire ropes of at least 3 mm diameter; or
- (b) ropes of hemp or sisal of at least 8 mm diameter encased in a transparent sheath of unstretchable plastic.

Wire ropes may have a transparent sheath of unstretchable plastic.

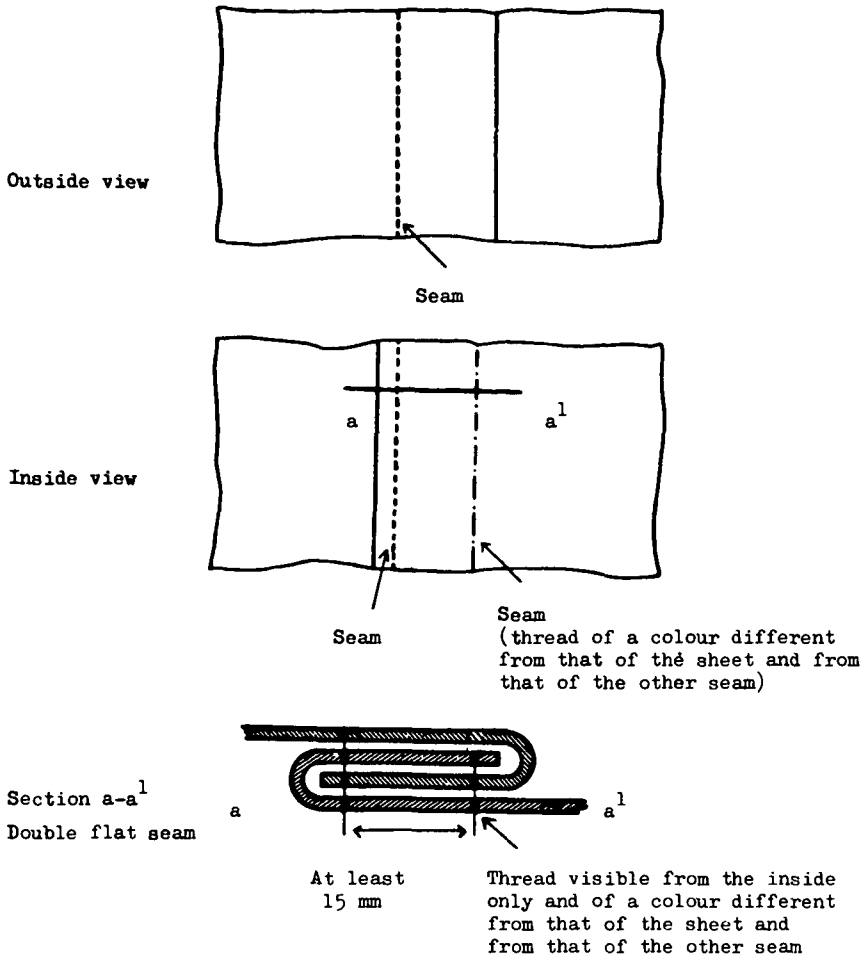
10. Each rope shall be in one piece and have a hard metal end-piece at each end. The fastener of each metal end-piece shall include a hollow rivet passing through the rope so as to allow the introduction of the thread or strap of the Customs seal. The rope shall remain visible on either side of the hollow rivet so that it is possible to ensure that the rope is in one piece (see Sketch No. 5 appended to these Regulations).

11. At the openings in the sheet, used for loading and unloading, the two edges of the sheet shall have an adequate overlap. They shall also be fastened by:

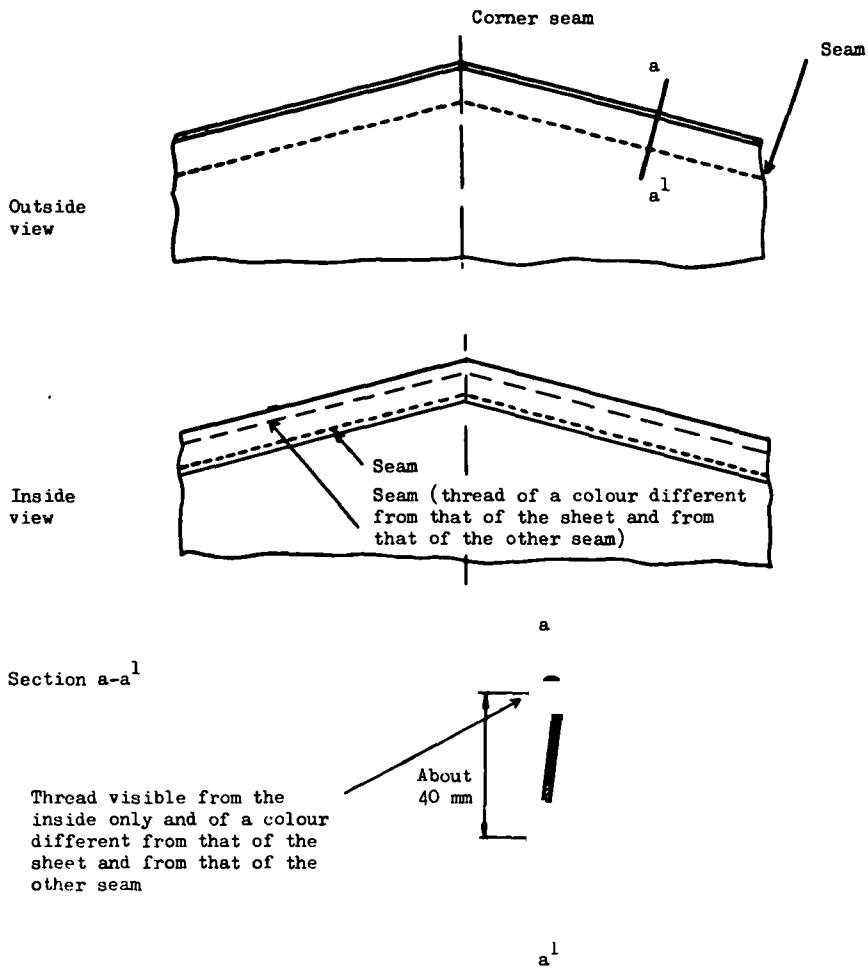
- (a) a flap sewn or welded in accordance with paragraphs 3 and 4 of this article;
- (b) rings and eyelets meeting the conditions of paragraph 8 of this article; and
- (c) a thong made of appropriate material, in one piece and unstretchable, at least 20 mm wide and 3 mm thick, passing through the rings and holding together the two edges of the sheet and the flap; the thong shall be secured inside the sheet and fitted with an eyelet to take the rope mentioned in paragraph 9 of this article.

A flap shall not be required if a special device, such as a baffle plate, is fitted, which prevents access to the load compartment without leaving obvious traces.

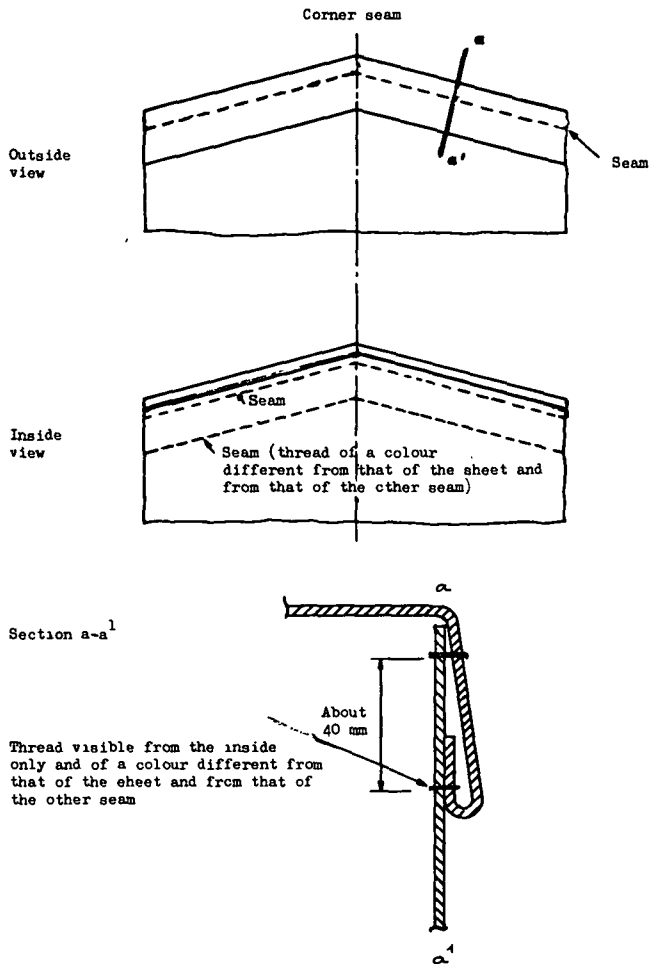
SKETCH NO. 1. SHEET MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER



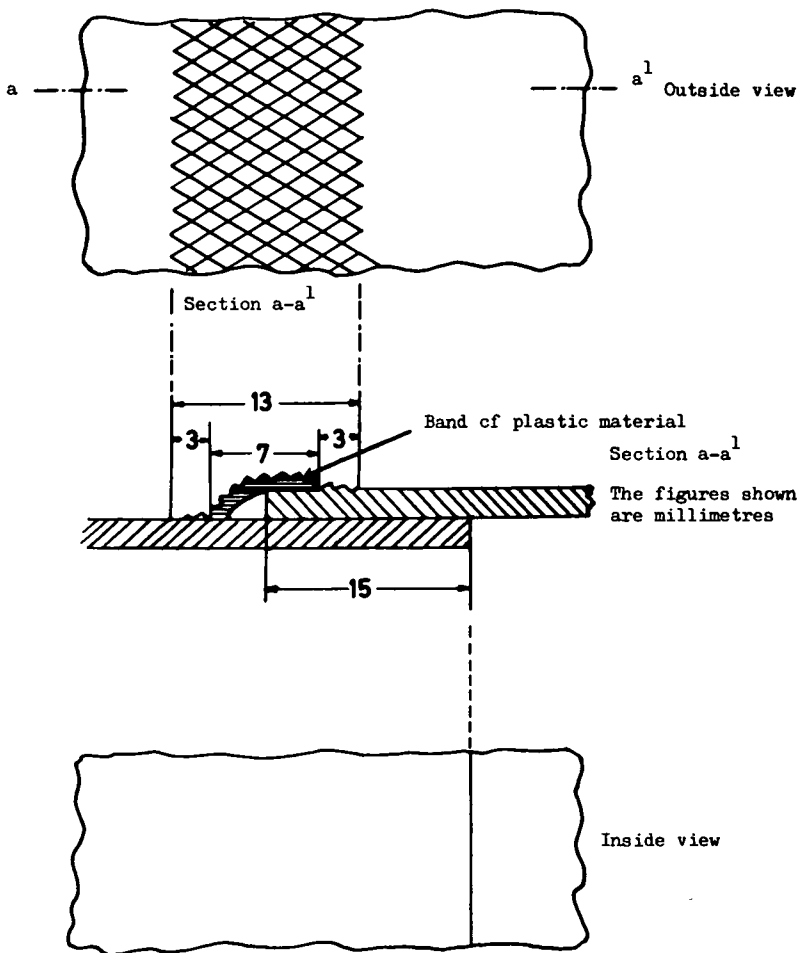
SKETCH NO. 2. SHEET MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER



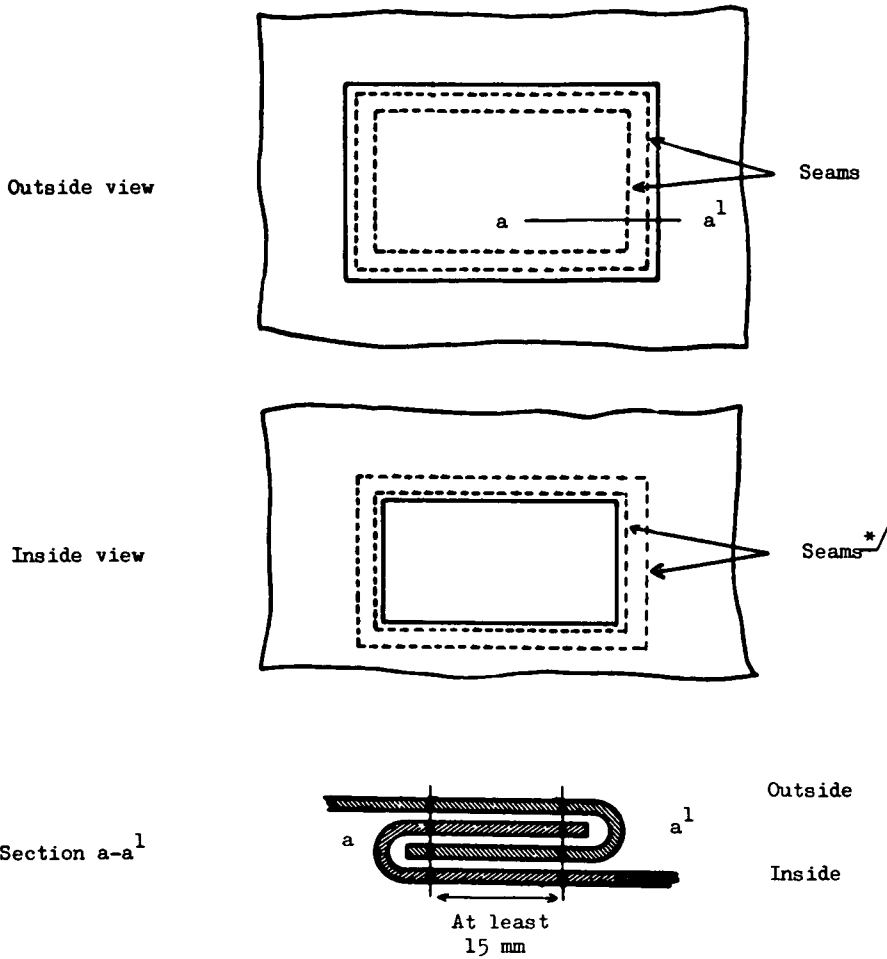
SKETCH NO. 2 (a). SHEET MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER



SKETCH NO. 3. SHEET MADE OF SEVERAL PIECES WELDED TOGETHER

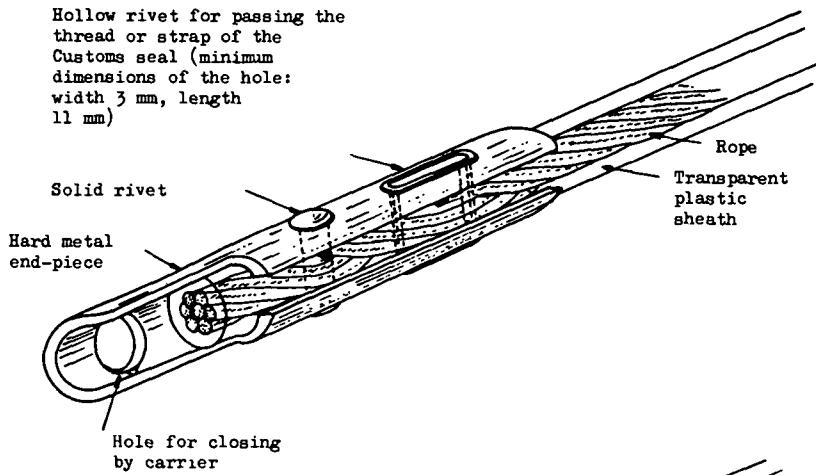
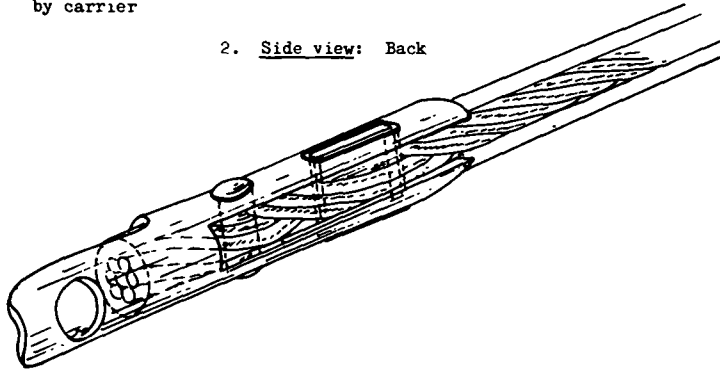


SKETCH NO. 4. REPAIR OF THE SHEET



* Threads visible from inside shall be of a colour different from that of the threads visible from the outside and from that of the sheet.

SKETCH NO. 5. EXAMPLE OF END-PIECE

1. Side view: Front2. Side view: Back

ANNEX 3

PROCEDURE FOR THE APPROVAL OF ROAD VEHICLES COMPLYING WITH THE TECHNICAL CONDITIONS SET FORTH IN THE REGULATIONS CONTAINED IN ANNEX 2

General

1. Road vehicles may be approved by one of the following procedures:
 - (a) individually, or
 - (b) by design type (series of road vehicles).
2. An approval certificate conforming to the standard form of annex 4 shall be issued for approved vehicles. This certificate shall be printed in the language of the country of issue and in French or English. When the authority which has granted the approval deems it necessary, photographs or diagrams authenticated by that authority shall be attached to the certificate. The number of those documents shall then be inserted by that authority under Item No. 6 of the approval certificate.
3. The approval certificate shall be kept on the road vehicle.
4. Road vehicles shall be produced every two years, for the purposes of inspection and of renewal of approval where appropriate, to the competent authorities of the country in which the vehicle is registered or, in the case of unregistered vehicles, of the country in which the owner or user is resident.
5. If a road vehicle no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets, be restored to the condition which had justified its approval so as to comply again with the said technical conditions.
6. If the essential characteristics of a road vehicle are changed, the vehicle shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets.
7. The competent authorities of the country of registration of the vehicle or, in the case of vehicles for which registration is not required, the competent authorities of the country where the owner or user of the vehicle is established may, as the case may be, withdraw or renew the approval certificate or issue a new approval certificate in the circumstances set out in article 14 of this Convention and in paragraphs 4, 5 and 6 of this annex.

Procedure for individual approval

8. The owner, the operator or the representative of either shall apply to the competent authority for individual approval. The competent authority shall inspect the road vehicle produced in accordance with the general rules laid down in paragraphs 1 to 7 above and shall satisfy itself that the vehicle complies with the technical conditions prescribed in annex 2, and after approval shall issue a certificate conforming to the model in annex 4.

Procedure for approval by design type (series of road vehicles)

9. Where road vehicles are manufactured by type series, the manufacturer may apply to the competent authority of the country of manufacture for approval by design-type.
10. The manufacturer shall state in his application the identification numbers or letters which he assigns to the type of road vehicle to which his application for approval relates.
11. The application shall be accompanied by drawings and a detailed design specification of the type of road vehicle to be approved.
12. The manufacturer shall give an undertaking in writing that he will:
 - (a) produce to the competent authority such vehicles of the type concerned as that authority may wish to examine;
 - (b) permit the competent authority to examine further units at any time during the production of the type series concerned;

- (c) advise the competent authority of any change, however small, in the design or specification before proceeding with such change;
- (d) mark the road vehicles in a visible place with the identification numbers or letters of the design-type and the serial number of the vehicle in the type series (manufacturer's number);
- (e) keep a record of vehicles manufactured to the approved design-type.

13. The competent authority shall state what changes, if any, must be made to the proposed design-type in order that approval may be granted.

14. No approval by design-type shall be granted unless the competent authority has satisfied itself by examination of one or more vehicles manufactured to the design-type concerned that vehicles of that type comply with the technical conditions prescribed in annex 2.

15. The competent authority shall notify the manufacturer in writing of its decision to grant approval by design-type. This decision shall be dated and numbered. The authority which took the decision shall be clearly designated.

16. The competent authority shall take the necessary steps to issue an approval certificate, which it has duly signed, in respect of every vehicle built in conformity with an approved design-type.

17. The holder of the approval certificate shall, before using the vehicle for the carriage of goods under the cover of a TIR carnet, fill in, as may be required, on the approval certificate:
— the registration number given to the vehicle (Item No. 1); or
— in the case of a vehicle not subject to registration, particulars of his name and business address (Item No. 8).

18. When a vehicle which has been approved by design-type is exported to another country which is a Contracting Party to this Convention, no further approval procedure shall be required in that country on account of its importation.

Procedure for endorsement of the certificate of approval

19. When an approved vehicle, carrying goods under cover of a TIR carnet, is found to have major defects, the competent authorities of Contracting Parties may either refuse to allow the vehicle to continue its journey under a TIR carnet, or allow the vehicle to continue its journey under a TIR carnet on its territory while taking the necessary security precautions. The approved vehicle must be restored to a satisfactory state as rapidly as possible, and in any case before it is again used for the transport of goods under cover of a TIR carnet.

20. In each of these cases the Customs authorities shall make an appropriate endorsement in Item No. 10 of the certificate of approval of the vehicle. When the vehicle has been restored to a condition which justifies approval, it shall be presented to the competent authorities of a Contracting Party who shall revalidate the certificate by adding an endorsement to Item No. 11 cancelling the earlier observations. No vehicle, the certificate of which has been endorsed at Item No. 10 under the provisions of the preceding paragraph, may again be used for the transport of goods under a TIR carnet until it has been restored to a satisfactory condition and until the endorsement in Item No. 10 has been cancelled as stated above.

21. Each endorsement made on the certificate shall be dated and authenticated by the competent authorities.

22. When a vehicle is found to have defects which the Customs authorities consider to be of minor importance and not involving the risk of smuggling, the continued use of the vehicle for the transport of goods under cover of a TIR carnet can be authorized. The holder of the approval certificate shall be notified of the defects and shall restore his vehicle to a satisfactory state within a reasonable time.

ANNEX 4

MODEL CERTIFICATE OF APPROVAL OF A ROAD VEHICLE
(Back page)

IMPORTANT NOTICE

1. When the authority which has granted the approval deems it necessary, photographs or diagrams authenticated by that authority, shall be attached to the approval certificate. The number of those documents shall then be inserted by the competent authority, under item No. 6 of the certificate.

2. The certificate shall be kept on the road vehicle.

3. Road vehicles shall be produced every two years, for the purposes of inspection and of renewal of approval where appropriate, to the competent authorities of the country in which the vehicle is registered or, in the case of unregistered vehicles, of the country in which the owner or user is resident.

4. If a road vehicle no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets, be restored to the condition which had justified its approval so as to comply again with the said technical conditions.

5. If the essential characteristics of a road vehicle are changed, the vehicle shall cease to be covered by the approval and shall be reappraised by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets.

(Cover page)

APPROVAL CERTIFICATE

of a road vehicle for the transport of goods
under Customs seal

Certificate No.

TIR Convention of 14 November 1975

Issued by (competent authority)

(Total)

<p>IDENTIFICATION</p> <p>1. Registration No.</p> <p>2. Type of vehicle</p> <p>3. Chassis No.</p> <p>4. Trade mark (or name of manufacturer)</p> <p>5. Other particulars</p> <p>6. Number of annexes</p>	<p>CERTIFICATE OF APPROVAL NO.</p>	<p>7. APPROVAL</p> <p><input type="checkbox"/> individual approval</p> <p><input type="checkbox"/> approval by design type (mark applicable alternative with an "X")</p> <p>Valid until</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px; margin: 5px 0;"></div> <p>Place</p> <p>Date</p> <p>Signature</p> <div style="border: 1px dashed black; width: 100px; height: 40px; margin: 5px 0; text-align: center; vertical-align: middle;">Stamp</div>	<p>8. HOLDER (owner or operator) (for unregistered vehicles only)</p> <p>Name and address</p>	<p>9. RENEWALS</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">Valid until</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 20%;"></td> </tr> <tr> <td>Place</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Date</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Signature</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Stamp</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Valid until					Place					Date					Signature					Stamp				
Valid until																													
Place																													
Date																													
Signature																													
Stamp																													

.....(p(ej).....

REMARKS

(reserved for the use of Competent Authorities)

<p>10. Defects noted</p>	<p>11. Rectification of defects</p>
<p>Authority</p> <p>Stamp</p> <p>Signature</p>	<p>Authority</p> <p>Stamp</p> <p>Signature</p>
<p>10. Defects noted</p>	<p>11. Rectification of defects</p>
<p>Authority</p> <p>Stamp</p> <p>Signature</p>	<p>Authority</p> <p>Stamp</p> <p>Signature</p>
<p>10. Defects noted</p>	<p>11. Rectification of defects</p>
<p>Authority</p> <p>Stamp</p> <p>Signature</p>	<p>Authority</p> <p>Stamp</p> <p>Signature</p>
<p>12. Other remarks</p>	

IMPORTANT NOTICE OVERLEAF

ANNEX 5

TIR PLATES

1. The dimensions of the plates shall be 250 mm by 400 mm.
2. The letters TIR in capital Latin characters shall be 200 mm high and their strokes at least 20 mm wide. The letters shall be white on a blue ground.

ANNEX 6

EXPLANATORY NOTES

Introduction

(i) In accordance with the provisions of article 43 of this Convention, the explanatory notes interpret certain provisions of this Convention and of its annexes. They also describe certain recommended practices.

(ii) The explanatory notes do not modify the provisions of this Convention or of its annexes but merely make their contents, meaning and scope more precise.

(iii) In particular, having regard to the provisions of article 12 of this Convention and of annex 2 relating to the technical conditions for the approval of road vehicles for transport under Customs seal, the explanatory notes specify, where appropriate, the construction techniques to be accepted by the Contracting Parties as complying with those provisions. The explanatory notes also specify, where appropriate, which construction techniques do not comply with those provisions.

(iv) The explanatory notes provide a means of applying the provisions of this Convention and of its annexes so as to take into account the development of technology and economic requirements.

0 MAIN TEXT OF THE CONVENTION

0.1 *Article 1*

0.1 (b) The fees and charges excepted in article 1, subparagraph (b), mean all sums, other than import or export duties and taxes, levied by Contracting Parties on or in connexion with importation or exportation. These sums shall be limited in amount to the approximate cost of the services rendered and shall not represent an indirect protection to domestic products or a tax on imports or exports for fiscal purposes. Such fees and charges include *inter alia* payments relating to:

- certificates of origin if they are required for transit;
- analyses carried out by Customs laboratories for control purposes;
- Customs inspections and other clearance operations carried out outside normal working hours or away from Customs offices;
- inspections for sanitary, veterinary or phytopathological reasons.

0.1 (e) The term “demountable body” means a load compartment which has no means of locomotion and which is designed to be transported upon a road vehicle, the chassis of which, together with the under-framing of the body, is specially adapted for this purpose.

0.1 (e) (i) The term “partially enclosed”, as applied to equipment in article 1, subparagraph (e) (i), relates to equipment generally consisting of a floor and a superstructure marking off a loading space equivalent to that of a closed container. The superstructure is generally made up of metal members forming the frame of a container. Containers of this type may also comprise one or more lateral or frontal walls. In some cases there is only a roof attached to the floor by uprights. This type of container is used in particular for the transport of bulky goods (motor cars, for example).

0.2 *Article 2*

0.2-1

Article 2 provides that a transport operation under cover of a TIR carnet may begin and end in the same country on condition that part of the journey is performed in foreign territory. In such cases there is nothing to prevent the Customs authorities of the country of departure from requiring, in addition to the TIR carnet, a national document, intended to ensure duty-free reimportation of the goods. It is nevertheless recommended that Customs authorities should not insist on the use of such a document but accept instead an appropriate endorsement on the TIR carnet.

0.2-2

The provisions of this article allow goods to be carried under cover of a TIR carnet when only part of the journey is made by road. They do not specify what part of the journey has to be made by road and it is sufficient that this should occur at some point between the beginning and the end of the TIR operation. However, it may happen that, for unforeseen reasons of a commercial or accidental nature, no part of the journey can be made by road, despite the intentions of the sender at the start of the journey. In these exceptional cases the Contracting Parties shall nevertheless accept the TIR carnet and the liability of the guaranteeing associations shall remain in force.

0.5 *Article 5*

This article does not exclude the right to carry out spot checks on the goods but stresses that these checks should be very limited in number. The international TIR carnet procedure, in fact, provides protection greater than that given by national procedures. Firstly the particulars on the TIR carnet relating to the goods must agree with the particulars given on the Customs documents which may be required in the country of departure. In addition the countries of transit and destination are given protection by the controls which are carried out at departure and which are certified by the Customs authorities at the office of departure. (See note below to article 19.)

0.6.2

Article 6, paragraph 2

Under the provisions of this paragraph, the Customs authorities of a country may approve more than one association, each of which may incur liability arising from the operations undertaken under cover of the carnets issued by it or by its corresponding associations.

0.8.3

Article 8, paragraph 3

Customs authorities are recommended to limit to a sum equal to \$US50,000 per TIR carnet the maximum amount which may be claimed from the guaranteeing association.

0.8.6

Article 8, paragraph 6

1. In the absence in the TIR carnet of particulars detailed enough to enable charges on the goods to be determined, the parties concerned may produce evidence of their precise nature.

2. If no evidence is furnished, duties and taxes will be charged, not at a flat rate unrelated to the nature of the goods, but at the highest rate applicable to the kind of goods covered by the particulars in the TIR carnet.

0.10

Article 10

The certificate of discharge of the TIR carnet shall be regarded as having been obtained in an improper or fraudulent manner when the TIR operation has been carried out by means of load compartments or containers adapted for fraudulent purposes, or when such malpractices as the use of false or inaccurate documents, the substitution of goods, tampering with Customs seals, etc., have been discovered, or when the certificate has been obtained by other illicit means.

0.11 *Article 11*

0.11-1 In deciding whether or not to release the goods or vehicle, Customs authorities should not, when they have other means in law of protecting the interests for which they are responsible, be influenced by the fact that the guaranteeing association is liable for the payment of duties, taxes and default interest payable by the holder of the carnet.

0.11-2 If a guaranteeing association is asked, in accordance with the procedure set out in article 11, to pay the sums referred to in article 8, paragraphs 1 and 2, and fails to do so within the time-limit of three months prescribed by the Convention, the competent authorities may rely on national regulations in requiring payment of the sums in question because what is involved in such cases is a failure to carry out a contract of guarantee entered into by the guaranteeing association under national law.

0.15 *Article 15*

Certain difficulties may arise in the case of vehicles not subject to registration, such as in some countries, trailers or semi-trailers, when Customs documents are not required for temporary admission. In that case, the provisions of article 15 may be observed, while assuring adequate protection for the Customs authorities, by recording particulars of these vehicles (make and numbers) on vouchers 1 and 2 of the TIR carnet used by the countries concerned and on the corresponding counterfoils.

0.17 *Article 17*

0.17-1 The provision that the manifest of the goods covered by the TIR carnet shall show separately the contents of each vehicle of a combination of vehicles, or of each container, is only intended to simplify Customs inspection of the contents of each vehicle or container. This provision shall not therefore be interpreted so rigidly that each variation between the actual contents of a vehicle or container and the contents of that vehicle or container as shown on the manifest is considered a breach of the provisions of the Convention. If the carrier can satisfy the relevant authorities that, notwithstanding such a variation, all the goods shown on the manifest agree with the total of goods loaded in the combination of vehicles or in all the containers covered by the TIR carnet, this shall not normally be considered a breach of Customs requirements.

0.17-2 In the case of household removals, the procedure laid down in paragraph 10 (c) of the Rules for the use of the TIR carnet can be applied, the list of articles concerned being reasonably condensed.

0.18 *Article 18*

0.18-1 It is essential for the smooth operation of the TIR procedure that the Customs authorities of one country should refuse to designate a Customs office of exit as a Customs office of destination for a transport operation which is going on to a neighbouring country when that country is also a Contracting Party to this Convention, unless there are some special circumstances to justify the request.

0.18-2 1. Goods should be so loaded that the consignment to be unloaded at the first unloading point can be taken out of the vehicle or the container without it being necessary to unload the other consignment or consignments of goods due to be unloaded at the other unloading points.

2. Where a transport operation involves unloading at more than one office, it is necessary that, after a partial unloading, a record of it should be made in box 12 on all the remaining manifests of the TIR carnet, and at the same time another record should be made on the remaining vouchers and the corresponding counterfoils to the effect that new seals have been affixed.

0.19 *Article 19*

The requirement that the Customs office of departure should check the accuracy of the goods manifest implies the need to verify at least that the particulars in the goods manifest tally with those in the export documents and in the transport or other commercial documents relating to the goods; the Customs office of departure may also have to examine the goods. The Customs office of departure must also, before affixing seals, check the condition of the road vehicle or container and, in the case of sheeted vehicles or containers, the condition of the sheets and sheet fastenings, as this equipment is not included in the certificate of approval.

0.20 *Article 20*

When fixing time-limits for the transport of goods within their territory, Customs authorities must likewise take into account *inter alia* any special regulations to which carriers are subject, particularly regulations concerning working hours and mandatory rest periods for drivers of road vehicles. It is recommended that these authorities should exercise their right to prescribe a route only when they consider it essential.

0.21 *Article 21*

0.21-1 The provisions of this article do not restrict the right of Customs authorities to examine all parts of a vehicle other than the sealed load compartment.

0.21-2 The Customs office of entry may turn back the carrier to the Customs office of exit of the adjacent country if it finds that no clearance has been given by that office or that clearance has not been given in due form. In such cases the Customs office of entry inserts a note in the TIR carnet for the Customs office of exit concerned.

0.21-3 If in the course of an examination, Customs authorities draw samples of goods, a note recording full particulars of the goods taken must be made by those authorities on the goods manifest of the TIR carnet.

0.28 *Article 28*

1. Article 28 provides that discharge of the TIR carnet at the office of destination shall take place without delay, on condition that the goods are placed under another Customs procedure or cleared for home use.

2. The use of the TIR carnet must be restricted to the function which it was intended to cover, namely the transit operation. The TIR carnet must not, for example, be used to cover the storage of goods under Customs control at destination. Where no irregularity has taken place, the office of destination must discharge the TIR carnet as soon as the goods covered by the carnet have come under another Customs procedure or have been cleared for home use. In practice, discharge must be given as soon as the goods have been directly re-exported (as, for example, when they are shipped on arrival at a port), or as soon as a declaration for Customs purposes has been made at the place of destination, or as soon as the goods have been received into a place approved for storage while awaiting a declaration for Customs purposes (for example, a transit shed), in accordance with the regulations in force in the country of destination.

0.29 *Article 29*

No certificate of approval is required for road vehicles or containers transporting heavy or bulky goods. It is, nevertheless, the responsibility of the Customs office of departure to make sure that the other conditions laid down in this article for this type of transport operation are met. Customs offices of other Contracting Parties shall accept the decision of the Customs office of departure unless in their opinion it is clearly in conflict with the provisions of article 29.

0.38.1 *Article 38, paragraph 1*

A business enterprise should not be excluded from the TIR system because of offences committed by one of its drivers without the knowledge of the management.

0.38.2 *Article 38, paragraph 2*

Where a Contracting Party has been notified that a person established or resident in its territory has committed an offence on the territory of a foreign country, it need not cease to allow the issue of TIR carnets to that person.

0.39 *Article 39*

The expression "mistakes committed through negligence" is to be taken to mean acts which, although not committed deliberately and in full knowledge of the facts, are due to a failure to take reasonable and necessary steps to ensure the accuracy of the facts in any particular case.

0.45 *Article 45*

Contracting Parties are recommended to make the largest possible number of Customs offices, both inland and at the frontier, available for dealing with TIR operations.

2 ANNEX 2

2.2 *Article 2*2.2.1 (a) *Subparagraph 1 (a), Assembly of constituent parts*

(a) Where joining devices (rivets, screws, bolts and nuts, etc.) are used, a sufficient number of such devices shall be inserted from outside, traverse the assembled constituent parts, protrude inside and there be firmly secured (e.g., riveted, welded, bushed or bolted and swaged or welded on the nut). However, conventional rivets (i.e., rivets whose placing requires handling from both sides of the assembly of constituent parts) may also be inserted from the inside. Notwithstanding the above, load compartment floors may be secured by means of self-tapping screws, or self-drilling rivets or rivets inserted by means of an explosive charge, when placed from inside and passing at right-angles through the floor and the metallic cross-pieces underneath, on condition, except in the case of self-tapping screws, that some of their ends be flush with the level of the outside part of the cross-piece or be welded on to it.

(b) The competent authority shall determine what joining devices, and how many of them, must fulfil the requirements of subparagraph (a) of this note; they shall do so by making sure that the constituent parts so assembled cannot be displaced and replaced without leaving obvious traces. The choice and placing of other joining devices are not subject to any restriction.

(c) Joining devices which can be removed and replaced from one side without leaving obvious traces, i.e., without requiring handling from both sides of the constituent parts to be assembled, shall not be allowed under subparagraph (a) of this note. Examples of such devices are expansion rivets, blind rivets and the like.

(d) The assembly methods described above shall apply to special vehicles, for example to insulated vehicles, refrigerated vehicles and tank-vehicles in so far as they are not incompatible with the technical requirements which such vehicles must fulfil having regard to their use. Where, due to technical reasons, it is not practicable to secure parts in the manner described in subparagraph (a) of this note, the constituent parts may be joined by means of the devices mentioned in subparagraph (c) of this note provided that the devices used on the inner face of the wall are not accessible from the outside.

2.2.1 (b) *Subparagraph 1 (b), Doors and other closing systems*

(a) The device on which Customs seals can be fixed must:

- (i) be secured by welding, or by not less than two joining devices conforming to subparagraph (a) of explanatory note 2.2.1 (a); or
- (ii) be so designed that when the load compartment has been closed and sealed the device cannot be removed without leaving obvious traces.

It must also:

- (iii) incorporate holes of not less than 11 mm in diameter or slots of at least 11 mm in length by 3 mm in width, and
- (iv) afford equal security whatever type of seal is used.

(b) Butt hinges, strap hinges, hinge-pins and other devices for hanging doors and the like must be secured in conformity with the requirements of subparagraphs (a) (i) and (ii) of this note. Moreover, the various components of such devices (e.g., hinge-plates, pins or swivels) must be so fitted that they cannot be removed or dismantled when the load compartment is closed and sealed without leaving obvious traces. However, where such a device is not accessible from outside it will suffice if, when the door or the like has been closed and sealed, it cannot be detached from the hinge or similar device without leaving obvious traces. Where a door or closure-device has more than two hinges, only those two hinges nearest to the extremities of the door need to be fixed in conformity with the requirements of subparagraph (a) (i) and (ii) above.

(c) Exceptionally, in the case of vehicles having insulated load compartments, the Customs sealing device, the hinges and any fittings, the removal of which would give access to the interior of the load compartment or to spaces in which goods could be concealed, may be fixed to the doors of such load compartments by means of set bolts or set screws which are inserted from the outside but which do not otherwise meet the requirements of explanatory note 2.2.1 (a), subparagraph (a), above, on condition that:

- (i) the tails of the set bolts or set screws are fixed into a tapping plate or similar device fitted behind the outer layer or layers of the door structure; and
- (ii) the heads of the appropriate number of set bolts or set screws are so welded to the Customs sealing device, hinges, etc., that they are completely deformed and that the set bolts or set screws cannot be removed without leaving visible signs of tampering.*

The term "insulated load compartment" is to be taken to include refrigerated and isothermic load compartments.

(d) Vehicles comprising a large number of such closures as valves, stopcocks, manhole covers, flanges and the like must be designed so as to keep the number of Customs seals to a minimum. To this end, neighbouring closures must be interconnected by a common device requiring only one Custom seal, or must be provided with a cover meeting the same purpose.

(e) Vehicles with opening roofs must be constructed in such manner as to permit sealing with a minimum number of Customs seals.

2.2.1 (c)-1 *Subparagraph 1 (c), Ventilation apertures*

(a) Their greatest dimension must, in principle, not exceed 400 mm.

(b) Apertures permitting direct access to the load compartment, must be obstructed by means of wire gauze or perforated metal screens (maximum dimension of holes: 3 mm in both cases) and protected by welded metal lattice work (maximum dimension of holes: 10 mm).

(c) Apertures not permitting direct access to the load compartment (e.g., because of elbow or baffle-plate systems) must be provided with the same devices,

* See Sketch No. 1 appended to this annex.

in which, however, the dimensions of the holes may be as much as 10 mm and 20 mm respectively.

(d) Where openings are made in sheets, the devices referred to in subparagraph (b) of this note must in principle be prescribed. However, blocking devices in the form of a perforated metal screen fitted outside, and wire or other gauze fitted inside, will be allowed.

(e) Identical non-metal devices may be allowed provided that the holes are of the requisite dimensions and the material used is strong enough to prevent the holes from being substantially enlarged without visible damage. In addition, it must be impossible to replace the ventilation device by working from one side of the sheet only.

2.2.1 (c)-2 *Subparagraph 1 (c), Drainage apertures*

(a) Their greatest dimension must, in principle, not exceed 35 mm.

(b) Apertures permitting direct access to the load compartment must be provided with the devices described in subparagraph (b) of explanatory note 2.2.1. (c)-1 for ventilation apertures.

(c) When drainage apertures do not permit direct access to the load compartment, the devices referred to in subparagraph (b) of this note will not be prescribed, on condition that the apertures are provided with a reliable baffle system readily accessible from inside the load compartment.

2.3 *Article 3*

2.3.3 *Paragraph 3, Sheets made up of several pieces*

(a) The several pieces constituting one sheet may be made of different materials conforming to the provisions of annex 2, article 3, paragraph 2.

(b) Any arrangement of the pieces which adequately guarantees security will be allowed in making up the sheet, on condition that the pieces are assembled in conformity with the requirements of annex 2, article 3.

2.3.6 (a) *Subparagraph 6 (a), Vehicles with sliding rings*

Metal securing rings sliding on metal bars fixed to the vehicles are acceptable for the purpose of this paragraph (see Sketch No. 2 appended to this annex) provided that:

(a) the bars are affixed to the vehicle at maximum spacings of 60 cm and in such a manner that they cannot be removed and replaced without leaving obvious traces;

(b) the rings are made with a double hoop or equipped with a central bar and made in one piece without the use of welding; and

(c) the sheet is fixed to the vehicle in strict compliance with the conditions set forth in annex 2, article 1 (a), of this Convention.

2.3.6 (b) *Subparagraph 6 (b), Permanently-secured sheets*

Where one or more edges of the sheet are permanently attached to the body of the vehicle, the sheet shall be held in place by one or more strip[s] of metal or other suitable material secured to the body of the vehicle by joining devices meeting the requirements of subparagraph (a) of note 2.2.1 (a) of this annex.

2.3.9 *Paragraph 9, Textile-cored steel fastening ropes*

For purposes of this paragraph, ropes comprising a textile core surrounded by six strands consisting solely of steel wire and completely covering the core will be allowed on condition that the ropes (without taking into account the transparent plastic sheath, if any) are not less than 3 mm in diameter.

2.3.11 (a) *Subparagraph 11 (a), Sheet-tensioning flaps*

The sheets of many vehicles are provided on the outside with a horizontal flap pierced by eyelets running along the length of the side of the vehicle. Such flaps, known as tensioning flaps, are used to tauten the sheet by means of tensioning cords or similar devices. Such flaps have been used to conceal horizontal slits made in the sheets giving improper access to the goods carried in the vehicle. It is therefore recommended that the use of flaps of this type should not be allowed. The following devices may be used instead:

- (a) tensioning flaps of similar design fixed on the inside of the sheet; or
- (b) small individual flaps each pierced by one eyelet secured to the outside surface of the sheet and spaced at such distances as will permit an adequate tensioning of the sheet.

Alternatively, it may be possible in certain cases to avoid the use of tensioning flaps on sheets.

2.3.11 (c) *Subparagraph 11 (c), Sheet thongs*

2.3.11 (c)-1 The following materials are regarded as suitable for making thongs:

- (a) leather;
- (b) non-tensile textile materials including plastic-covered or rubberized cloth, provided that such materials cannot after severance be welded or reconstituted without leaving obvious traces. Furthermore, the plastic material used to cover thongs shall be transparent and smooth-surfaced.

2.3.11 (c)-2 The device shown in Sketch No. 3 appended to this annex meets the requirements of the last part of annex 2, article 3, paragraph 11. It also meets the requirements of annex 2, article 3, paragraph 6.

3 ANNEX 3

3.0.17 *Approval procedure*

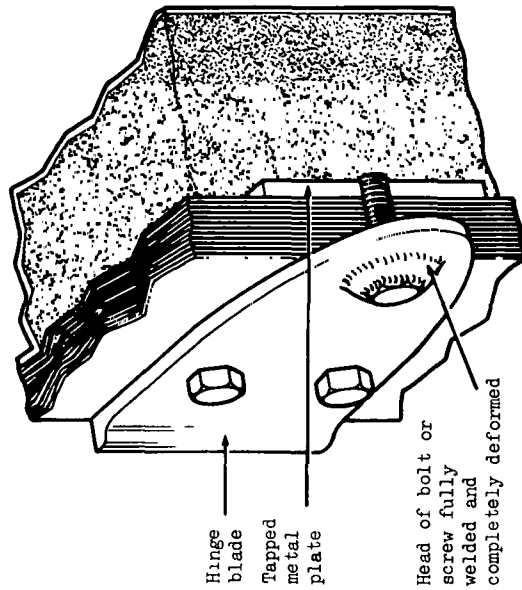
1. Annex 3 provides that the competent authorities of a Contracting Party may issue a certificate of approval in respect of a vehicle constructed within its territory and that no additional approval procedures shall be applied in respect of such a vehicle in the country where it is registered or, as the case may be, where the owner is resident.

2. These provisions are not intended to restrict the right of the competent authorities of the Contracting Party where the vehicle is registered or where the owner is resident to require the production of such a certificate of approval either at importation or subsequently for purposes connected with the registration or control of the vehicle or with similar legal requirements.

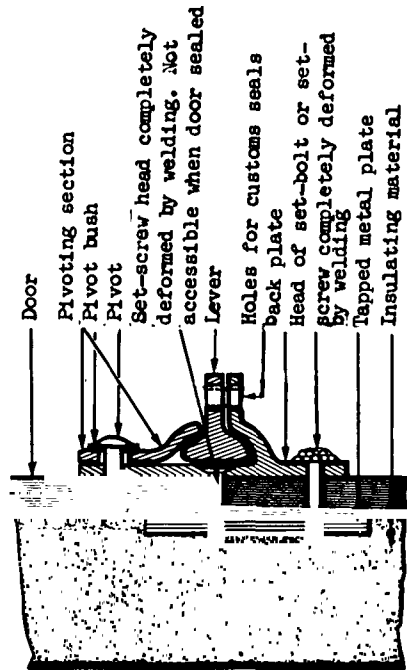
3.0.20 *Procedure for endorsement of the certificate of approval*

When an endorsement concerning defects is to be cancelled after the vehicle has been restored to a satisfactory state, it is sufficient to state, under Item No. 11 provided for the purpose, "Defects rectified" followed by the name, signature and stamp of the competent authority concerned.

SKETCH No. 1. EXAMPLE OF HINGE AND CUSTOMS SEALING DEVICE ON DOORS OF VEHICLES HAVING INSULATED LOAD COMPARTMENTS

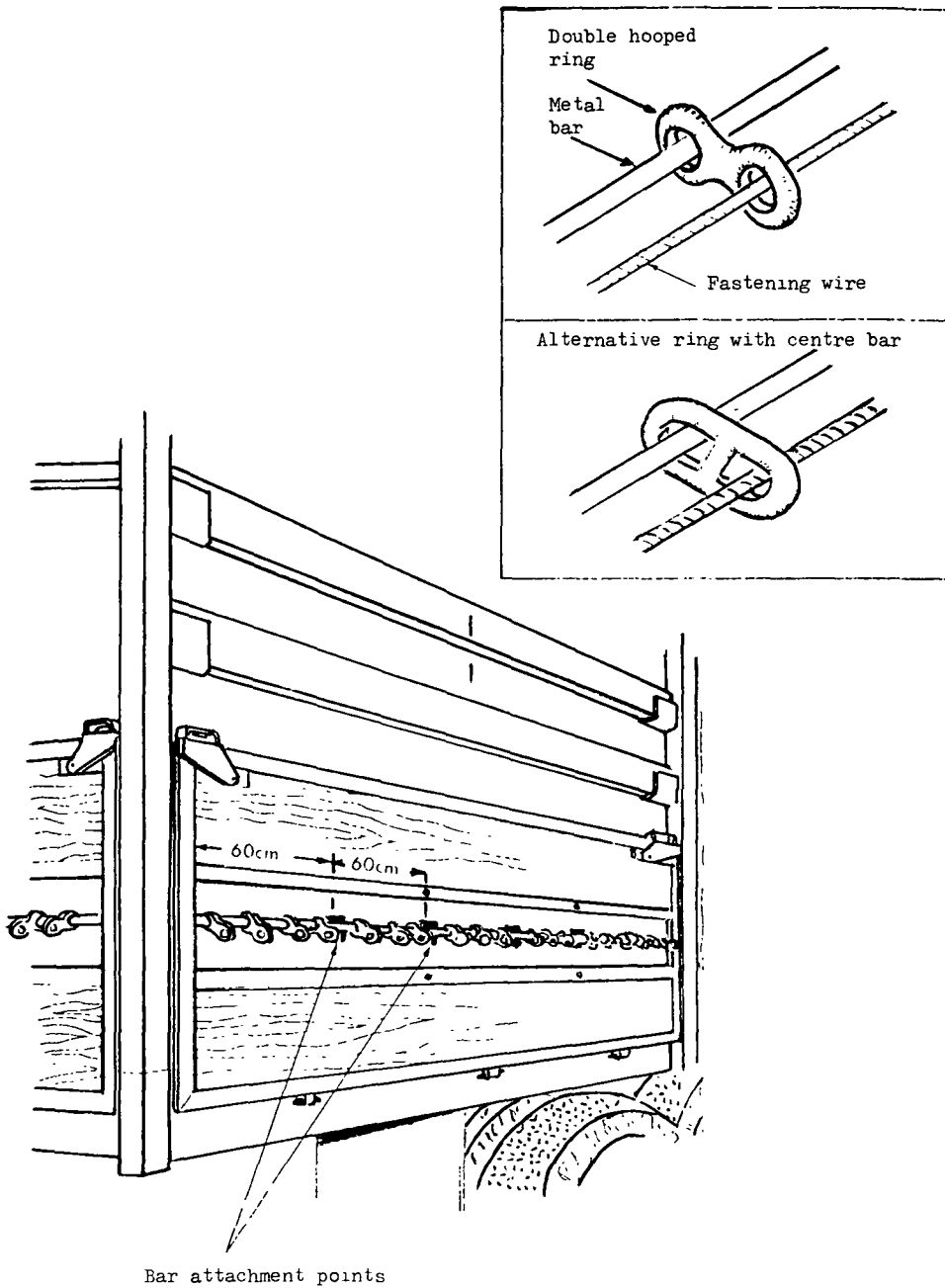


Hinge



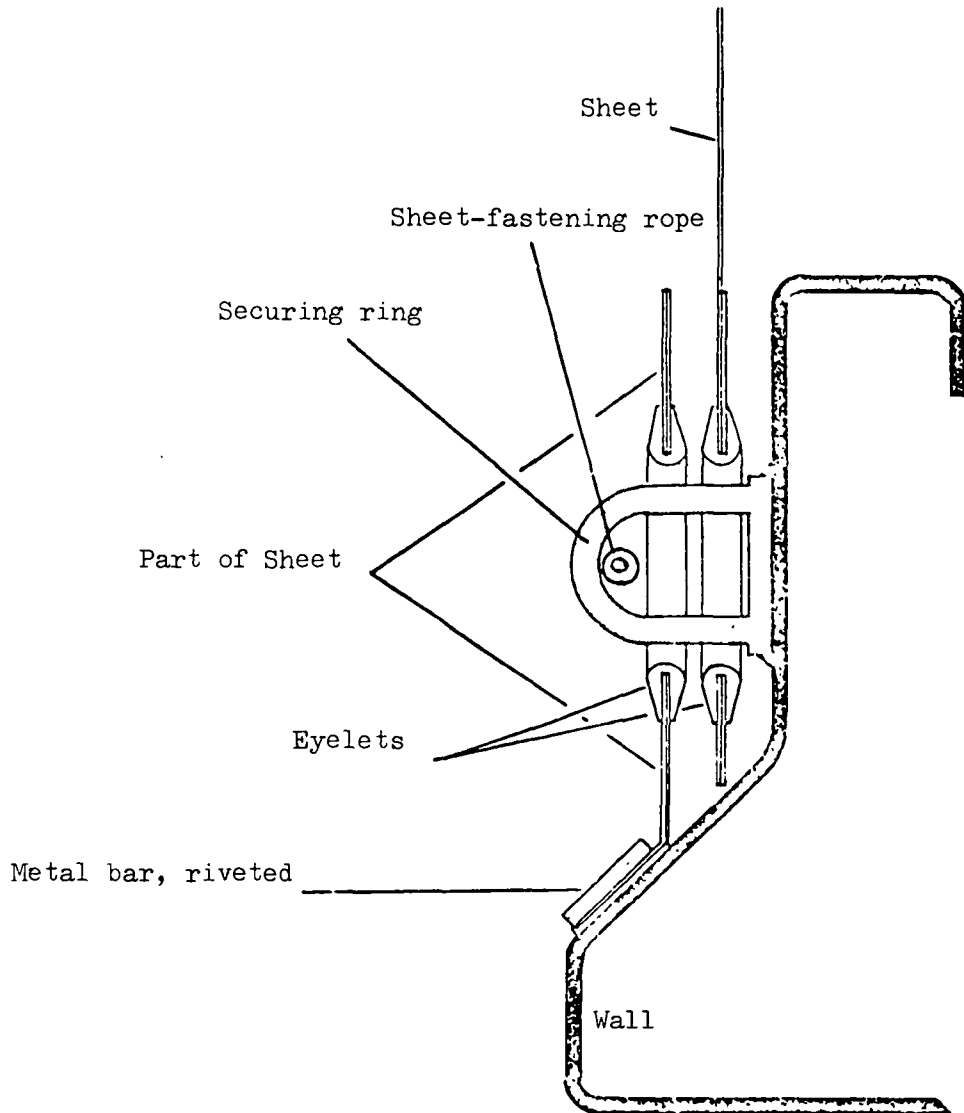
Customs sealing device

SKETCH NO. 2. SHEETED VEHICLES WITH SLIDING RINGS



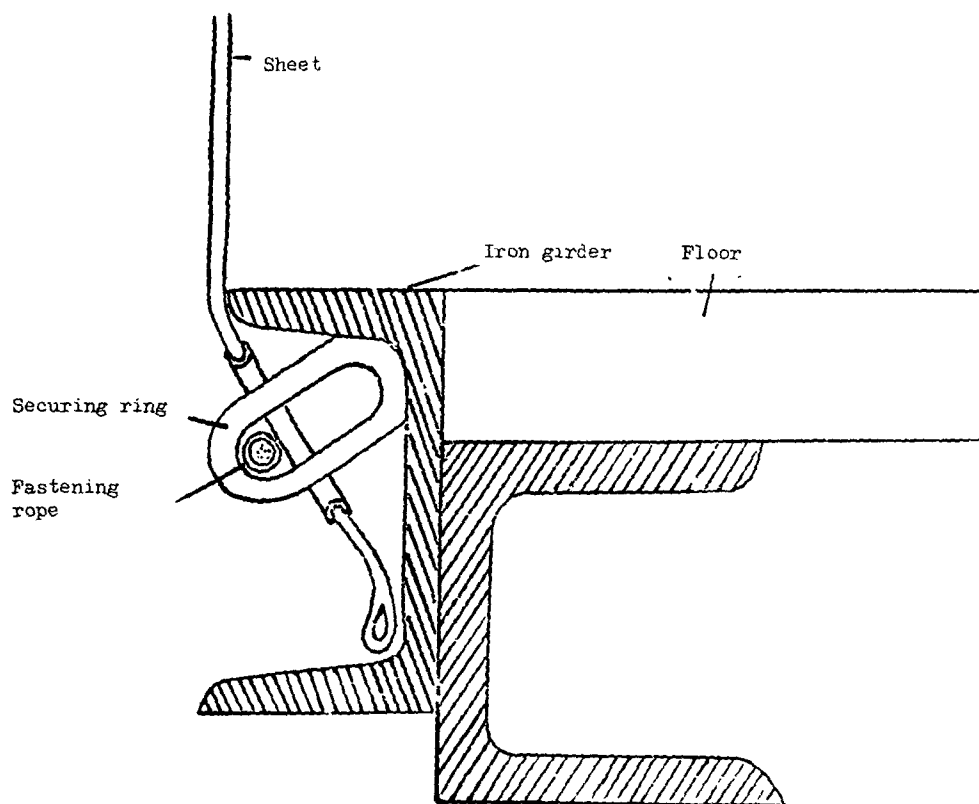
SKETCH NO. 3. EXAMPLE OF A DEVICE FOR FASTENING VEHICLE SHEETS

The device illustrated below meets the requirements of the last part of paragraph 11 of annex 2, article 3. It also meets the requirements of annex 2, article 3, paragraph 6.



SKETCH NO. 4. DEVICE FOR FASTENING SHEETS

The device illustrated below meets the requirements of annex 2, article 3, subparagraph 6 (a).



ANNEX 7

ANNEX REGARDING APPROVAL OF CONTAINERS

PART I. REGULATIONS ON TECHNICAL CONDITIONS APPLICABLE TO CONTAINERS WHICH MAY BE ACCEPTED FOR INTERNATIONAL TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEAL

Article 1. BASIC PRINCIPLES

Approval for the international transport of goods under Customs seal may be granted only to containers constructed and equipped in such a manner that:

- (a) no goods can be removed from, or introduced into, the sealed part of the container without leaving visible traces of tampering or without breaking the Customs seal;
- (b) Customs seals can be simply and effectively affixed to them;
- (c) they contain no concealed spaces where goods may be hidden;
- (d) all spaces capable of holding goods are readily accessible for Customs inspection.

Article 2. STRUCTURE OF CONTAINERS

1. To meet the requirements of article 1 of these Regulations:

(a) The constituent parts of the container (sides, floor, doors, roof, uprights, frames, cross-pieces, etc.) shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving visible traces or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving visible traces. When the sides, floor, doors and roof are made up of various components, these shall meet the same requirements and be of sufficient strength.

(b) Doors and all other closing systems (including stopcocks, manhole-covers, flanges, etc.) shall be fitted with a device on which Customs seals can be fixed. This device must be such that it cannot be removed and replaced from outside the container without leaving visible traces, or the door or fastening be opened without breaking the Customs seals. The latter shall be adequately protected. Opening roofs shall be permitted.

(c) Apertures for ventilation and drainage shall be provided with a device preventing access to the interior of the container. This device must be such that it cannot be removed and replaced from outside the container without leaving visible traces.

2. Notwithstanding the provisions of article 1 (c) of these Regulations, constituent parts of the container which, for practical reasons, have to include empty spaces (for example, between the partitions of a double wall) shall be permitted. In order that the said spaces cannot be used to conceal goods:

- (i) it shall not be possible to remove and replace the lining inside the container without leaving visible traces; or
- (ii) the number of the said spaces shall be kept to a minimum and these spaces shall be readily accessible for Customs inspection.

Article 3. CONTAINERS CAPABLE OF BEING FOLDED OR DISMANTLED

Containers capable of being folded or dismantled shall be subject to the provisions of articles 1 and 2 of these Regulations; in addition, they shall be fitted with a bolting system which locks the various parts together once the container has been erected. This bolting system must be capable of being sealed by the Customs if it is on the outside of the container when the latter has been erected.

Article 4. SHEETED CONTAINERS

1. Where applicable, the provisions of articles 1, 2 and 3 of these Regulations shall apply to sheeted containers. In addition, these containers shall conform to the provisions of this article.

2. The sheet shall be either of strong canvas or of plastic-covered or rubberized cloth, which shall be of sufficient strength and unstretchable. It shall be in good condition and made up in such a way that once the closing device has been secured, it is impossible to gain access to the load without leaving visible traces.

3. If the sheet is made up of several pieces, their edges shall be folded into one another and sewn together with two seams at least 15 mm apart. These seams shall be made as shown in Sketch No. 1 appended to these Regulations; however, where in the case of certain parts of the sheet (such as flaps at the rear and reinforced corners) it is not possible to assemble the pieces in that way, it shall be sufficient to fold the edge of the top section and make the seams as shown in Sketch No. 2 appended to these Regulations. One of the seams shall be visible only from the inside and the colour of the thread used for that seam shall be clearly different from the colour of the sheet itself and from the colour of the thread used for the other seam. All seams shall be machine-sewn.

4. If the sheet is of plastic-covered cloth, and is made up of several pieces, the pieces may alternatively be welded together in the manner shown in Sketch No. 3 appended to these Regulations. The edges of the pieces shall overlap by at least 15 mm. The pieces shall be fused together over the whole width of the overlap. The edge of the outer sheet shall be covered with a band of plastic material at least 7 mm wide, affixed by the same welding process. The plastic band and a width of at least 3 mm on each side shall have a well-marked uniform relief stamped on it. The pieces shall be welded in such a way that they cannot be separated and rejoined without leaving visible traces.

5. Repairs shall be made in accordance with the method described in Sketch No. 4 appended to these Regulations; the edges shall be folded into one another and sewn together with two visible seams at least 15 mm apart; the colour of the thread visible from the inside shall be different from that of the thread visible from the outside and from that of the sheet itself; all seams shall be machine-sewn. When a sheet which has been damaged near the edges is repaired by replacing the damaged part by a patch, the seam can also be made in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article and Sketch No. 1 appended to these Regulations. Sheets of plastic-covered cloth may alternatively be repaired in accordance with the method described in paragraph 4 of this article, but in that case the weld must be made on both sides of the sheet, the patch being fitted on the inside of the sheet.

6. (a) The sheet shall be fixed to the container in strict compliance with the conditions set forth in article 1, (a) and (b), of these Regulations. The following types of fastening shall be provided:

- (i) metal rings fixed to the container;
- (ii) eyelets in the edge of the sheet;
- (iii) a fastening passing through the rings above the sheet and visible from the outside for its entire length.

The sheet shall overlap solid parts of the container by at least 250 mm, measured from the centre of the securing rings, unless the system of construction of the container by itself prevents all access to the goods.

(b) When the edge of a sheet is to be permanently secured to a container, the joint shall be continuous and effected by means of solid devices.

7. The interval between rings and between eyelets shall not exceed 200 mm. The eyelets shall be reinforced.

8. The following fastenings shall be used:

- (a) steel wire rope of at least 3 mm diameter; or
- (b) a rope of hemp or sisal of at least 8 mm diameter encased in a transparent unstretchable plastic sheath.

Wire ropes may have a transparent unstretchable plastic sheath.

9. Each rope shall be in one piece and have a hard metal end-piece at each end. The fastener of each metal end-piece shall include a hollow rivet passing through the rope so as to allow the introduction of the thread or the strap of the Customs seal. The rope shall remain visible on either side of the hollow rivet so that it is possible to ensure that the rope is in one piece (see Sketch No. 5 appended to these Regulations).

10. At the openings in the sheet, used for loading and unloading, the two edges of the sheet shall have an adequate overlap. They shall also be fastened by:

- (a) a flap sewn or welded in accordance with paragraphs 3 and 4 of this article;
- (b) rings and eyelets meeting the conditions of paragraph 7 of this article; and
- (c) a thong made of appropriate material, in one piece and unstretchable, at least 20 mm wide and 3 mm thick, passing through the rings and holding together the two edges of the sheet and the flap; the thong shall be secured inside the sheet and fitted with an eyelet to take the rope mentioned in paragraph 8 of this article.

A flap shall not be required if a special device, such as a baffle plate, is fitted, which prevents access to the goods without leaving visible traces.

11. The identification marks, which must appear on the container, and the approval plate provided for in part II of this annex, shall in no circumstances be covered by the sheet.

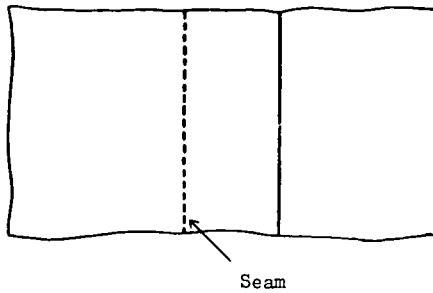
Article 5. TRANSITIONAL PROVISIONS

Until 1 January 1977, end-pieces shall be allowed which conform to Sketch No. 5 appended to these Regulations, even if they include hollow rivets of a type previously accepted with holes of dimensions less than those given in the sketch.

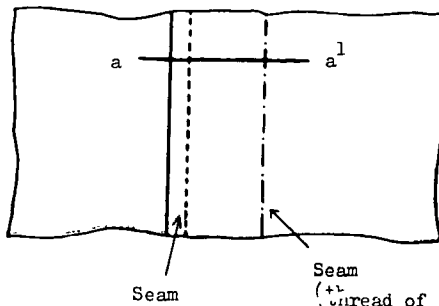
PART I, SKETCH NO. 1. SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES

Sewn together by means of seams

Outside view

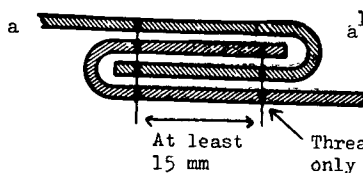


Inside view



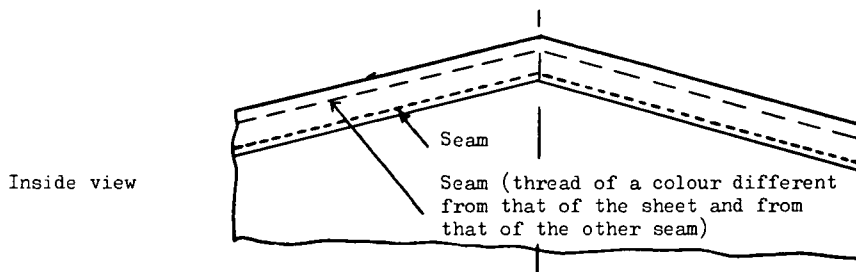
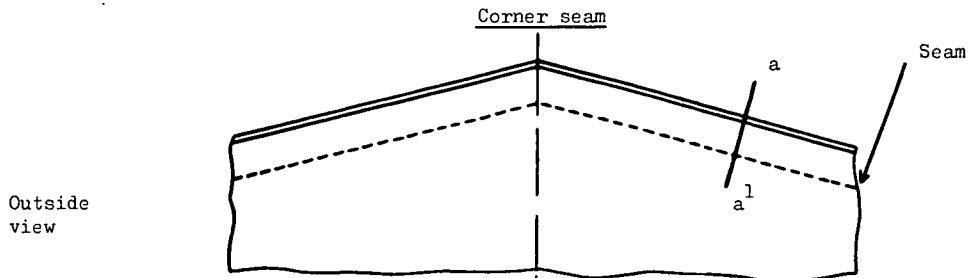
Seam
(+ thread of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam)

Section a-a¹
Double flat seam



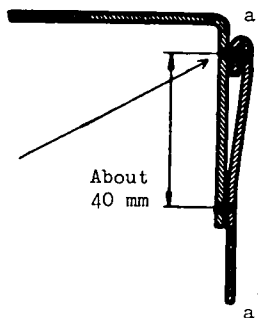
Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam

PART I, SKETCH NO. 2. SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES



Section a-a¹

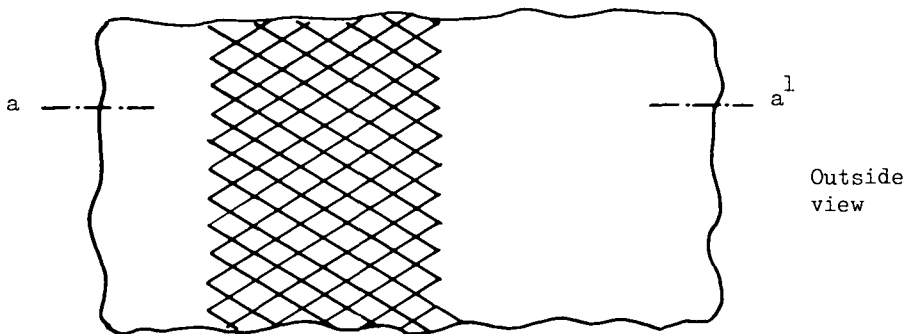
Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam



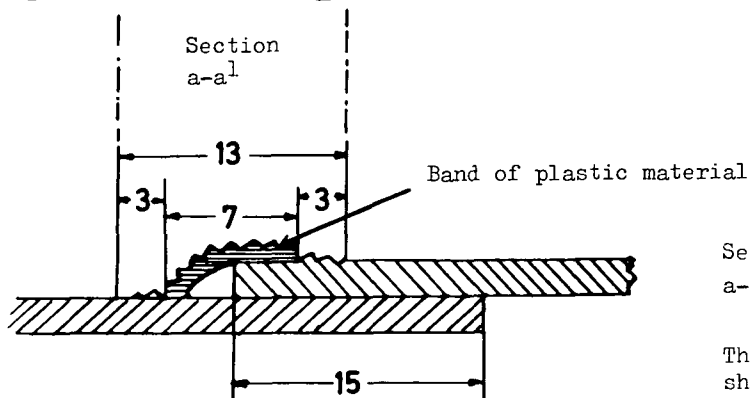
NOTE. The corner seams made according to the method illustrated in Sketch No. 2 (a) in annex 2 of this Convention are also allowed.

PART I, SKETCH NO. 3. SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES

Welded together

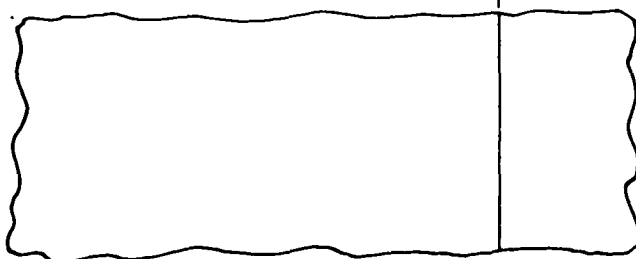


Outside view



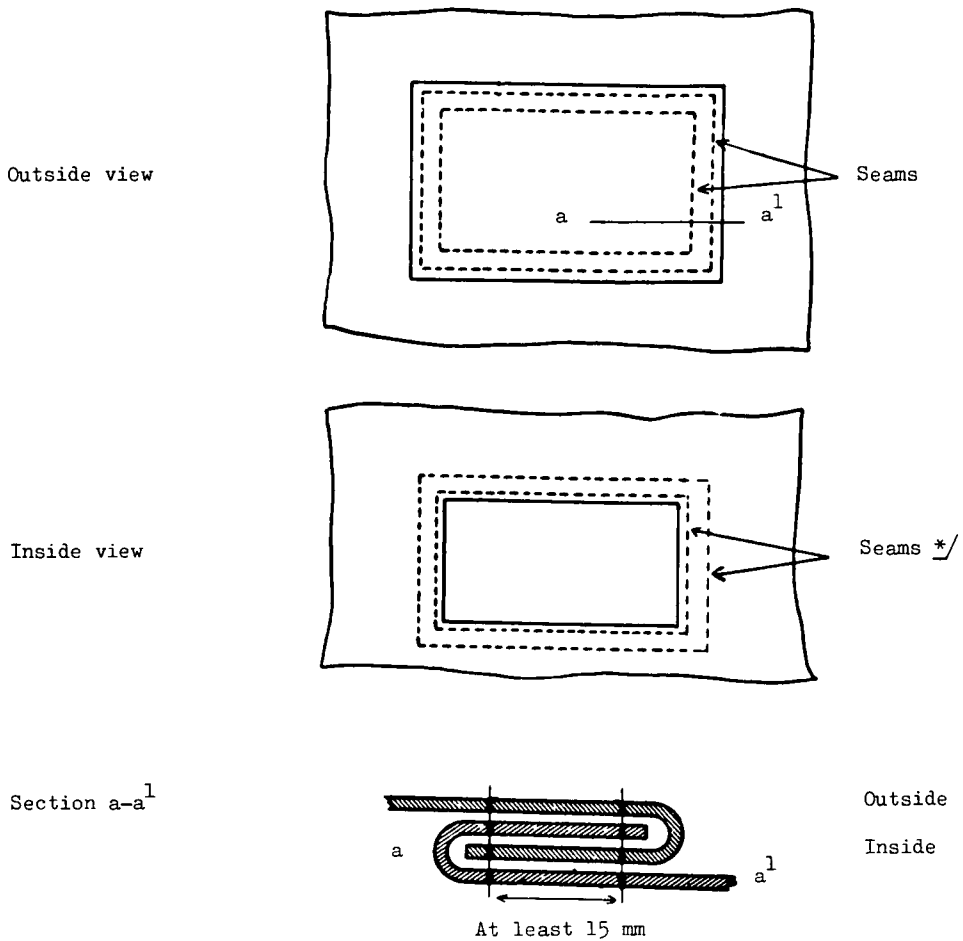
Section a-a¹

The figures shown are millimetres



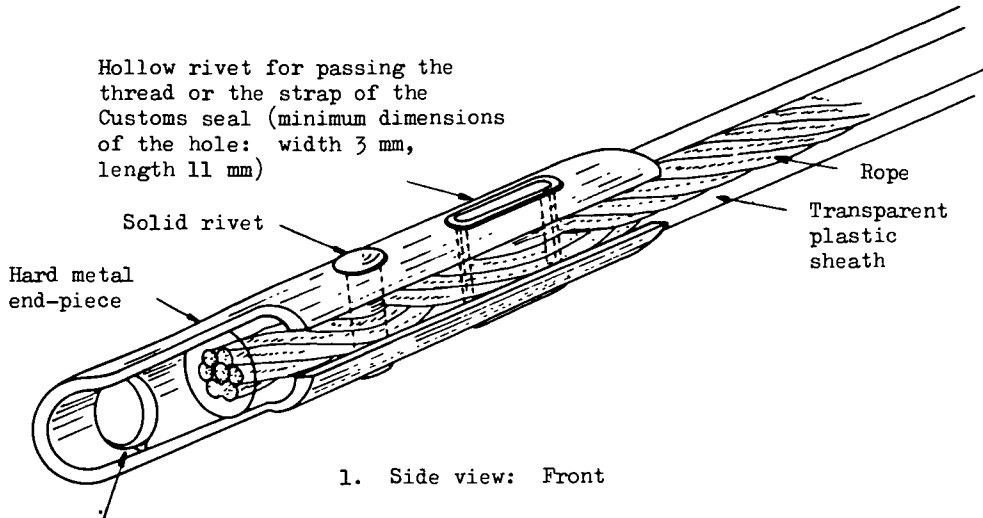
Inside view

PART I, SKETCH NO. 4. REPAIR OF THE SHEET

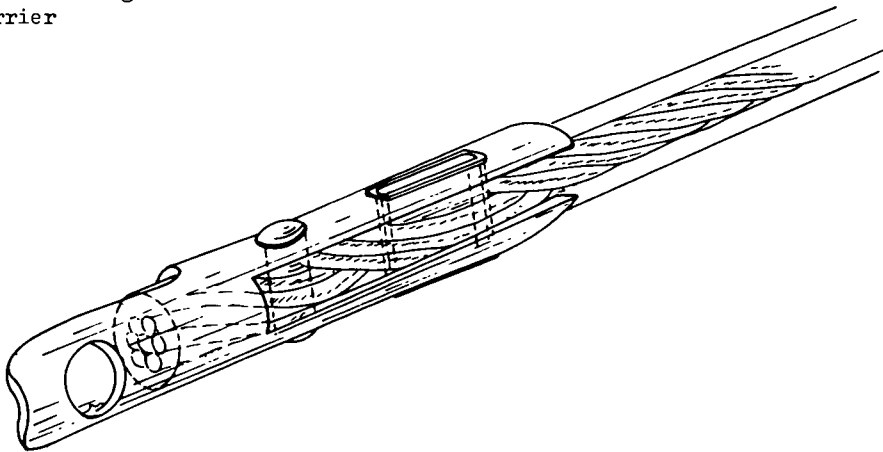


* Threads visible from the inside shall be of a colour different from that of the threads visible from the outside and from that of the sheet.

PART I, SKETCH NO. 5. SPECIMEN OF END-PIECE



Hole for closing
by carrier



PART II. PROCEDURES FOR THE APPROVAL OF CONTAINERS COMPLYING WITH THE TECHNICAL CONDITIONS PRESCRIBED IN PART I

General

1. Containers may be approved for the transport of goods under Customs seal either:
- (a) at the manufacturing stage, by design type (procedure for approval at the manufacturing stage); or
 - (b) at a stage subsequent to manufacture, either individually or in respect of a specified number of containers of the same type (procedure for approval at a stage subsequent to manufacture).

Provisions common to both approval procedures

2. The competent authority responsible for granting approval shall issue to the applicant, after approval, a certificate of approval valid, as the case may be, either for an unlimited series of containers of the approved type or for a specified number of containers.

3. The beneficiary of approval shall affix an approval plate to the approved container or containers before their use for the transport of goods under Customs seal.

4. The approval plate shall be affixed permanently and in a clearly visible place adjacent to any other approval plate issued for official purposes.

5. The approval plate, conforming to Model No. 1 reproduced in appendix 1 to this part, shall take the form of a metal plate measuring not less than 20 cm by 10 cm. The following particulars shall be stamped into or embossed on the plate or indicated on its surface in any other permanent and legible way, in at least the English or the French language:

- (a) the words "Approved for transport under Customs seal";
- (b) an indication of the country in which approval was granted either by name or by means of the distinguishing sign used to indicate the country of registration of motor vehicles in international road traffic, and the number (figures, letters, etc.) of the certificate of approval and the year (e.g., "NL/26/73" means "Netherlands, Certificate of Approval No. 26, issued in 1973");
- (c) the serial number assigned to the container by the manufacturer (manufacturer's number);
- (d) if the container has been approved by type, the identification numbers or letters of the type of container.

6. If a container no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under Customs seal, be restored to the condition which had justified its approval, so as to comply again with the said technical conditions.

7. If the essential characteristics of a container are changed, the container shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under Customs seal.

Special provisions for approval by design type at the manufacturing stage

8. Where the containers are manufactured by type series, the manufacturer may apply to the competent authority of the country of manufacture for approval by design type.

9. The manufacturer shall state in his application the identification numbers or letters which he assigns to the type of container to which his application for approval relates.

10. The application shall be accompanied by drawings and a detailed design specification of the container type to be approved.

11. The manufacturer shall give an undertaking in writing that he will:

- (a) produce to the competent authority such containers of the type concerned as that authority may wish to examine;
- (b) permit the competent authority to examine further units at any time during the production of the type series concerned;
- (c) advise the competent authority of any change, of whatever magnitude, in the design or specification before proceeding with such change;

(d) mark the containers in a visible place with, in addition to the markings required on the approval plate, the identification numbers or letters of the design type and the serial number of the container in the type series (manufacturer's number);

(e) keep a record of containers manufactured to the approved design type.

12. The competent authority shall state what changes, if any, must be made to the proposed design type so that approval may be granted.

13. No type-approval by design type shall be granted unless the competent authority has satisfied itself by examination of one or more containers manufactured to the design type concerned that containers of that type comply with the technical conditions prescribed in part I.

14. When a container type is approved there shall be issued to the applicant a single certificate of approval conforming to Model No. II reproduced in appendix 2 to this part and valid for all containers manufactured in conformity with the specifications of the type so approved. Such certificate shall entitle the manufacturer to affix to every container of the type series an approval plate in the form prescribed in paragraph 5 of this part.

Special provisions for approval at a stage subsequent to manufacture

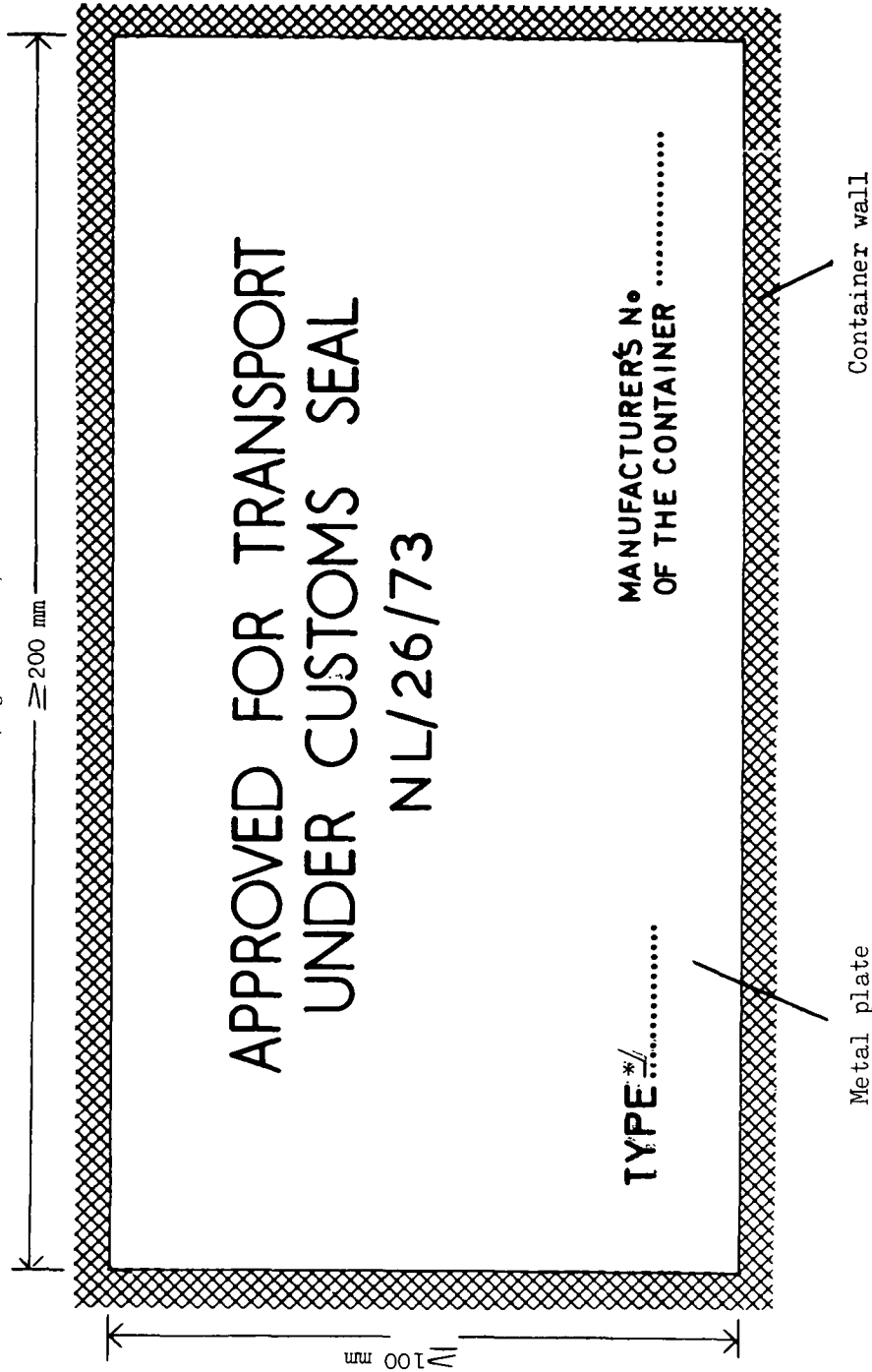
15. If approval has not been applied for at the manufacturing stage, the owner, the operator, or the representative of either, may apply for approval to the competent authority to which he is able to produce the container or containers and for which he seeks approval.

16. An application for approval submitted under paragraph 15 of this part shall state the serial number (manufacturer's number) placed on each container by the manufacturer.

17. When the competent authority has ascertained that the container or containers comply with the technical conditions prescribed in part I, by examination of as many containers as it considers necessary, it shall issue a certificate of approval conforming to Model No. III reproduced in appendix 3 to this part and valid solely for the number of containers approved. Such certificate, which shall bear the manufacturer's serial number or numbers assigned to the container or containers to which it relates, shall entitle the applicant to affix to each container so approved the approval plate prescribed in paragraph 5 of this part.

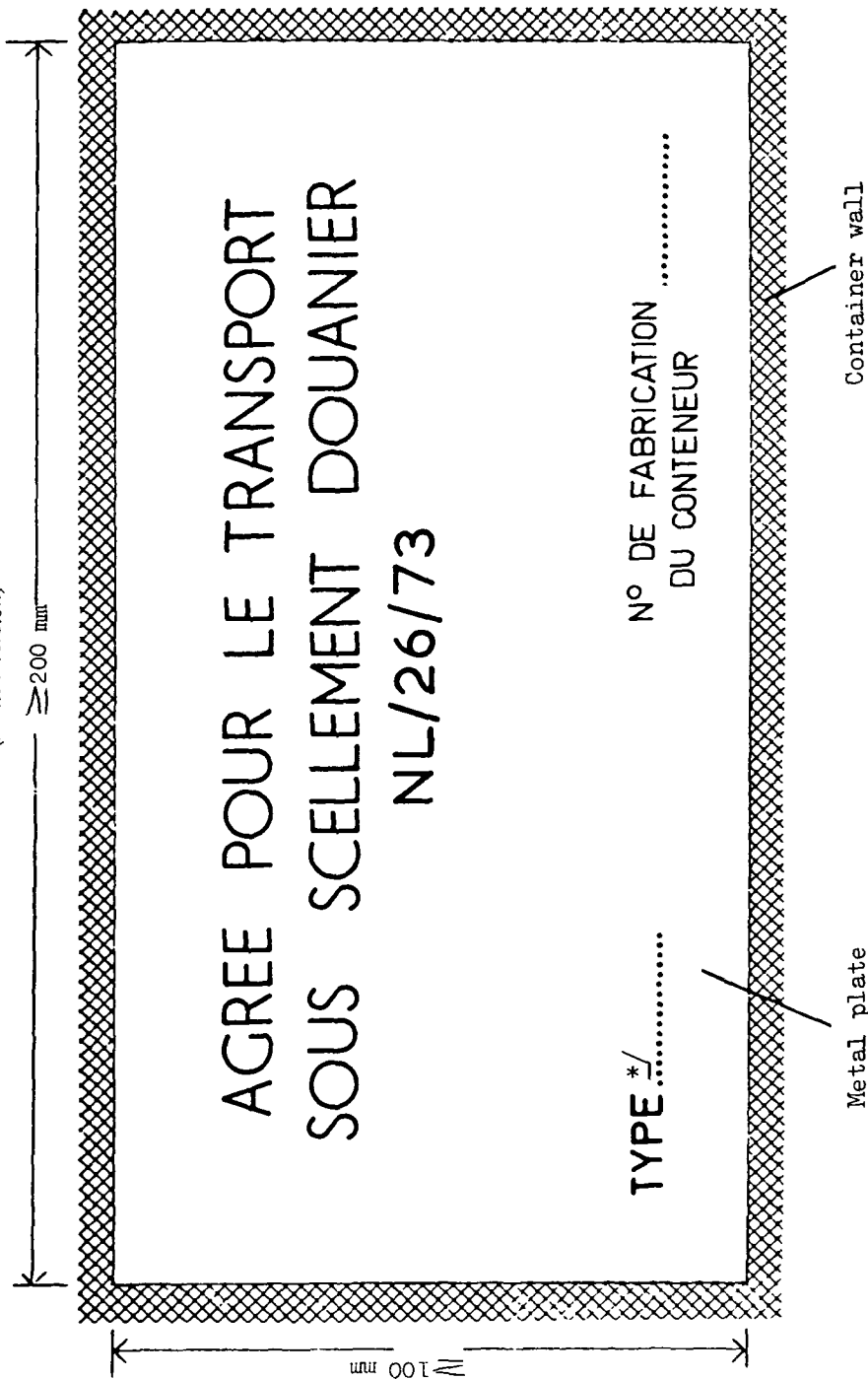
APPENDIX I TO PART II

MODEL NO. I. APPROVAL PLATE
(English version)



* Only in case of approval by design type.

APPENDIX I TO PART II
MODEL NO. I. APPROVAL PLATE
(French version)



* Only in case of approval by design type.

APPENDIX 2 TO PART II

MODEL NO. II. CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS
UNDER COVER OF TIR CARNETS (1975)*CERTIFICATE OF APPROVAL BY DESIGN TYPE*

1. Certificate No.*
2. This is to certify that the container design type described below has been approved and that containers manufactured to this type can be accepted for the transport of goods under Customs seal.
3. Kind of container
4. Identification number or letters of the design type
5. Identification number of the working drawings
6. Identification number of the design specifications
7. Tare weight
8. External dimensions in cm
9. Essential characteristics of structure (nature of materials, kind of construction, etc.)
10. This certificate is valid for all containers manufactured in conformity with the drawings and specifications referred to above.
11. Issued to
(manufacturer's name and address)
 who is authorized to affix an approval plate to each container of the approved design type manufactured by him,
 at on 19 ..
(place) (date)
 by
(signature and stamp of issuing service or organization)
 (See notice overleaf)

IMPORTANT NOTICE

(Annex 7, part II, paragraphs 6 and 7, to the Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR Carnets, 1975)

6. If a container no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under Customs seal, be restored to the condition which had justified its approval, so as to comply again with the said technical conditions.
7. If the essential characteristics of a container are changed, the container shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under Customs seal.

* Insert the letters and figures, which are to be marked on the approval plate (see annex 7, part II, paragraph 5 (b), to the Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR Carnets, 1975)

APPENDIX 3 TO PART II

MODEL NO. III. CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT
OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS (1975)*CERTIFICATE OF APPROVAL
GRANTED AT A STAGE SUBSEQUENT TO MANUFACTURE*

1. Certificate No.*
2. This is to certify that the container (containers) specified below has (have) been approved for the transport of goods under Customs seal.
3. Kind of container(s)
4. Serial number(s) assigned to the container(s) by the manufacturer
5. Tare weight
6. External dimensions in cm
7. Essential characteristics of structure (nature of materials, kind of construction, etc.)
8. Issued to
(applicant's name and address)
who is authorized to affix an approval plate to the above-mentioned container(s),
at on 19
(place) (date)
by
(signature and stamp of issuing service or organization)

(See notice overleaf)

IMPORTANT NOTICE

(Annex 7, part II, paragraphs 6 and 7, to the Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR Carnets, 1975)

6. If a container no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under Customs seal, be restored to the condition which had justified its approval, so as to comply again with the said technical conditions.
7. If the essential characteristics of a container are changed, the container shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under Customs seal.

* Insert the letters and figures, which are to be marked on the approval plate (see annex 7, part II, paragraph 5 (b), to the Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR Carnets, 1975)

PART III. EXPLANATORY NOTES

1. The explanatory notes to annex 2 set out in annex 6 of this Convention apply *mutatis mutandis* to containers approved for transport under Customs seal for the application of this Convention.

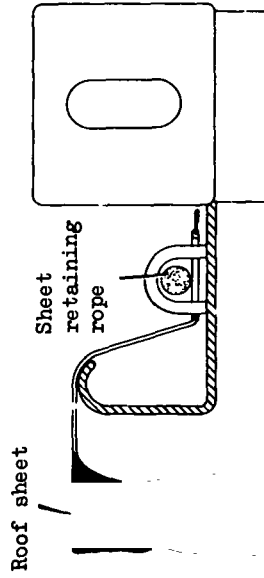
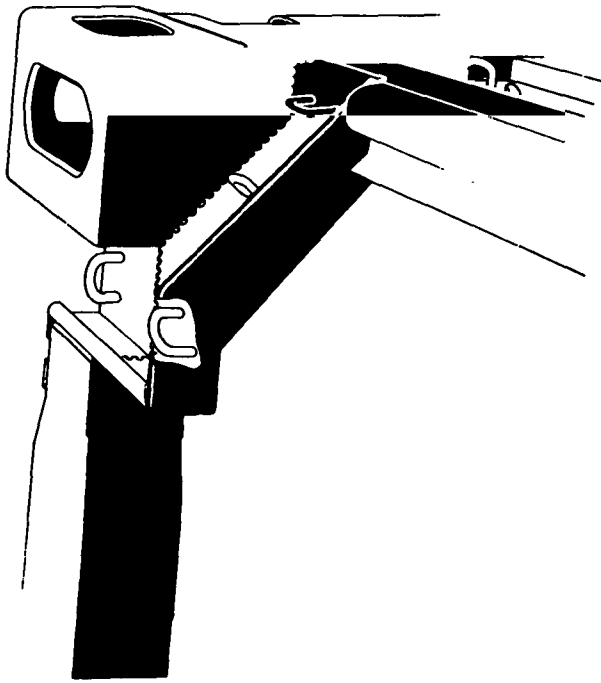
2. *Part I, article 4, paragraph 6, subparagraph (a)*. Example of a system of affixing sheets around containers' corner-castings, acceptable from a Customs point of view, is given in the sketch appended to this part III.

3. *Part II, paragraph 5*. If two sheeted containers, approved for transport under Customs seal have been joined together in such a way that they form one container, covered by a single sheet and fulfilling the conditions for transport under Customs seal, a separate certificate of approval, or approval plate, shall not be required for the combination.

PART III. DEVICE FOR AFFIXING SHEETS AROUND CONTAINERS' CORNER CASTINGS

The device illustrated below meets the requirements of part I, article 4, paragraph 6, subparagraph (a).

Application at corner posts



Sectional view

ANNEX 8

COMPOSITION AND RULES OF PROCEDURE OF THE ADMINISTRATIVE COMMITTEE

Article 1. (i) The Contracting Parties shall be members of the Administrative Committee.

(ii) The Committee may decide that the competent administrations of States referred to in article 52, paragraph 1, of this Convention which are not Contracting Parties or representatives of international organizations may, for questions which interest them, attend the sessions of the Committee as observers.

Article 2. The Secretary-General of the United Nations shall provide the Committee with secretariat services.

Article 3. The Committee shall, at its first session each year, elect a chairman and a vice-chairman.

Article 4. The Secretary-General of the United Nations shall convene under the auspices of the Economic Commission for Europe the Committee annually and also at the request of the competent administrations of at least five States which are Contracting Parties.

Article 5. Proposals shall be put to the vote. Each State which is a Contracting Party represented at the session shall have one vote. Proposals other than amendments to this Convention shall be adopted by the Committee by a majority of those present and voting. Amendments to this Convention and the decisions referred to in articles 59 and 60 of this Convention shall be adopted by a two-thirds majority of those present and voting.

Article 6. A quorum consisting of not less than half of the States which are Contracting Parties is required for the purposes of taking decisions.

Article 7. Before the closure of its session, the Committee shall adopt its report.

Article 8. In the absence of relevant provisions in this annex, the Rules of Procedure of the Economic Commission for Europe shall be applicable unless the Committee decides otherwise.

CONVENTION¹ DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (CONVENTION TIR)

Les Parties contractantes,

Désireuses de faciliter les transports internationaux de marchandises par véhicules routiers;

Considérant que l'amélioration des conditions des transports constitue un des facteurs essentiels au développement de la coopération entre elles;

Déclarant se prononcer en faveur d'une simplification et d'une harmonisation des formalités administratives dans le domaine des transports internationaux, en particulier aux frontières;

Sont convenues de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

a) DÉFINITIONS

Article premier

Aux fins de la présente Convention, on entend :

a) Par «opération TIR», le transport de marchandises d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane de destination, sous le régime, dit «régime TIR», établi par la présente Convention;

b) Par «droits et taxes à l'importation ou à l'exportation», les droits de douane et tous autres droits, taxes, redevances et impositions diverses qui sont perçus à

¹ Entrée en vigueur à l'égard des Etats indiqués ci-après le 20 mars 1978, soit six mois après la date à laquelle cinq Etats l'avaient signée à titre définitif ou avaient déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conformément à l'article 53, paragraphe 1 :

<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive (s) ou date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>
Autriche.....	13 mai 1977
France.....	30 décembre 1976 <i>s</i>
Malte.....	18 février 1977 <i>a</i>
Suède.....	17 décembre 1976 <i>s</i>
Yougoslavie.....	20 septembre 1977

Par la suite, la Convention est entrée en vigueur pour les Etats suivants six mois après la date du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conformément à l'article 53, paragraphe 2 :

<i>Etat</i>	<i>Date de dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>
Tunisie..... (Avec effet au 13 avril 1978.)	13 octobre 1977
Bulgarie*..... (Avec effet au 20 avril 1978.)	20 octobre 1977 <i>a</i>
Suisse..... (Avec effet au 3 août 1978.)	3 février 1978
Finlande..... (Avec effet au 27 août 1978.)	27 février 1978
Hongrie*..... (Avec effet au 9 septembre 1978.)	9 mars 1978

* Voir p. 296 du présent volume pour le texte des réserves et déclarations faites lors de la ratification ou de l'adhésion.

l'importation ou à l'exportation, ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation de marchandises, à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus;

c) Par «véhicule routier», non seulement un véhicule routier à moteur, mais aussi toute remorque ou semi-remorque conçue pour y être attelée;

d) Par «ensemble de véhicules», des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;

e) Par «conteneur», un engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue) :

- i) Constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises;
 - ii) Ayant un caractère permanent et étant, de ce fait, suffisamment résistant pour permettre son usage répété;
 - iii) Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport;
 - iv) Conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre;
 - v) Conçu de façon à être facile à remplir et à vider; et
 - vi) D'un volume intérieur d'au moins un mètre cube;
- Les «carrosseries amovibles» sont assimilées aux conteneurs;

f) Par «bureau de douane de départ», tout bureau de douane d'une Partie contractante où commence, pour tout ou partie du chargement, le transport international sous le régime TIR;

g) Par «bureau de douane de destination», tout bureau de douane d'une Partie contractante où prend fin, pour tout ou partie du chargement, le transport international sous le régime TIR;

h) Par «bureau de douane de passage», tout bureau de douane d'une Partie contractante par lequel un véhicule routier, un ensemble de véhicules ou un conteneur est importé ou exporté au cours d'une opération TIR;

j) Par «personnes», à la fois les personnes physiques et les personnes morales;

k) Par «marchandises pondéreuses ou volumineuses», tout produit pondéreux ou volumineux qui, en raison de son poids, de ses dimensions ou de sa nature, n'est en général transporté ni dans un véhicule routier clos ni dans un conteneur clos;

l) Par «association garante», une association agréée par les autorités douanières d'une Partie contractante pour se porter caution des personnes qui utilisent le régime TIR.

b) CHAMP D'APPLICATION

Article 2

La présente Convention vise les transports de marchandises effectués sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières, d'un bureau de douane de départ d'une Partie contractante à un bureau de douane de destination d'une autre Partie contractante, ou de la même Partie contractante, dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou dans des conteneurs, à condition qu'une partie du trajet entre le début de l'opération TIR et son achèvement se fasse par route.

Article 3

Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention :

- a) Les transports doivent être effectués :
 - i) Par des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs préalablement agréés dans les conditions énoncées au chapitre III, a; ou
 - ii) Par d'autres véhicules routiers, d'autres ensembles de véhicules ou d'autres conteneurs s'ils se font conformément aux conditions énoncées au chapitre III, c;
- b) Les transports doivent avoir lieu sous la garantie d'associations agréées conformément aux dispositions de l'article 6 et doivent être effectués sous le couvert d'un carnet TIR conforme au modèle reproduit à l'annexe 1 de la présente Convention.

c) PRINCIPES

Article 4

Les marchandises transportées sans le régime TIR ne seront pas assujetties au paiement ou à la consignation des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation aux bureaux de douane de passage.

Article 5

1. Les marchandises transportées sous le régime TIR dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs scellés ne seront pas, en règle générale, soumises à la visite par la douane aux bureaux de passage.

2. Toutefois, en vue d'éviter des abus, les autorités douanières pourront, exceptionnellement et notamment lorsqu'il y a soupçon d'irrégularité, procéder à ces bureaux à la visite des marchandises.

CHAPITRE II. DÉLIVRANCE DES CARNETS TIR; RESPONSABILITÉ DES ASSOCIATIONS GARANTES

Article 6

1. Sous les conditions et garanties qu'elle déterminera, chaque Partie contractante pourra habiliter des associations à délivrer les carnets TIR, soit directement, soit par l'intermédiaire d'associations correspondantes, et à se porter caution.

2. Une association ne pourra être agréée dans un pays que si sa garantie s'étend également aux responsabilités encourues dans ce pays à l'occasion d'opérations sous le couvert de carnets TIR délivrés par des associations étrangères affiliées à l'organisation internationale à laquelle elle est elle-même affiliée.

Article 7

Seront admises au bénéfice de la franchise des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation et ne seront soumises à aucune prohibition ou restriction d'importation et d'exportation les formules de carnets TIR expédiées aux associations garantes par les associations étrangères correspondantes ou par des organisations internationales.

Article 8

1. L'association garante s'engagera à acquitter les droits et taxes à l'importation ou à l'exportation exigibles, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard qui auraient dû être acquittés en vertu des lois et règlements douaniers du pays dans lequel une irrégularité relative à l'opération TIR aura été relevée. Elle sera tenue, conjointement et solidairement avec les personnes redevables des sommes visées ci-dessus, au paiement de ces sommes.

2. Lorsque les lois et règlements d'une Partie contractante ne prévoient pas le paiement des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation dans les cas prévus au paragraphe 1 ci-dessus, l'association garante s'engagera à acquitter, dans les mêmes conditions, une somme égale au montant des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard.

3. Chaque Partie contractante déterminera le montant maximum, par carnet TIR, des sommes qui peuvent être exigées de l'association garante au titre des dispositions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

4. L'association garante deviendra responsable à l'égard des autorités du pays où est situé le bureau de douane de départ à partir du moment où le carnet TIR aura été pris en charge par le bureau de douane. Dans les pays suivants traversés au cours d'une opération de transport de marchandises sous le régime TIR, cette responsabilité commencera lorsque les marchandises seront importées ou, en cas de suspension de l'opération TIR conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 26, lorsque le carnet TIR sera pris en charge par le bureau de douane où l'opération TIR est reprise.

5. La responsabilité de l'association garante s'étendra non seulement aux marchandises énumérées sur le carnet TIR, mais aussi aux marchandises qui, tout en n'étant pas énumérées sur ce carnet, se trouveraient dans la partie scellée du véhicule routier ou dans le conteneur scellé; elle ne s'étendra à aucune autre marchandise.

6. Pour déterminer les droits et taxes visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, les indications relatives aux marchandises figurant au carnet TIR vaudront jusqu'à preuve du contraire.

7. Lorsque les sommes visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article deviennent exigibles, les autorités compétentes doivent, dans la mesure du possible, en requérir le paiement de la (ou des) personne(s) directement redevable(s) de ces sommes avant d'introduire une réclamation près l'association garante.

Article 9

1. L'association garante fixe la période de validité du carnet TIR en spécifiant un dernier jour de validité au-delà duquel le carnet ne peut être présenté au bureau de douane de départ pour la prise en charge.

2. Pourvu qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ, le dernier jour de validité, ou avant cette date, comme il est prévu au paragraphe 1 ci-dessus, le carnet demeurera valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination.

Article 10

1. Le carnet TIR peut être déchargé avec ou sans réserve; si des réserves sont faites, elles doivent se rapporter à des faits liés à l'opération TIR elle-même. Ces faits doivent être indiqués sur le carnet TIR.

2. Lorsque les autorités douanières d'un pays auront déchargé sans réserve un carnet TIR, elles ne pourront plus réclamer à l'association garante le paiement des

sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8, à moins que le certificat de décharge n'ait été obtenu d'une façon abusive ou frauduleuse.

Article 11

1. En cas de non-décharge d'un carnet TIR, ou lorsque la décharge d'un carnet TIR comporte des réserves, les autorités compétentes n'auront pas le droit d'exiger de l'association garante le paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 si, dans un délai d'un an à compter de la date de la prise en charge du carnet TIR par ces autorités, elles n'ont pas avisé par écrit l'association de la non-décharge ou de la décharge avec réserves. Cette disposition sera également applicable en cas de décharge obtenue d'une façon abusive ou frauduleuse, mais alors le délai sera de deux ans.

2. La demande de paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 sera adressée à l'association garante au plus tôt trois mois à compter de la date à laquelle cette association a été avisée que le carnet n'a pas été déchargé, qu'il a été déchargé avec réserves ou que la décharge a été obtenue d'une façon abusive ou frauduleuse, et au plus tard deux ans à compter de cette même date. Toutefois, en ce qui concerne les cas qui sont déferés à la justice dans le délai sus-indiqué de deux ans, la demande de paiement sera adressée dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle la décision judiciaire est devenue exécutoire.

3. Pour acquitter les sommes exigées, l'association garante disposera d'un délai de trois mois à compter de la date de la demande de paiement qui lui aura été adressée. L'association obtiendra le remboursement des sommes versées si, dans les deux ans suivant la date de la demande de paiement, il a été établi à la satisfaction des autorités douanières qu'aucune irrégularité n'a été commise en ce qui concerne l'opération de transport en cause.

CHAPITRE III. TRANSPORT DE MARCHANDISES SOUS CARNET TIR

a) AGRÉMENT DES VÉHICULES ET DES CONTENEURS

Article 12

Pour bénéficier des dispositions des sections *a* et *b* du présent chapitre, chaque véhicule routier doit satisfaire, par sa construction et son équipement, aux conditions définies à l'annexe 2 de la présente Convention et doit avoir été agréé selon la procédure définie à l'annexe 3 de la présente Convention. Le certificat d'agrément doit être conforme au modèle de l'annexe 4.

Article 13

1. Pour bénéficier des dispositions des sections *a* et *b* du présent chapitre, les conteneurs doivent être construits conformément aux conditions définies dans la première partie de l'annexe 7 et doivent avoir été agréés selon la procédure définie dans la deuxième partie de cette annexe.

2. Les conteneurs agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier en application de la Convention douanière relative aux containers de 1956¹, des accords passés sous l'égide des Nations Unies qui en ont découlé, de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972², ou de tous actes internationaux qui remplaceraient ou

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 338, p. 103.

² *Ibid.*, vol. 988, p. 43.

modifieraient cette dernière Convention, sont considérés comme répondant aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus et doivent être acceptés pour le transport sous le régime TIR sans nouvel agrément.

Article 14

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître la validité de l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs qui ne satisfont pas aux conditions prévues aux articles 12 et 13 ci-dessus. Toutefois, les Parties contractantes éviteront de retarder le transport lorsque les défauts constatés sont d'importance mineure et ne créent aucun risque de fraude.

2. Avant d'être réutilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, le véhicule routier ou le conteneur qui ne répond plus aux conditions ayant motivé son agrément devra, soit être remis dans son état initial, soit faire l'objet d'un nouvel agrément.

b) PROCÉDURE DE TRANSPORT SOUS COUVERT D'UN CARNET TIR

Article 15

1. Aucun document douanier particulier ne sera exigé pour l'importation temporaire du véhicule routier, de l'ensemble de véhicules ou du conteneur utilisés pour le transport de marchandises sous le régime TIR. Aucune garantie ne sera exigée pour le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne sauraient empêcher une Partie contractante d'exiger l'accomplissement, au bureau de douane de destination, des formalités prescrites dans sa réglementation nationale, afin de garantir qu'une fois achevée l'opération TIR le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront réexportés.

Article 16

Lorsqu'une opération TIR sera effectuée par un véhicule routier ou par un ensemble de véhicules, une plaque rectangulaire portant l'inscription «TIR» et ayant les caractéristiques mentionnées à l'annexe 5 de la présente Convention sera placée à l'avant, et une autre identique à l'arrière du véhicule routier ou de l'ensemble de véhicules. Ces plaques seront disposées de façon à être bien visibles et elles seront amovibles.

Article 17

1. Un seul carnet TIR sera établi par véhicule routier, ou par conteneur. Un carnet TIR unique pourra cependant être établi pour un ensemble de véhicules ou pour plusieurs conteneurs chargés sur un seul véhicule routier ou sur un ensemble de véhicules. Dans ce cas, le manifeste des marchandises du carnet TIR devra reprendre séparément le contenu de chaque véhicule faisant partie d'un ensemble de véhicules ou de chaque conteneur.

2. Le carnet TIR sera valable pour un seul voyage. Il contiendra au moins le nombre de volets détachables de prise en charge et de décharge nécessaire pour le transport en cause.

Article 18

Une opération TIR pourra comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais, sauf autorisation de la Partie contractante ou des Parties contractantes intéressées,

- a) Les bureaux de douane de départ devront être situés dans un seul pays;
- b) Les bureaux de douane de destination ne pourront pas être situés dans plus de deux pays;
- c) Le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre.

Article 19

Les marchandises et le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront présentés avec le carnet TIR au bureau de douane de départ. Les autorités douanières du pays de départ prendront les mesures nécessaires pour s'assurer de l'exactitude du manifeste des marchandises et pour l'apposition des scellements douaniers, ou pour le contrôle des scellements douaniers apposés sous la responsabilité desdites autorités douanières par des personnes dûment autorisées.

Article 20

Pour le parcours sur le territoire de leur pays, les autorités douanières pourront fixer un délai et exiger que le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur suivent un itinéraire déterminé.

Article 21

A chaque bureau de douane de passage, ainsi qu'aux bureaux de douane de destination, le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront présentés aux fins de contrôle aux autorités douanières avec le chargement et le carnet TIR y afférent.

Article 22

1. En règle générale et sauf dans le cas où elles procéderaient à la visite des marchandises en application du paragraphe 2 de l'article 5, les autorités douanières des bureaux de douane de passage de chacune des Parties contractantes accepteront les scellements douaniers des autres Parties contractantes, sous réserve qu'ils soient intacts. Toutefois, lesdites autorités douanières pourront, si les nécessités du contrôle l'exigent, ajouter leurs propres scellements.

2. Les scellements douaniers ainsi acceptés par une Partie contractante bénéficieront sur son territoire de la même protection juridique que les scellements nationaux.

Article 23

Les autorités douanières ne doivent

- Faire escorter, aux frais des transporteurs, les véhicules routiers, les ensembles de véhicules ou les conteneurs sur le territoire de leur pays,
 - Faire procéder, en cours de route, au contrôle et à la visite du chargement des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs
- que dans des cas exceptionnels.

Article 24

Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, des autorités douanières procèdent à la visite du chargement d'un véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou

d'un conteneur, elles feront mention des nouveaux scellements apposés, ainsi que de la nature des contrôles effectués, sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le carnet TIR.

Article 25

Si un scellement douanier est rompu en cours de route, dans des cas autres que ceux prévus aux articles 24 et 35, ou si des marchandises ont péri ou ont été endommagées sans qu'un tel scellement soit rompu, la procédure prévue à l'annexe I de la présente Convention pour l'utilisation du carnet TIR sera suivie, sans préjudice de l'application éventuelle des dispositions des législations nationales, et il sera dressé le procès-verbal de constat inséré dans le carnet TIR.

Article 26

1. Lorsque le transport effectué sous carnet TIR emprunte sur une partie du trajet le territoire d'un Etat qui n'est pas Partie contractante à la présente Convention, l'opération TIR sera suspendue durant cette traversée. Dans ce cas les autorités douanières de la Partie contractante dont le territoire est ensuite emprunté accepteront le carnet TIR pour la reprise de l'opération TIR sous réserve que les scellements douaniers et/ou marques d'identification soient demeurés intacts.

2. Il en sera de même pour la partie du trajet au cours de laquelle le carnet TIR n'est pas utilisé par le titulaire du carnet sur le territoire d'une Partie contractante en raison de l'existence de procédures plus simples de transit douanier ou lorsque l'utilisation d'un régime de transit douanier n'est pas nécessaire.

3. Dans ces cas, les bureaux de douane où l'opération TIR est interrompue ou reprise seront considérés respectivement comme bureaux de passage à la sortie ou à l'entrée.

Article 27

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, et en particulier de l'article 18, un autre bureau de douane de destination pourra être substitué à un bureau de douane de destination initialement désigné.

Article 28

A l'arrivée du chargement au bureau de douane de destination, et à condition que les marchandises soient alors placées sous un autre régime douanier ou dédouanées pour la consommation, la décharge du carnet TIR aura lieu sans retard.

c) DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS DE MARCHANDISES PONDÉREUSES OU VOLUMINEUSES

Article 29

1. Les dispositions de la présente section ne seront applicables qu'aux transports de marchandises pondéreuses ou volumineuses telles qu'elles sont définies à l'alinéa *k* de l'article premier de la présente Convention.

2. Lorsque les dispositions de la présente section sont applicables, le transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses peut, selon ce que les autorités du bureau de douane de départ décident, s'effectuer avec des véhicules ou des conteneurs non scellés.

3. Les dispositions de la présente section ne seront appliquées que si, de l'avis des autorités du bureau de douane de départ, il est possible d'identifier sans difficulté, grâce à

la description qui en est donnée, les marchandises pondéreuses ou volumineuses transportées, ainsi que, le cas échéant, les accessoires transportés en même temps, ou de les munir de scellements douaniers et/ou de marques d'identification, de façon à empêcher toute substitution ou soustraction de ces marchandises sans qu'il en subsiste des indices manifestes.

Article 30

Toutes les dispositions de la présente Convention auxquelles il n'est pas dérogé par les dispositions particulières de la présente section sont applicables au transport des marchandises pondéreuses ou volumineuses sous le régime TIR.

Article 31

La responsabilité de l'association garante s'étendra non seulement aux marchandises énumérées sur le carnet TIR, mais aussi aux marchandises qui, tout en n'étant pas énumérées sur ce carnet, se trouveraient sur le plateau de chargement ou parmi les marchandises énumérées sur le carnet TIR.

Article 32

Le carnet TIR utilisé devra porter sur sa couverture et sur tous ses volets l'indication «marchandises pondéreuses ou volumineuses» en caractères gras, en anglais ou en français.

Article 33

Les autorités du bureau de douane de départ pourront exiger que des listes de colisage, des photos, des plans, etc. qui s'avèrent nécessaires pour l'identification des marchandises transportées soient annexés au carnet TIR. Dans ce cas, elles apposeront un visa sur ces documents, un exemplaire desdits documents sera attaché au verso de la page de couverture du carnet TIR et tous les manifestes du carnet feront mention desdits documents.

Article 34

Les autorités des bureaux de douane de passage de chacune des Parties contractantes accepteront les scellements douaniers et/ou marques d'identification apposés par les autorités compétentes des autres Parties contractantes. Elles pourront toutefois ajouter d'autres scellements et/ou marques d'identification, et feront mention sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le carnet TIR des nouveaux scellements et/ou marques d'identification apposés.

Article 35

Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, les autorités douanières procédant à la visite du chargement sont amenées à rompre les scellements et/ou à enlever les marques d'identification, elles feront mention sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le carnet TIR des nouveaux scellements et/ou marques d'identification apposés.

CHAPITRE IV. IRRÉGULARITÉS

Article 36

Toute infraction aux dispositions de la présente Convention exposera le contrevenant, dans le pays où l'infraction a été commise, aux sanctions prévues par la législation de ce pays.

Article 37

Lorsqu'il n'est pas possible de déterminer le territoire sur lequel une irrégularité a été commise, elle est réputée avoir été commise sur le territoire de la Partie contractante où elle a été constatée.

Article 38

1. Chaque Partie contractante aura le droit d'exclure, temporairement ou à titre définitif, du bénéfice des dispositions de la présente Convention, toute personne coupable d'infraction grave aux lois ou règlements de douane applicables aux transports internationaux de marchandises.

2. Cette exclusion sera immédiatement notifiée aux autorités douanières de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la personne en cause est établie ou domiciliée, ainsi qu'à la ou aux association(s) garante(s) du pays dans lequel l'infraction aura été commise.

Article 39

Lorsque les opérations TIR sont reconnues régulières par ailleurs :

1. Les Parties contractantes ne relèveront pas les différences mineures concernant l'exécution des obligations relatives au délai ou à l'itinéraire.

2. De même, les divergences entre les indications figurant sur le manifeste de marchandises du carnet TIR et le contenu du véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou du conteneur ne seront pas considérées comme des infractions à la charge du titulaire du carnet TIR, au sens de la présente Convention, lorsqu'il sera apporté la preuve, à la satisfaction des autorités compétentes, que ces divergences ne sont pas dues à des erreurs commises en connaissance de cause ou par négligence lors du chargement ou de l'expédition des marchandises ou lors de l'établissement dudit manifeste.

Article 40

Les Administrations douanières des pays de départ et de destination ne retiendront pas à la charge du titulaire du carnet TIR les divergences qui seraient éventuellement constatées dans ces pays lorsque ces divergences concerneront respectivement les régimes douaniers qui auront précédé ou qui auront suivi l'opération TIR et que le titulaire dudit carnet sera hors de cause.

Article 41

Lorsqu'il est établi à la satisfaction des autorités douanières que les marchandises reprises au manifeste d'un carnet TIR ont péri ou ont été irrémédiablement perdues par accident ou par force majeure, ou qu'elles sont manquantes pour des causes tenant à leur nature, la dispense de paiement des droits et taxes normalement exigibles sera accordée.

Article 42

Sur demande motivée d'une Partie contractante, les autorités compétentes des Parties contractantes intéressées par une opération TIR accepteront de communiquer à celle-ci toutes les informations disponibles qui seraient nécessaires pour l'application des dispositions des articles 39, 40 et 41 ci-dessus.

CHAPITRE V. NOTES EXPLICATIVES

Article 43

Les notes explicatives figurant aux annexes 6 et 7 (troisième partie) donnent l'interprétation de certaines dispositions de la présente Convention et de ses annexes. Elles reprennent également certaines pratiques recommandées.

CHAPITRE VI. DISPOSITIONS DIVERSES

Article 44

Chaque Partie contractante octroiera des facilités aux associations garantes intéressées en ce qui concerne :

- a) Le transfert des devises nécessaires au règlement des sommes réclamées par les autorités des Parties contractantes en vertu des dispositions reprises à l'article 8 de la présente Convention; et
- b) Le transfert des devises nécessaires au paiement des formules de carnet TIR envoyées aux associations garantes par les associations étrangères correspondantes ou par les organisations internationales.

Article 45

Chaque Partie contractante fera publier la liste des bureaux de douane de départ, de passage et de destination qu'elle aura désignés pour l'accomplissement des opérations TIR. Les Parties contractantes dont les territoires sont limitrophes se consulteront pour désigner d'un commun accord les bureaux frontières correspondants et les heures d'ouverture de ceux-ci.

Article 46

1. Pour les opérations douanières mentionnées dans la présente Convention, l'intervention du personnel des douanes ne donnera pas lieu à redevance, exception faite des cas où cette intervention aurait lieu en dehors des jours, heures et emplacements normalement prévus pour de telles opérations.

2. Dans la mesure du possible, les Parties contractantes faciliteront dans les bureaux de douane les opérations douanières relatives aux marchandises périssables.

Article 47

1. Les dispositions de la présente Convention ne font obstacle ni à l'application des restrictions et contrôles dérivant des réglementations nationales et basés sur des considérations de moralité publique, de sécurité publique, d'hygiène ou de santé publique ou sur des considérations d'ordre vétérinaire ou phytopathologique, ni à la perception des sommes exigibles du fait de ces réglementations.

2. Les dispositions de la présente Convention ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions nationales ou internationales réglementant les transports.

Article 48

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit pour les Parties contractantes qui forment une union douanière ou économique d'adopter des règles particulières concernant les opérations de transport au départ ou à destination de leurs territoires ou en transit par ceux-ci pour autant que ces règles ne diminuent pas les facilités prévues par la présente Convention.

Article 49

La présente Convention ne fait pas obstacle à l'application des facilités plus grandes que les Parties contractantes accordent ou voudraient accorder, soit par des dispositions unilatérales, soit en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux, sous réserve que les facilités ainsi accordées n'entravent pas l'application des dispositions de la présente Convention, et en particulier le fonctionnement des opérations TIR.

Article 50

Les Parties contractantes se communiqueront mutuellement, sur demande, les informations nécessaires à l'application des dispositions de la présente Convention, notamment celles relatives à l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs, ainsi qu'aux caractéristiques techniques de leur construction.

Article 51

Les annexes à la présente Convention font partie intégrante de la Convention.

CHAPITRE VII. DISPOSITIONS FINALES

Article 52. SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTATION, APPROBATION ET ADHÉSION

1. Tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, Parties au statut de la Cour internationale de Justice, et tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention :

- a) En la signant, sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
- b) En déposant un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation après l'avoir signée sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) En déposant un instrument d'adhésion.

2. La présente Convention sera ouverte du 1^{er} janvier 1976 jusqu'au 31 décembre 1976 inclus, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats visés au paragraphe 1 du présent article. Après cette date, elle sera ouverte à leur adhésion.

3. Les unions douanières ou économiques peuvent également, conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 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'auront pas le droit de vote.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 53. ENTRÉE EN VIGUEUR

1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle cinq des Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 52 l'auront signée sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Après que cinq des Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 52 l'auront signée sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur, pour toutes les nouvelles Parties contractantes, six mois après la date du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention.

4. Tout instrument de cette nature déposé après l'acceptation d'un amendement mais avant son entrée en vigueur sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention à la date de l'entrée en vigueur de l'amendement.

Article 54. DÉNONCIATION

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet quinze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

3. La validité des carnets TIR pris en charge par le bureau de douane de départ avant la date à laquelle la dénonciation prendra effet ne sera pas affectée par cette dénonciation, et la garantie des associations garantes restera effective selon les conditions de la présente Convention.

Article 55. EXTINCTION

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre des Etats qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, la présente Convention cessera de produire ses effets à partir de la fin de ladite période de douze mois.

Article 56. ABROGATION DE LA CONVENTION TIR (1959)¹

1. A son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes à la présente Convention, la Convention TIR (1959).

2. Les certificats d'agrément délivrés pour les véhicules routiers et les conteneurs selon les conditions de la Convention TIR (1959) seront acceptés, dans la limite de leur délai de validité, ou sous réserve de renouvellement, pour le transport de marchandises sous scellement douanier par les Parties contractantes à la présente Convention, pourvu que ces véhicules et ces conteneurs continuent de remplir les conditions selon lesquelles ils avaient été agréés à l'origine.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 348, p. 13.

Article 57. RÈGLEMENTS DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige ou d'une autre manière.

2. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé de la manière prévue au paragraphe 1 du présent article sera soumis, à la requête de l'une d'entre elles, à un tribunal arbitral composé de la façon suivante : chacune des parties au différend nommera un arbitre et ces arbitres désigneront un autre arbitre qui sera président. Si, trois mois après avoir reçu une requête, l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre, ou si les arbitres n'ont pu choisir un président, l'une quelconque de ces parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de procéder à la nomination de l'arbitre ou du président du tribunal arbitral.

3. La décision du tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions du paragraphe 2 aura force obligatoire pour les parties au différend.

4. Le tribunal arbitral arrêtera son propre règlement intérieur.

5. Les décisions du tribunal arbitral seront prises à la majorité.

6. Toute controverse qui pourrait surgir entre les parties au différend au sujet de l'interprétation et de l'exécution de la sentence arbitrale pourra être portée par l'une des parties devant le tribunal arbitral qui a rendu la sentence pour être jugée par lui.

Article 58. RÉSERVES

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les paragraphes 2 à 6 de l'article 57 de la présente Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par ces paragraphes envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. A l'exception des réserves prévues au paragraphe 1 du présent article, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 59. PROCÉDURE D'AMENDEMENT DE LA PRÉSENTE CONVENTION

1. La présente Convention, y compris ses annexes, pourra être modifiée sur proposition d'une Partie contractante suivant la procédure prévue dans le présent article.

2. Tout amendement proposé à la présente Convention sera examiné par un Comité de gestion composé de toutes les Parties contractantes conformément au Règlement intérieur faisant l'objet de l'annexe 8. Tout amendement de cette nature examiné ou élaboré au cours de la réunion du Comité de gestion et adopté par le Comité à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes pour acceptation.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 60, tout amendement proposé communiqué en application des dispositions du paragraphe précédent entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date à laquelle la communication a été faite, si pendant cette période aucune objection à l'amendement proposé n'a été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante.

4. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas avoir été accepté et n'aura aucun effet.

Article 60. PROCÉDURE SPÉCIALE D'AMENDEMENT DES ANNEXES 1, 2, 3, 4, 5, 6 ET 7

1. Tout amendement proposé aux annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7, examiné conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 59, entrera en vigueur à une date qui sera fixée par le Comité de gestion au moment de son adoption, à moins qu'à une date antérieure, que fixera le Comité de gestion au même moment, un cinquième des Etats qui sont Parties contractantes ou cinq Etats qui sont Parties contractantes, si ce chiffre est inférieur, aient notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qu'ils élèvent des objections contre l'amendement. Les dates visées au présent paragraphe seront fixées par le Comité de gestion à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.

2. A son entrée en vigueur, un amendement adopté conformément à la procédure prévue au paragraphe 1 ci-dessus remplacera, pour toutes les Parties contractantes, toute disposition précédente à laquelle il se rapporte.

Article 61. DEMANDES, COMMUNICATIONS ET OBJECTIONS

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies informera toutes les Parties contractantes et tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52 de la présente Convention de toute demande, communication ou objection faite en vertu des articles 59 et 60 ci-dessus et de la date d'entrée en vigueur d'un amendement.

Article 62. CONFÉRENCE DE RÉVISION

1. Un Etat qui est Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser la présente Convention.

2. Une conférence de révision, à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52, sera convoquée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies si, dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aura communiqué la notification, un quart au moins des Etats qui sont Parties contractantes lui signifient leur assentiment à la demande.

3. Une conférence de révision à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52 sera convoquée également par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies dès notification d'une requête à cet effet du Comité de gestion. Le Comité de gestion décidera s'il y a lieu de formuler une telle requête à la majorité de ses membres présents et votants.

4. Si une conférence est convoquée en application des dispositions des paragraphes 1 ou 3 du présent article, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à soumettre, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles voudraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fera tenir à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence et les textes de ces propositions trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

Article 63. NOTIFICATIONS

Outre les notifications et communications prévues aux articles 61 et 62, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera à tous les Etats visés à l'article 52 :

- a) Les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l'article 52;
- b) Les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à l'article 53;
- c) Les dénonciations au titre de l'article 54;
- d) L'extinction de la présente Convention au titre de l'article 55;
- e) Les réserves formulées au titre de l'article 58.

Article 64. TEXTE AUTHENTIQUE

Après le 31 décembre 1976, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacune des Parties contractantes et à chacun des Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52, qui ne sont pas Parties contractantes.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le quatorze novembre mil neuf cent soixante-quinze, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

ANNEXE I

MODÈLE DU CARNET TIR¹

Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont également imprimées en anglais; les «Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture.

ANNEXE 2

RÈGLEMENT SUR LES CONDITIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX VÉHICULES
ROUTIERS POUVANT ÊTRE ADMIS AU TRANSPORT INTERNATIONAL SOUS SCEL-
LEMENT DOUANIER

Article premier. PRINCIPES FONDAMENTAUX

Seuls pourront être agréés pour le transport international de marchandises, sous scellement douanier, les véhicules dont le compartiment réservé au chargement est construit et aménagé de telle façon :

- a) Qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du véhicule ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier;
- b) Qu'un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace;
- c) Qu'ils ne comportent aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises;
- d) Que tous les espaces susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.

Article 2. STRUCTURE DU COMPARTIMENT RÉSERVÉ AU CHARGEMENT

1. Pour répondre aux prescriptions de l'article premier du présent Règlement :

- a) Les éléments constitutifs du compartiment réservé au chargement (parois, planchers, portes, toit, montants, cadres, traverses, etc.) seront assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant

¹ Voir hors-texte dans une pochette à la fin du volume

être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles. Si les parois, le plancher, les portes et le toit sont constitués d'éléments divers, ces éléments devront répondre aux mêmes prescriptions et être suffisamment résistants;

- b) Les portes et tous autres systèmes de fermeture (y compris les robinets, trous d'homme, flasques, etc.) comporteront un dispositif permettant l'apposition d'un scellement douanier. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, ni la porte ou la fermeture être ouverte sans rompre le scellement douanier. Ce dernier sera protégé de manière adéquate. Les toits ouvrants seront admis;
- c) Les ouvertures de ventilation et d'écoulement seront munies d'un dispositif empêchant d'avoir accès à l'intérieur du compartiment réservé au chargement. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles.

2. Nonobstant les dispositions de l'article premier, alinéa c, du présent Règlement, les éléments constitutifs du compartiment réservé au chargement qui, pour des raisons pratiques, doivent comporter des espaces vides (par exemple, entre les cloisons d'une paroi double) seront admis. Afin que ces espaces ne puissent être utilisés pour y dissimuler des marchandises :

- i) Si le revêtement intérieur du compartiment recouvre la paroi sur toute sa hauteur du plancher au toit ou, dans d'autres cas, si l'espace existant entre ce revêtement et la paroi extérieure est entièrement clos, ledit revêtement devra être posé de telle sorte qu'il ne puisse pas être démonté et remis en place sans laisser de traces visibles; et
- ii) Si le revêtement ne recouvre pas la paroi sur toute sa hauteur et si les espaces qui le séparent de la paroi extérieure ne sont pas entièrement clos, et dans tous les autres cas où la construction engendre les espaces, le nombre desdits espaces devra être réduit au minimum et ces espaces devront être aisément accessibles pour les visites douanières.

3. Les lucarnes seront autorisées à condition qu'elles soient faites de matériaux suffisamment résistants et qu'elles ne puissent être enlevées et remises en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles. Toutefois, le verre sera admis, mais dans ce cas la lucarne sera pourvue d'un grillage métallique fixe ne pouvant être enlevé de l'extérieur; la dimension des mailles du grillage ne dépassera pas 10 mm.

4. Les ouvertures aménagées dans le plancher à des fins techniques, telles que graissage, entretien, remplissage du sablier, ne seront admises qu'à condition d'être munies d'un couvercle qui doit pouvoir être fixé de telle manière qu'un accès de l'extérieur au compartiment réservé au chargement ne soit pas possible.

Article 3. VÉHICULES BÂCHÉS

1. Les véhicules bâchés satisferont aux conditions des articles premier et 2 du présent Règlement dans la mesure où elles sont susceptibles de leur être appliquées. Ils seront en outre conformes aux dispositions du présent article.

2. La bâche sera soit en forte toile, soit en tissu recouvert de matière plastique ou caoutchouté, non extensible et suffisamment résistant. Elle sera en bon état et confectionnée de manière qu'une fois placé le dispositif de fermeture on ne puisse avoir accès au compartiment réservé au chargement sans laisser de traces visibles.

3. Si la bâche est faite de plusieurs pièces, les bords de ces pièces seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures éloignées d'un moins 15 mm. Ces coutures seront faites conformément au croquis n° 1 joint au présent Règlement; toutefois, lorsque, pour certaines parties de la bâche (telles que rabats et angles renforcés), il n'est pas possible d'assembler les pièces de cette façon, il suffira de replier le bord de la partie supérieure et de faire les coutures conformément aux croquis n° 2 ou n° 2, a, joints au présent Règlement. L'une des coutures ne sera visible que de l'intérieur, et la couleur du fil utilisé pour cette couture devra être de couleur nettement différente de la couleur de la bâche ainsi que de la couleur du fil utilisé pour l'autre couture. Toutes les coutures seront faites à la machine.

4. Si la bâche est en tissu recouvert de matière plastique et faite de plusieurs pièces, ces pièces pourront également être assemblées par soudure conformément au croquis n° 3 joint au présent Règlement. Le bord d'une pièce recouvrira le bord de l'autre sur une largeur d'au moins 15 mm. La

fusion des pièces sera assurée sur toute cette largeur. Le bord extérieur d'assemblage sera recouvert d'un ruban de matière plastique, d'une largeur d'au moins 7 mm, qui sera fixé par le même procédé de soudure. Il sera imprimé sur ce ruban, ainsi que sur une largeur d'au moins 3 mm de chaque côté de celui-ci, un relief uniforme et bien marqué. La soudure sera faite de telle manière que les pièces ne puissent être séparées, puis réassemblées, sans laisser de traces visibles.

5. Les raccommodages s'effectueront selon la méthode illustrée au croquis n° 4 joint au présent Règlement, les bords seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures visibles et distantes d'au moins 15 mm; la couleur du fil visible de l'intérieur sera différente de celle du fil visible de l'extérieur et de celle de la bâche; toutes les coutures seront faites à la machine. Lorsque le raccommodage d'une bâche endommagée près des bords doit être opéré en remplaçant la partie abîmée par une pièce, la couture pourra aussi s'effectuer conformément aux prescriptions du paragraphe 3 du présent article et du croquis n° 1 joint au présent Règlement. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront également être effectués suivant la méthode décrite au paragraphe 4 du présent article mais, dans ce cas, le ruban devra être apposé sur les deux faces de la bâche, la pièce étant posée sur la face interne.

6. a) La bâche sera fixée au véhicule de façon à répondre strictement aux conditions de l'article premier, alinéas *a* et *b*, du présent Règlement. La fermeture en sera assurée par :

- i) Des anneaux métalliques apposés au véhicule;
- ii) Des œillets pratiqués dans le bord de la bâche;
- iii) Un lien de fermeture passant dans les anneaux par-dessus la bâche et restant visible à l'extérieur sur toute sa longueur.

La bâche recouvrira des éléments solides du véhicule sur une distance d'au moins 250 mm mesurés à partir du centre des anneaux de fixation, sauf dans les cas où le système de construction du véhicule empêcherait par lui-même tout accès au compartiment réservé au chargement.

b) Lorsque le bord d'une bâche doit être attaché de manière permanente au véhicule, l'assemblage sera continu et réalisé au moyen de dispositifs solides.

7. La bâche sera supportée par une superstructure adéquate (montants, parois, arceaux, lattes, etc.).

8. L'intervalle entre les anneaux et entre les œillets ne dépassera pas 200 mm. Les œillets seront renforcés.

9. Seront utilisés comme liens de fermeture :

- a) Des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm; ou
- b) Des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm entourées d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

Les câbles pourront être entourés d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

10. Chaque câble ou corde devra être d'une seule pièce et muni d'un embout de métal dur à chaque extrémité. Le dispositif d'attache de chaque embout métallique devra comporter un rivet creux traversant le câble ou la corde et permettant le passage du lien du scellement douanier. Le câble ou la corde devra rester visible de part et d'autre du rivet creux, de façon qu'il soit possible de s'assurer que ce câble ou cette corde est bien d'une seule pièce (voir le croquis n° 5 joint au présent Règlement).

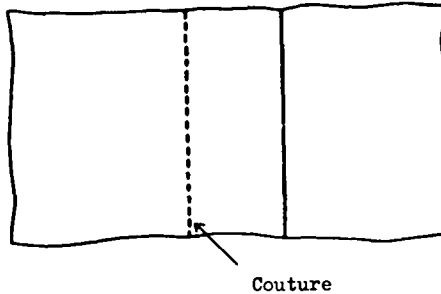
11. Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement pratiquées dans la bâche, les deux bords de la bâche se chevaucheront de façon suffisante. En outre, leur fermeture sera assurée par :

- a) Un rabat cousu ou soudé conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article;
- b) Des anneaux et des œillets satisfaisant aux conditions du paragraphe 8 du présent article; et
- c) Une lanière faite d'une matière appropriée, d'une seule pièce et non extensible, d'au moins 20 mm de largeur et 3 mm d'épaisseur, passant dans les anneaux et retenant ensemble les deux bords de la bâche ainsi que le rabat; cette lanière sera fixée à l'intérieur de la bâche et pourvue d'un œillet pour recevoir le câble ou la corde visé au paragraphe 9 du présent article.

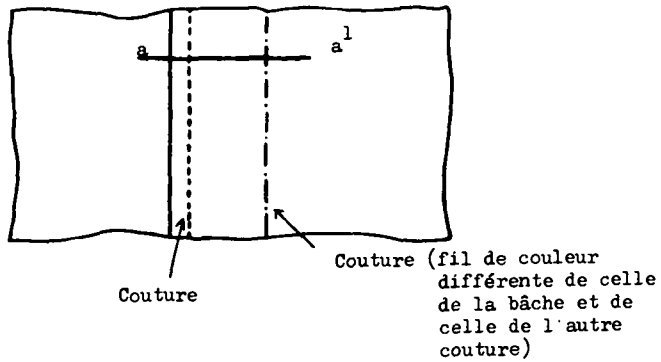
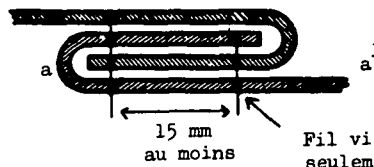
Lorsqu'il existe un dispositif spécial (chicane, etc.) empêchant d'avoir accès au compartiment réservé au chargement sans laisser de traces visibles, un rabat ne sera pas exigé.

CROQUIS N° 1. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR COUTURE

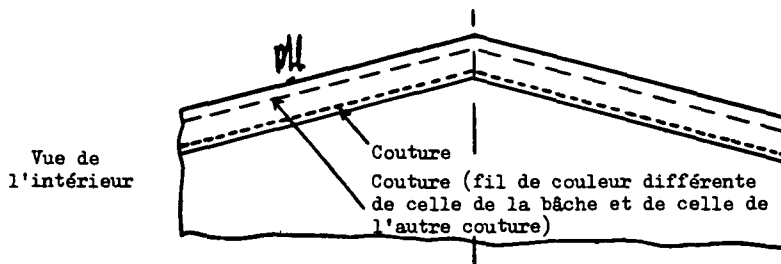
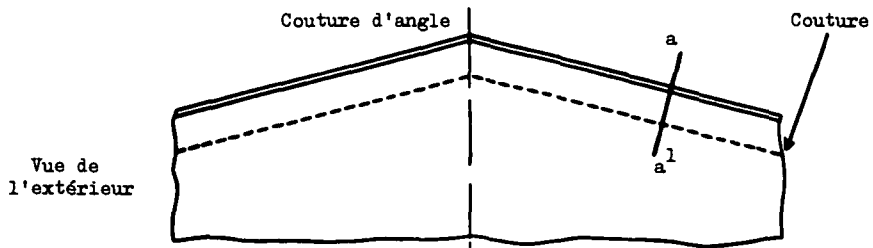
Vue de l'extérieur



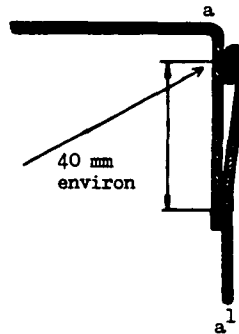
Vue de l'intérieur

Coupe a-a¹
Couture à double repliFil visible de l'intérieur
seulement et de couleur
différente de celle de
la bâche et de celle de
l'autre couture

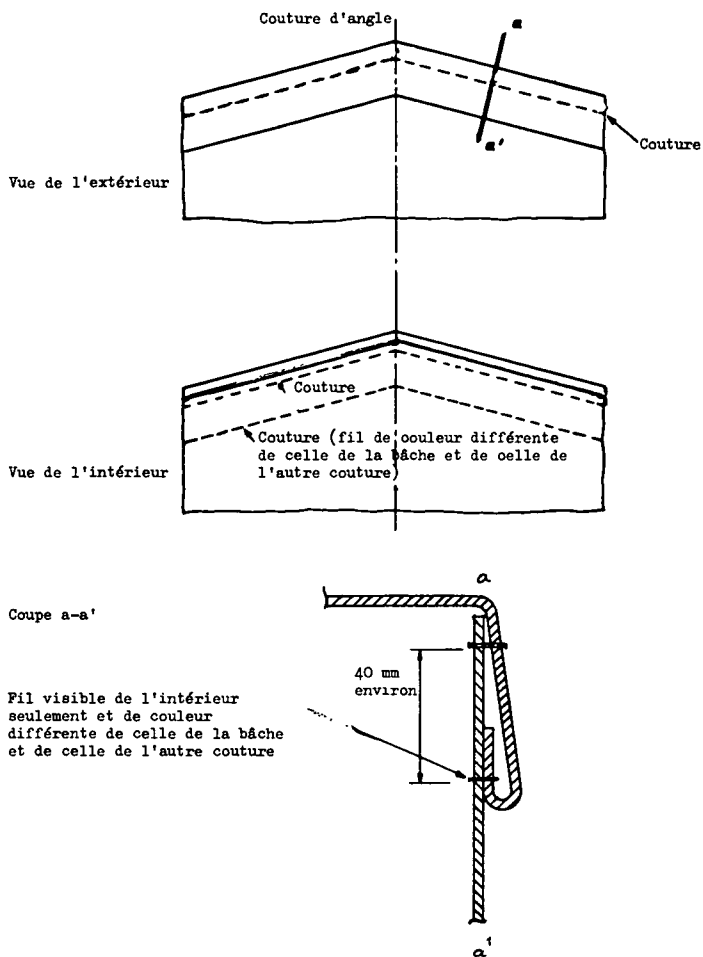
CROQUIS N° 2. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR COUTURE

Coupe a-a¹

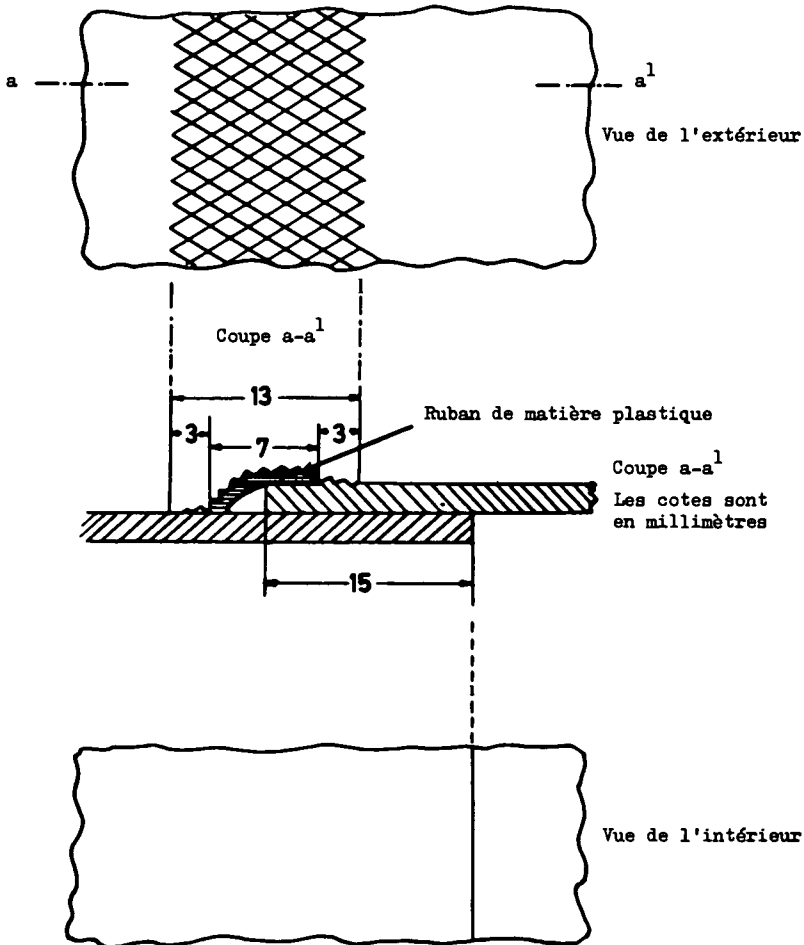
Fil visible de l'intérieur
seulement et de couleur
différente de celle de la
bâche et de celle de
l'autre couture



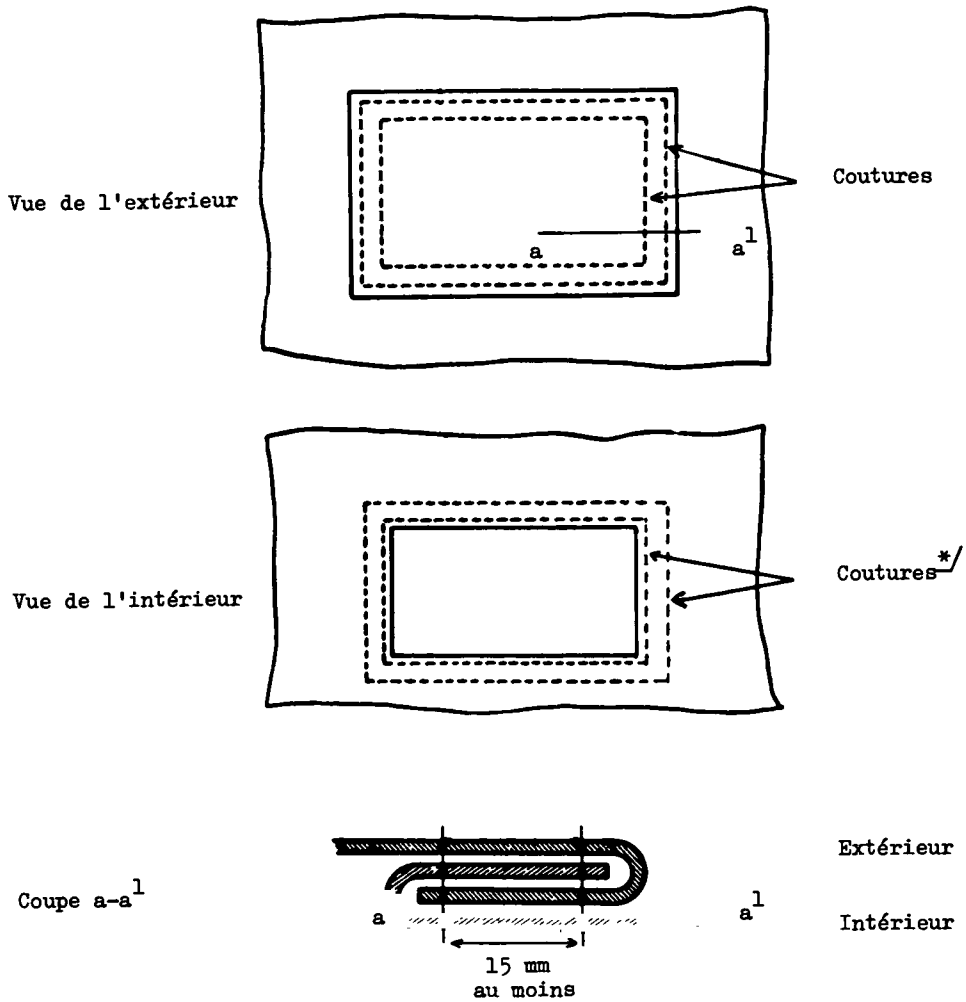
CROQUIS N° 2 a). BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR COUTURE



CROQUIS N° 3. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR SOUDURE



CROQUIS N° 4. RACCOMMODAGE DE LA BÂCHE

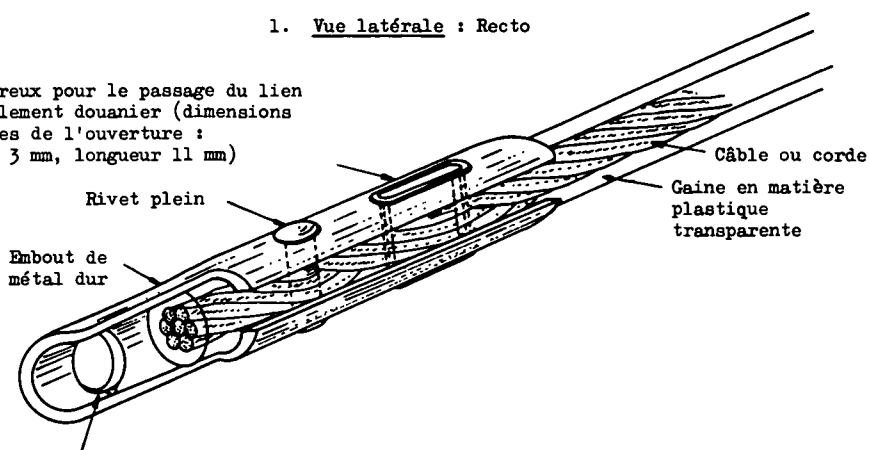


* Les fils visibles de l'intérieur devront être de couleur différente de celle des fils visibles de l'extérieur, et de celle de la bâche.

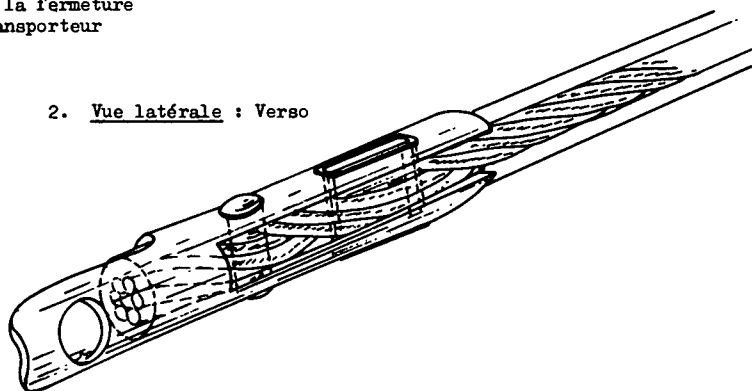
CROQUIS N° 5. SPÉCIMEN D'EMBOUT

1. Vue latérale : Recto

Rivet creux pour le passage du lien
du scellement douanier (dimensions
minimales de l'ouverture :
largeur 3 mm, longueur 11 mm)



Trou pour la fermeture
par le transporteur

2. Vue latérale : Verso

ANNEXE 3

PROCÉDURE D'AGRÉMENT DES VÉHICULES ROUTIERS RÉPONDANT
AUX CONDITIONS TECHNIQUES PRÉVUES DANS LE RÈGLEMENT DE L'ANNEXE 2*Généralités*

1. Les véhicules routiers peuvent être agréés selon l'une des procédures suivantes :
 - a) Soit individuellement,
 - b) Soit par type de construction (série de véhicules routiers).
2. L'agrément donnera lieu à la délivrance d'un certificat d'agrément conforme au modèle de l'annexe 4. Ce certificat sera imprimé dans la langue du pays de délivrance et en français ou en anglais. Il sera accompagné, lorsque l'autorité qui a délivré l'agrément l'aura estimé utile, de photographies ou de dessins authentifiés par cette autorité. Le nombre de ces documents sera alors porté par cette autorité dans la rubrique n° 6 du certificat.
3. Le certificat devra se trouver à bord du véhicule routier.
4. Les véhicules routiers seront présentés tous les deux ans, aux fins de vérification et de reconduction éventuelle de l'agrément, aux autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou, en cas de véhicules non immatriculés, du pays dans lequel le propriétaire ou l'usager est domicilié.
5. Si un véhicule routier ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.
6. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un véhicule routier sont modifiées, ce véhicule ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra recevoir un nouvel agrément de l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR.
7. Les autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule ou, dans le cas de véhicules ne nécessitant pas d'immatriculation, les autorités compétentes du pays où le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule est établi peuvent, le cas échéant, retirer ou renouveler le certificat d'agrément ou délivrer un nouveau certificat d'agrément dans les circonstances énumérées à l'article 14 de la présente Convention et aux paragraphes 4, 5 et 6 de la présente annexe.

Procédure d'agrément individuel

8. L'agrément individuel est demandé à l'autorité compétente par le propriétaire, l'exploitant ou le représentant de l'un ou de l'autre. L'autorité compétente procède au contrôle du véhicule routier présenté en application des règles générales prévues aux paragraphes 1 à 7 ci-dessus, s'assure qu'il satisfait aux conditions techniques prescrites à l'annexe 2 et délivre, après agrément, un certificat conforme au modèle de l'annexe 4.

Procédure d'agrément par type de construction (séries de véhicules routiers)

9. Lorsque les véhicules routiers sont fabriqués en série selon un même type de construction, le constructeur pourra demander l'agrément par type de construction à l'autorité compétente du pays de fabrication.

10. Le constructeur devra indiquer, dans sa demande, les numéros ou les lettres d'identification qu'il attribue au type de véhicule routier dont il demande l'agrément.

11. Cette demande devra être accompagnée de plans et d'une spécification détaillée de la construction du type de véhicule routier à agréer.

12. Le constructeur devra s'engager par écrit :

- a) A présenter à l'autorité compétente ceux des véhicules du type en cause qu'elle désire examiner;
- b) A permettre à l'autorité compétente d'examiner d'autres unités à tout moment au cours de la production de la série du type considéré;

- c) A informer l'autorité compétente de toute modification des plans ou des spécifications, quelle qu'en soit l'importance, avant d'y procéder;
- d) A porter sur les véhicules routiers, en un endroit visible, les numéros ou lettres d'identification du type de construction, ainsi que le numéro d'ordre de chaque véhicule dans la série du type considéré (numéro de fabrication);
- e) A tenir un état des véhicules fabriqués selon le type agréé.

13. L'autorité compétente indiquera, le cas échéant, les modifications à apporter au type de construction prévu pour pouvoir accorder l'agrément.

14. Aucun agrément par type de construction ne sera accordé sans que l'autorité compétente ait constaté, par l'examen d'un ou plusieurs véhicules fabriqués selon ce type de construction, que les véhicules de ce type satisfont aux conditions techniques prescrites à l'annexe 2.

15. L'autorité compétente notifiera par écrit au constructeur sa décision d'agrément du type. Cette décision sera datée, numérotée, et désignera avec précision l'autorité qui l'a prise.

16. L'autorité compétente prendra les mesures nécessaires pour délivrer, pour chaque véhicule construit en conformité avec le type de construction agréé, un certificat d'agrément dûment visé par ses soins.

17. Le titulaire du certificat d'agrément devra, avant toute utilisation du véhicule, pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, compléter, en tant que de besoin, le certificat d'agrément par :

- L'indication du numéro d'immatriculation attribué au véhicule (rubrique n° 1); ou
- Lorsqu'il s'agit d'un véhicule non soumis à l'immatriculation, l'indication de son nom et du siège de son établissement (rubrique n° 8).

18. Lorsqu'un véhicule ayant fait l'objet d'un agrément par type de construction est exporté vers un autre pays, Partie contractante à la présente Convention, aucune nouvelle procédure d'agrément ne sera exigée dans ce pays du fait de l'importation.

Procédure d'annotation du certificat d'agrément

19. Lorsqu'un véhicule agréé, transportant des marchandises sous le couvert d'un carnet TIR, présente des défauts d'importance majeure, les autorités compétentes des Parties contractantes pourront, soit refuser au véhicule l'autorisation de poursuivre son voyage sous le couvert d'un carnet TIR, soit permettre au véhicule de continuer son voyage sous le couvert d'un carnet TIR sur leur propre territoire en prenant les mesures de contrôle appropriées. Le véhicule agréé devra être remis en état dans les moindres délais et, au plus tard, avant toute nouvelle utilisation pour le transport sous le couvert d'un carnet TIR.

20. Dans chacun de ces deux cas, les autorités douanières porteront une mention appropriée à la rubrique n° 10 du certificat d'agrément du véhicule. Lorsque le véhicule aura été remis dans un état qui justifie l'agrément, il sera présenté aux autorités compétentes d'une Partie contractante qui valideront à nouveau le certificat en ajoutant à la rubrique n° 11 une mention annulant les annotations précédentes. Aucun véhicule dont le certificat porte une mention à la rubrique n° 10 en vertu des dispositions précitées ne pourra être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert d'un carnet TIR tant qu'il n'aura pas été remis en état et que les annotations à la rubrique n° 10 n'auront pas été annulées comme il est dit ci-dessus.

21. Toute mention portée sur le certificat sera datée et authentifiée par les autorités compétentes.

22. Lorsque les autorités douanières jugent qu'un véhicule présente des défauts d'importance mineure qui ne créent aucun risque de fraude, la poursuite de l'utilisation de ce véhicule pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR pourra être autorisée. Le porteur du certificat d'agrément sera avisé de cette défektivité et devra faire remettre son véhicule en état dans des délais raisonnables.

ANNEXE 4

MODÈLE DU CERTIFICAT D'AGRÈMENT D'UN VÉHICULE ROUTIER

(dernière page)

(Page de couverture)

AVIS IMPORTANT

1. Le certificat d'agrément sera accompagné, lorsque l'autorité qui a délivré l'agrément l'aura estimé utile, de photographies ou de dessins authentifiés par cette autorité. Le nombre de ces documents sera alors porté par cette autorité dans la rubrique No 5 du certificat.
2. Le certificat devra se trouver à bord du véhicule routier.
3. Les véhicules routiers seront présentés tous les deux ans, aux fins de vérification et de reconduction éventuelle de l'agrément, aux autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou, en cas de véhicules non immatriculés, du pays dans lequel le propriétaire ou l'utilisateur est domicilié.
4. Si un véhicule routier ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert de carnet TIR, être remis, dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.
5. Lorsqu'un véhicule routier ne satisfait plus aux conditions techniques, le véhicule ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra recevoir un nouvel agrément de l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR.

C E R T I F I C A T D'AGRÈMENT

d'un véhicule routier pour les transports des
marchandises sous scellement douanier

Certificat No

Convention TIR du 14 novembre 1975

Délivré par (autorité compétente)

(Page 2)

CERTIFICAT D'ACCRESENT No																
IDENTIFICATION 1. Numéro d'immatriculation 2. Type du véhicule 3. Numéro de châssis 4. Marque (ou nom du constructeur) 5. Autres caractéristiques 6r. Nombre d'annexes	Valable jusqu'au <input style="width: 50px;" type="text"/> <input type="checkbox"/> agrément individuel <input type="checkbox"/> agrément par type de construction (marquer d'une croix la case appropriée) Lieu <input style="width: 100px;" type="text"/> Date <input style="width: 100px;" type="text"/> Signature <input style="width: 100px;" type="text"/> Cachet <input style="width: 100px; border: 1px dashed black;" type="text"/>															
8. TITULAIRE (propriétaire ou utilisateur) (seulement pour véhicules non immatriculés) Nom et adresse <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>																
9. RENOUVELLEMENTS <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">Valable jusqu'à</td> <td style="width: 40%;"><input style="width: 95%;" type="text"/></td> <td style="width: 40%;"><input style="width: 95%;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Lieu</td> <td><input style="width: 95%;" type="text"/></td> <td><input style="width: 95%;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Date</td> <td><input style="width: 95%;" type="text"/></td> <td><input style="width: 95%;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Signature</td> <td><input style="width: 95%;" type="text"/></td> <td><input style="width: 95%;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Cachet</td> <td><input style="width: 95%;" type="text"/></td> <td><input style="width: 95%;" type="text"/></td> </tr> </table>		Valable jusqu'à	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	Lieu	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	Date	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	Signature	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>	Cachet	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>
Valable jusqu'à	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>														
Lieu	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>														
Date	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>														
Signature	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>														
Cachet	<input style="width: 95%;" type="text"/>	<input style="width: 95%;" type="text"/>														

OBSERVATIONS

(réservé aux autorités compétentes)

10. Défauts constatés <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; height: 40px;">Autorité</td> <td style="width: 50%;">Cachet</td> </tr> <tr> <td style="height: 40px;">Signature</td> <td></td> </tr> </table>	Autorité	Cachet	Signature		11. Remise en état <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; height: 40px;">Autorité</td> <td style="width: 50%;">Cachet</td> </tr> <tr> <td style="height: 40px;">Signature</td> <td></td> </tr> </table>	Autorité	Cachet	Signature	
Autorité	Cachet								
Signature									
Autorité	Cachet								
Signature									
10. Défauts constatés <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; height: 40px;">Autorité</td> <td style="width: 50%;">Cachet</td> </tr> <tr> <td style="height: 40px;">Signature</td> <td></td> </tr> </table>	Autorité	Cachet	Signature		11. Remise en état <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; height: 40px;">Autorité</td> <td style="width: 50%;">Cachet</td> </tr> <tr> <td style="height: 40px;">Signature</td> <td></td> </tr> </table>	Autorité	Cachet	Signature	
Autorité	Cachet								
Signature									
Autorité	Cachet								
Signature									
10. Défauts constatés <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; height: 40px;">Autorité</td> <td style="width: 50%;">Cachet</td> </tr> <tr> <td style="height: 40px;">Signature</td> <td></td> </tr> </table>	Autorité	Cachet	Signature		11. Remise en état <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; height: 40px;">Autorité</td> <td style="width: 50%;">Cachet</td> </tr> <tr> <td style="height: 40px;">Signature</td> <td></td> </tr> </table>	Autorité	Cachet	Signature	
Autorité	Cachet								
Signature									
Autorité	Cachet								
Signature									

ANNEXE 5

PLAQUES TIR

1. Les plaques auront pour dimensions : 250 mm sur 400 mm.
2. Les lettres TIR, en caractères latins majuscules, auront une hauteur de 200 mm et leur trait une épaisseur d'au moins 20 mm. Elles seront de couleur blanche sur fond bleu.

ANNEXE 6

NOTES EXPLICATIVES

Introduction

i) Conformément aux dispositions de l'article 43 de la présente Convention, les notes explicatives donnent l'interprétation de certaines dispositions de la présente Convention et de ses annexes. Elles reprennent également certaines pratiques recommandées.

ii) Les notes explicatives ne modifient pas les dispositions de la présente Convention ou de ses annexes; elles en précisent simplement le contenu, la signification et la portée.

iii) En particulier, eu égard aux dispositions de l'article 12 et de l'annexe 2 de la présente Convention, relatives aux conditions techniques d'agrément des véhicules routiers pour le transport sous scellement douanier, les notes explicatives précisent, s'il y a lieu, les techniques de construction qui doivent être acceptées par les Parties contractantes comme répondant à ces dispositions. Elles précisent aussi, le cas échéant, les techniques de construction qui ne satisfont pas à ces dispositions.

iv) Les notes explicatives permettent d'appliquer les dispositions de la présente Convention et de ses annexes en tenant compte de l'évolution technique et des exigences d'ordre économique.

0 TEXTE PRINCIPAL DE LA CONVENTION

0.1 *Article premier*

0.1 b) Les exceptions (redevances et impositions) visées à l'alinéa *b* de l'article premier s'entendent de toutes les sommes autres que les droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation par les Parties contractantes ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation. Les montants de ces sommes seront limités au coût approximatif des services rendus et ne constitueront pas un moyen indirect de protection des produits nationaux ou une taxe à caractère fiscal perçue sur les importations ou les exportations. Ces redevances et impositions comprennent, entre autres, les versements afférents :

- Aux certificats d'origine s'ils sont nécessaires pour le transit;
- Aux analyses effectuées par les laboratoires des douanes à des fins de contrôle;
- Aux inspections douanières et aux autres opérations de dédouanement effectuées en dehors des heures ouvrables normales et des locaux officiels du bureau des douanes;
- Aux inspections effectuées pour des raisons d'ordre sanitaire, vétérinaire ou phytopathologique.

0.1 e) On entend par «carrosserie amovible» un compartiment de chargement qui n'est doté d'aucun moyen de locomotion et qui est conçu pour être transporté sur véhicule routier, le châssis de ce véhicule et le cadre inférieur de la carrosserie étant spécialement adaptés à cette fin.

0.1 e) i) Le terme «partiellement clos» tel qu'il s'applique à l'équipement visé à l'alinéa *e*, *i*, de l'article premier s'entend des engins généralement constitués par un plancher et une superstructure délimitant un espace de chargement équivalant à celui d'un conteneur clos. La superstructure est généralement faite d'éléments métalliques constituant la carcasse d'un conteneur. Ces types de conteneurs peuvent

comporter également une ou plusieurs parois latérales ou frontales. Certains de ces conteneurs comportent simplement un toit relié au plancher par des montants verticaux. Les conteneurs de ce type sont utilisés, notamment, pour le transport des marchandises volumineuses (voitures automobiles, par exemple).

0.2

Article 2

0.2-1

L'article 2 prévoit qu'un transport sous carnet TIR peut commencer et se terminer dans un même pays à condition qu'il emprunte au cours du trajet un territoire étranger. Rien ne s'oppose en pareil cas à ce que les autorités douanières du pays de départ exigent, en plus du carnet TIR, un document national destiné à assurer la libre réimportation des marchandises. Il est cependant recommandé que les autorités douanières évitent d'exiger un tel document et acceptent de le remplacer par une annotation spéciale sur le carnet TIR.

0.2-2

Les dispositions de cet article permettent le transport de marchandises sous le couvert d'un carnet TIR lorsqu'une partie seulement du trajet est effectuée par route. Elles ne précisent pas quelle partie du trajet doit être effectuée par route et il suffit que cette partie se situe entre le début de l'opération TIR et son achèvement. Cependant, en dépit des intentions de l'expéditeur au départ, il peut se produire pour des raisons imprévues, de caractère commercial ou accidentel, qu'aucune partie du trajet ne peut être effectuée par route. Dans ces cas exceptionnels, les Parties contractantes accepteront le carnet TIR et la responsabilité des associations garantes demeurera engagée.

0.5

Article 5

Cet article n'exclut pas le droit d'effectuer des contrôles des marchandises par sondage, mais il fait ressortir que ces contrôles doivent demeurer très limités en nombre. En effet, le système international du carnet TIR donne des garanties supplémentaires à celles présentées par les procédures nationales; d'une part, les indications du carnet TIR relatives aux marchandises doivent correspondre aux mentions portées sur les documents de douane éventuellement établis dans le pays de départ; d'autre part, les pays de passage et de destination trouvent déjà des garanties dans les contrôles qui sont effectués au départ et qui sont attestés par le visa du bureau de douane de départ. (Voir aussi plus loin la note à l'article 19.)

0.6.2

Article 6, paragraphe 2

D'après les dispositions de ce paragraphe, les autorités douanières d'un pays peuvent agréer plusieurs associations, chacune d'elles assumant la responsabilité découlant d'opérations effectuées sous le couvert des carnets qu'elle a émis ou qu'ont émis les associations dont elle est la correspondante.

0.8.3

Article 8, paragraphe 3

Il est recommandé aux autorités douanières de limiter à une somme équivalente à 50 000 dollars des Etats-Unis par carnet TIR le montant maximum éventuellement exigible de l'association garante.

0.8.6

Article 8, paragraphe 6

1. A défaut de l'existence, dans le carnet TIR, d'indications suffisamment précises pour permettre de taxer les marchandises, les intéressés peuvent apporter la preuve de leur nature exacte.

2. Si aucune preuve n'est apportée, les droits et taxes seront appliqués, non pas à un taux forfaitaire sans relation avec la nature des marchandises, mais au taux le plus élevé applicable au genre de marchandises couvertes par les indications du carnet TIR.

0.10

Article 10

Le certificat de décharge du carnet TIR est considéré comme avoir été obtenu abusivement ou frauduleusement lorsque l'opération TIR a été effectuée au moyen de compartiments de chargement ou de conteneurs modifiés frauduleusement ou

lorsque ont été constatées des manœuvres telles que l'emploi de documents faux ou inexacts, la substitution de marchandises, la manipulation de scellements douaniers, ou lorsque ce certificat a été obtenu par d'autres moyens illicites.

0.11 *Article 11*

0.11-1 Lorsqu'elles doivent prendre la décision de libérer ou non les marchandises ou les véhicules, les autorités douanières ne devraient pas se laisser influencer par le fait que l'association garante est responsable du paiement des droits, taxes ou intérêts de retard dus par le titulaire du carnet, si leur législation leur donne d'autres moyens d'assurer la protection des intérêts dont elles ont la charge.

0.11-2 Si l'association garante est priée, conformément à la procédure prévue à l'article 11, de verser les sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 et ne le fait pas dans le délai de trois mois prescrit par la Convention, les autorités compétentes pourront exiger le paiement des sommes en question sur la base de leur réglementation nationale, car il s'agit alors d'une non-exécution d'un contrat de garantie souscrit par l'association garante en vertu de la législation nationale.

0.15 *Article 15*

La dispense de document douanier d'importation temporaire peut créer certaines difficultés lorsqu'il s'agit de véhicules non soumis à l'immatriculation tels que dans certains pays les remorques ou semi-remorques. Dans ce cas, les dispositions de l'article 15 peuvent être respectées, tout en garantissant aux autorités douanières une sécurité suffisante, en faisant mention sur les volets n° 1 et n° 2 du carnet TIR utilisés par le pays en question et sur les souches correspondantes des caractéristiques (marques et numéros) de ces véhicules.

0.17 *Article 17*

0.17-1 La disposition prévoyant que le manifeste des marchandises couvertes par le carnet TIR doit indiquer séparément le contenu de chaque véhicule d'un ensemble de véhicules, ou de chaque conteneur, a uniquement pour objet de faciliter le contrôle douanier du contenu d'un seul véhicule ou d'un seul conteneur. Cette disposition ne doit donc pas être interprétée avec une rigueur telle que toute différence entre le contenu effectif d'un véhicule ou d'un conteneur et le contenu de ce véhicule ou de ce conteneur, tel qu'il est indiqué dans le manifeste, soit considérée comme une violation des dispositions de la Convention. Si le transporteur peut prouver à la satisfaction des autorités compétentes qu'en dépit de cette différence toutes les marchandises indiquées dans le manifeste correspondent au total des marchandises chargées dans l'ensemble des véhicules ou dans les conteneurs couverts par le carnet TIR, on ne devra pas, en principe, considérer qu'il y a violation des dispositions douanières.

0.17-2 Dans le cas de déménagements, on pourra faire application de la procédure prévue au paragraphe 10, c, des règles relatives à l'utilisation du carnet TIR et on simplifiera raisonnablement l'énumération des objets transportés.

0.18 *Article 18*

0.18-1 Le bon fonctionnement du régime TIR implique que les autorités douanières d'un pays refusent qu'un bureau de sortie de ce pays soit désigné comme bureau de destination pour un transport qui continue vers le pays voisin, également Partie contractante à la présente Convention, à moins que des raisons particulières ne justifient la demande.

0.18-2 1. Les marchandises doivent être chargées de telle façon que le lot de marchandises destiné à être déchargé au premier lieu de déchargement puisse être retiré du véhicule ou du conteneur sans qu'il soit nécessaire de décharger l'autre lot ou les autres lots de marchandises destinés à être déchargés aux autres lieux de déchargement.

2. Dans le cas d'un transport comportant déchargement dans plusieurs bureaux, il est nécessaire, dès qu'un déchargement partiel a eu lieu, d'en faire

mention sur tous les manifestes restants du carnet TIR dans la case I2 et d'y préciser en même temps sur les volets restants et sur les souches correspondantes que de nouveaux scellements ont été apposés.

0.19 *Article 19*

L'obligation, pour le bureau de douane de départ, de s'assurer de l'exactitude du manifeste de marchandises implique la nécessité de vérifier au moins que les indications du manifeste relatives aux marchandises correspondent à celles des documents d'exportation et des documents de transport ou autres documents commerciaux relatifs à ces marchandises; le bureau de douane de départ peut aussi examiner les marchandises en tant que de besoin. Le bureau de douane de départ doit aussi, avant d'apposer les scellements, vérifier l'état du véhicule routier ou du conteneur et, dans le cas de véhicules ou de conteneurs bâchés, l'état des bâches et des liens de fermeture des bâches, ces accessoires n'étant pas compris dans le certificat d'agrément.

0.20 *Article 20*

Lorsqu'elles fixent des délais pour le transport de marchandises sur leur territoire, les autorités douanières doivent également tenir compte, entre autres, des règlements particuliers auxquels les transporteurs doivent se conformer, et notamment des règlements relatifs aux heures de travail et aux périodes de repos obligatoire des conducteurs de véhicules routiers. Il est recommandé que ces autorités douanières ne fassent usage de leur droit de fixer l'itinéraire que lorsqu'elles le jugent indispensable.

0.21 *Article 21*

0.21-1 Les dispositions de cet article ne limitent en rien le pouvoir des autorités douanières d'inspecter et de contrôler tous les éléments du véhicule autres que les compartiments de chargement scellés.

0.21-2 Le bureau de douane d'entrée peut renvoyer le transporteur au bureau de douane de sortie du pays voisin lorsqu'il constate que le visa de sortie a été omis ou n'a pas été correctement apposé dans ledit pays. En pareil cas, le bureau de douane d'entrée insère dans le carnet TIR une note à l'intention du bureau de douane de sortie correspondant.

0.21-3 Si, lors des opérations de contrôle, les autorités douanières prélèvent des échantillons de marchandises, elles doivent porter sur le manifeste des marchandises du carnet TIR une annotation contenant toutes précisions utiles sur les marchandises prélevées.

0.28 *Article 28*

1. L'article 28 prévoit que la décharge du carnet TIR au bureau de destination doit avoir lieu sans retard, sous réserve que les marchandises soient placées sous un autre régime douanier ou dédouanées pour la consommation.

2. L'usage du carnet TIR doit être limité aux fonctions qui lui sont propres, c'est-à-dire le transit. Le carnet TIR ne doit pas servir, par exemple, à couvrir le stationnement des marchandises sous douane à destination. Si aucune irrégularité n'a été commise, le bureau de destination doit décharger le carnet TIR dès que les marchandises reprises sur le carnet ont été placées sous un autre régime douanier ou ont été dédouanées pour la consommation. Dans la pratique, cette décharge doit être effectuée après la réexportation immédiate des marchandises (cas, par exemple, de leur embarquement direct dans un port maritime), ou dès qu'elles ont fait l'objet à destination d'une déclaration de douane ou encore dès qu'elles ont été placées sous un régime douanier d'attente (par exemple, magasinage sous douane) selon les règles en vigueur dans le pays de destination.

0.21 *Article 29*

Il n'est pas requis de certificat d'agrément pour les véhicules routiers ou les conteneurs transportant des marchandises pondéreuses ou volumineuses. Il

incombe néanmoins au bureau de douane de départ de vérifier que les autres conditions fixées dans cet article sont remplies pour ce genre de transport. Les bureaux de douane des autres Parties contractantes accepteront la décision prise par le bureau de douane de départ à moins qu'elle ne leur paraisse en contradiction évidente avec les dispositions de cet article 29.

0.38.1 *Article 38, paragraphe 1*

Une entreprise ne devrait pas être exclue du bénéfice du régime TIR du fait d'infractions commises à l'insu de ses responsables par l'un de ses conducteurs.

0.38.2 *Article 38, paragraphe 2*

Lorsqu'une Partie contractante a été informée qu'une personne établie ou domiciliée sur son territoire s'est rendue coupable d'une infraction sur le territoire d'un pays étranger, elle n'est pas tenue de s'opposer à la délivrance de carnets TIR à la personne en cause.

0.39 *Article 39*

L'expression «erreurs commises par négligence» vise des actes qui ne sont pas commis délibérément et en pleine connaissance de cause mais qui résultent du fait que des mesures raisonnables et nécessaires n'ont pas été prises pour assurer l'exactitude des informations dans un cas particulier.

0.45 *Article 45*

Il est recommandé aux Parties contractantes d'ouvrir le plus grand nombre possible de bureaux de douane aux opérations TIR, qu'il s'agisse de bureaux intérieurs ou de bureaux frontières.

2 ANNEXE 2

2.2 *Article 2*

2.2.1 a) *Alinéa 1, a, Assemblage des éléments constitutifs*

a) Lorsque des dispositifs d'assemblage (rivets, vis, boulons et écrous, etc.) sont utilisés, un nombre suffisant de ces dispositifs seront placés de l'extérieur, traverseront les éléments assemblés et dépasseront à l'intérieur où ils seront fixés de manière sûre (par exemple, rivés, soudés, bagués, boulonnés et rivés ou soudés sur l'écrou). Toutefois, les rivets classiques (c'est-à-dire ceux dont la pose exige une intervention de part et d'autre des éléments assemblés) pourront aussi être placés de l'intérieur. Nonobstant ce qui précède, le plancher des compartiments réservés au chargement peut être fixé au moyen de vis autotaraudeuses, de rivets insérés au moyen d'une charge explosive ou de rivets autoperceurs, placés de l'intérieur et traversant à angle droit le plancher et les traverses métalliques inférieures, à condition que, sauf dans le cas des vis autotaraudeuses, certaines des extrémités soient noyées dans la partie extérieure de la traverse ou soudées sur elle.

b) L'autorité compétente détermine le nombre et la nature des dispositifs d'assemblage qui doivent satisfaire aux conditions de l'alinéa a de la présente note, en s'assurant qu'il n'est pas possible de déplacer et remettre en place les éléments constitutifs ainsi assemblés sans laisser de traces visibles. Le choix et la pose des autres dispositifs d'assemblage ne sont soumis à aucune restriction.

c) Les dispositifs d'assemblage qui peuvent être enlevés et remplacés sans laisser de traces visibles par action sur un seul côté, c'est-à-dire sans qu'il soit nécessaire d'intervenir de part et d'autre des éléments à assembler, ne seront pas admis au sens de l'alinéa a de la présente note. Il s'agit, en particulier, des rivets à expansion, des rivets «aveugles» et similaires.

d) Les modes d'assemblage décrits ci-dessus s'appliquent aux véhicules spéciaux, par exemple aux véhicules isothermes, aux véhicules frigorifiques et aux véhicules-citernes, dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec les prescriptions techniques auxquelles ces véhicules doivent satisfaire en égard à leur

utilisation. Lorsqu'il n'est pas possible, pour des raisons techniques, de fixer les éléments de la façon décrite à l'alinéa *a* de la présente note les éléments constitutifs pourront être assemblés au moyen des dispositifs visés à l'alinéa *c* de la présente note à condition que les dispositifs utilisés sur la face intérieure de la paroi ne soient pas accessibles de l'extérieur.

2.2.1 b) *Alinéa 1, b, Portes et autres systèmes de fermeture*

a) Le dispositif permettant l'apposition du scellement douanier doit :

- i) Être fixé par soudure ou à l'aide d'au moins deux dispositifs d'assemblage conformes à l'alinéa *a* de la note explicative 2.2.1 *a*; ou
- ii) Être conçu de telle manière qu'il ne puisse, une fois le compartiment réservé au chargement fermé et scellé, être enlevé sans laisser de traces visibles.

Il doit aussi :

- iii) Comporter des trous d'au moins 11 mm de diamètre ou des fentes d'au moins 11 mm de long sur 3 mm de large, et
- iv) Présenter une sûreté égale quel que soit le type de scellement utilisé.

b) Les charnières, pentures, gonds et autres dispositifs d'attache des portes, etc. devront être fixés conformément aux prescriptions de l'alinéa *a*, i et ii, de la présente note. De plus, les différentes parties constitutives du dispositif d'attache (axes ou tiges des charnières ou des gonds, par exemple) seront agencées de manière à ne pas pouvoir être enlevées ou démontées sans laisser de traces visibles lorsque le compartiment réservé au chargement est fermé et scellé. Toutefois, lorsque le dispositif d'attache n'est pas accessible de l'extérieur, il suffira que la porte, etc., une fois fermée et scellée, ne puisse être retirée de ce dispositif sans laisser de traces visibles. Lorsque la porte ou le système de fermeture comporte plus de deux gonds, seuls les deux gonds qui sont les plus proches des extrémités de la porte doivent être fixés conformément aux prescriptions de l'alinéa *a*, i et ii, ci-dessus.

c) Exceptionnellement, dans le cas des véhicules munis de compartiments calorifugés réservés au chargement, le dispositif de scellement douanier, les charnières et les autres pièces dont l'enlèvement permettrait d'accéder à l'intérieur du compartiment réservé au chargement ou à des espaces dans lesquels des marchandises pourraient être cachées, peuvent être fixées aux portes de ce compartiment réservé au chargement par des boulons ou des vis qui sont introduits depuis l'extérieur, mais qui ne satisfont pas par ailleurs aux exigences de l'alinéa *a* de la note explicative 2.2.1 *a* ci-dessus, sous réserve :

- i) Que les pointes des boulons ou des vis soient ancrées dans une plaque taraudée ou dans un dispositif semblable monté derrière le panneau extérieur de la porte; et
- ii) Que les têtes d'un nombre approprié de ces boulons ou de ces vis soient soudées au dispositif de scellement douanier, aux charnières, etc., de telle manière qu'elles soient complètement déformées et que l'on ne puisse enlever ces boulons ou ces vis sans laisser de traces visibles*.

Le terme «compartiment calorifugé réservé au chargement» doit être interprété comme s'appliquant aux compartiments frigorifiques et isothermes réservés aux chargements.

d) Les véhicules comportant un nombre important de fermetures telles que vannes, robinets, trous d'homme, flasques, etc., seront aménagés de manière à limiter, autant que possible, le nombre des scellements douaniers. A cet effet, les fermetures voisines les unes des autres seront reliées par un dispositif commun exigeant un seul scellement ou pourvues d'un couvercle répondant au même but.

e) Les véhicules à toit ouvrant seront construits de manière à limiter autant que possible le nombre de scellements douaniers.

* Voir croquis n° 1 joint à cette annexe.

2.2.1 c)-1 *Alinéa 1, c, Ouvertures de ventilation*

a) Leur dimension maximale ne devra, en principe, pas dépasser 400 mm.

b) Les ouvertures qui pourraient permettre l'accès direct au compartiment réservé au chargement seront obstruées par une toile métallique ou une plaque métallique perforée (dimension maximale des trous : 3 mm dans les deux cas) et seront protégées par un grillage métallique soudé (dimension maximale des mailles : 10 mm).

c) Les ouvertures ne permettant pas l'accès direct au compartiment réservé au chargement (grâce à des systèmes à coudes ou à chicanes, par exemple) seront pourvues des mêmes dispositifs, les dimensions des trous et mailles pouvant toutefois aller jusqu'à 10 et 20 mm respectivement.

d) Lorsque des ouvertures seront pratiquées dans des bâches, les dispositifs mentionnés à l'alinéa b de la présente note seront en principe exigés. Cependant, les systèmes d'obturation constitués par une plaque métallique perforée placée à l'extérieur et une toile métallique ou en autre matière, fixée à l'intérieur, seront admis.

e) Des dispositifs identiques non métalliques pourront être admis à condition que les dimensions des trous et des mailles soient respectées et que le matériau utilisé soit suffisamment résistant pour que ces trous ou ces mailles ne puissent pas être agrandis sensiblement sans détérioration visible. En outre le dispositif d'aération ne doit pas pouvoir être remplacé en agissant d'un seul côté de la bâche.

2.2.1 c)-2 *Alinéa 1, c, Ouvertures d'écoulement*

a) Leur dimension maximale ne devra pas, en principe, dépasser 35 mm.

b) Les ouvertures permettant l'accès direct au compartiment réservé au chargement seront pourvues des dispositifs indiqués à l'alinéa b de la note explicative 2.2.1 c-1 pour les ouvertures de ventilation.

c) Lorsque les ouvertures d'écoulement ne permettront pas l'accès direct au compartiment réservé au chargement, les dispositifs visés à l'alinéa b de la présente note ne seront pas exigés, à condition que les ouvertures soient pourvues d'un système sûr de chicanes, facilement accessible de l'intérieur du compartiment réservé au chargement.

2.3 *Article 3*

2.3.3 *Paragraphe 3, Bâches faites de plusieurs pièces*

a) Les diverses pièces d'une même bâche peuvent être faites de matériaux différents, satisfaisant aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 3 de l'annexe 2.

b) Dans la confection de la bâche, toute disposition des pièces donnant des garanties de sécurité suffisantes sera admise, à condition que l'assemblage soit réalisé conformément aux prescriptions de l'article 3 de l'annexe 2.

2.3.6 a) *Alinéa 6, a, Véhicules à anneaux coulissants*

Des anneaux de fixation en métal coulissant sur les barres métalliques fixées aux véhicules sont acceptables aux fins du présent paragraphe (voir croquis n° 2 joint à la présente annexe) à condition :

- a) Que les barres soient fixées au véhicule à des intervalles maximaux de 60 cm, de telle manière qu'on ne puisse les enlever et les remettre en place sans laisser de traces visibles;
- b) Que les anneaux soient faits d'une double boucle ou pourvus d'une barre centrale et qu'ils soient fabriqués d'une seule pièce sans soudure;
- c) Que la bâche soit fixée au véhicule d'une façon qui satisfasse strictement à la condition énoncée à l'alinéa a de l'article premier de l'annexe 2 à la présente Convention.

2.3.6 b) *Alinéa 6, b, Bâches attachées de manière permanente*

Lorsqu'un ou plusieurs bords de la bâche sont fixés de manière permanente à la carrosserie du véhicule, la bâche sera maintenue par une bande ou des bandes de métal ou de tout autre matériau approprié, ancrée à la carrosserie du véhicule par des dispositifs d'assemblage satisfaisant aux exigences de l'alinéa a de la note 2.2.1 a de la présente annexe.

2.3.9 *Paragraphe 9, Câbles de fermeture en acier avec âme en textile*

Sont admissibles, au titre de ce paragraphe, les câbles constitués par une âme en matière textile entourée de six torons constitués uniquement de fils d'acier et recouvrant entièrement l'âme, à condition que le diamètre de ces câbles soit d'au moins 3 mm (sans tenir compte, éventuellement, d'une gaine en matière plastique transparente).

2.3.11 a) *Alinéa 11, a, Rabat de tension des bâches*

Sur de nombreux véhicules, la bâche est munie à l'extérieur d'un rabat horizontal percé d'œillets s'étendant le long de la paroi latérale du véhicule. Ces rabats, appelés rabats de tension, sont destinés à permettre de tendre la bâche à l'aide de cordes ou de dispositifs semblables. Ces rabats ont été utilisés pour cacher des entailles horizontales pratiquées dans les bâches, qui permettaient d'accéder de manière illicite aux marchandises transportées dans le véhicule. C'est pourquoi il est recommandé de ne pas autoriser l'utilisation de rabats de ce type. Ils peuvent être remplacés par les dispositifs suivants :

- a) Rabats de tension d'un type semblable, fixés à l'intérieur de la bâche; ou
- b) Petits rabats individuels percés chacun d'un œillet, fixés sur la face extérieure de la bâche et répartis à des intervalles tels qu'ils permettent de tendre la bâche de manière satisfaisante.

Une autre solution, possible dans certains cas, consiste à éviter l'utilisation des rabats de tension sur les bâches.

2.3.11 c) *Alinéa 11, c, Lanière des bâches*

2.3.11 c)-1 Les matières suivantes sont considérées comme convcnant pour la confection des lanières :

- a) Cuir;
- b) Matières textiles non extensibles, y compris le tissu plastifié ou caoutchouté, à condition qu'elles ne puissent être soudées ou reconstituées après rupture sans laisser de traces visibles. En outre la matière plastique de recouvrement des lanières sera transparente et sa surface sera lisse.

2.3.11 c)-2 Le dispositif faisant l'objet du croquis n° 3 joint à la présente annexe répond aux prescriptions de la dernière partie du paragraphe 11 de l'article 3 de l'annexe 2. Il répond aussi aux prescriptions du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.

3 ANNEXE 3

3.0.17 *Procédure d'agrément*

1. L'annexe 3 dispose que les autorités compétentes d'une Partie contractante peuvent délivrer un certificat d'agrément pour un véhicule fabriqué sur le territoire de ladite Partie et que ce véhicule ne sera soumis à aucune procédure d'agrément supplémentaire dans le pays où il est immatriculé, ou dans le pays où son propriétaire est domicilié, selon le cas.

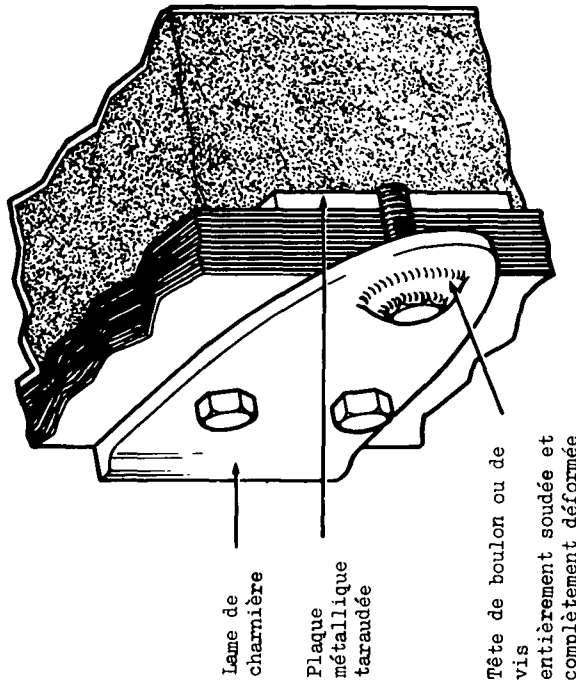
2. Ces dispositions ne visent pas à limiter le droit que les autorités compétentes de la Partie contractante où le véhicule est immatriculé, ou sur le territoire de laquelle son propriétaire est domicilié, ont d'exiger la présentation d'un certificat d'agrément, soit à l'importation, soit ultérieurement à des fins liées à l'immatriculation ou au contrôle du véhicule ou à des formalités analogues.

3.0.20

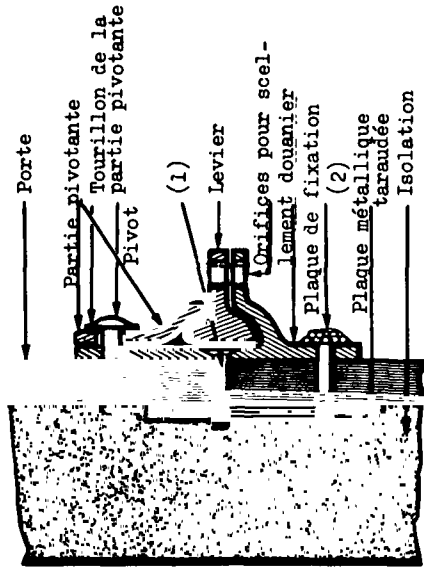
Procédure d'annotation du certificat d'agrément

Pour annuler une mention relative à des défauts lorsque le véhicule aura été remis dans un état satisfaisant, il suffira d'apposer, dans la rubrique n° 11 prévue à cet effet, la mention «Défauts réparés», le nom, la signature et le cachet de l'autorité compétente intéressée.

CROQUIS N° 1. EXEMPLE DE CHARNIÈRE ET DE DISPOSITIF DE SCELLEMENT DOUANIER POUR LES PORTES DE VÉHICULES MUNIS DE COMPARTIMENTS DE CHARGEMENT CALORIFUGES



Charnière

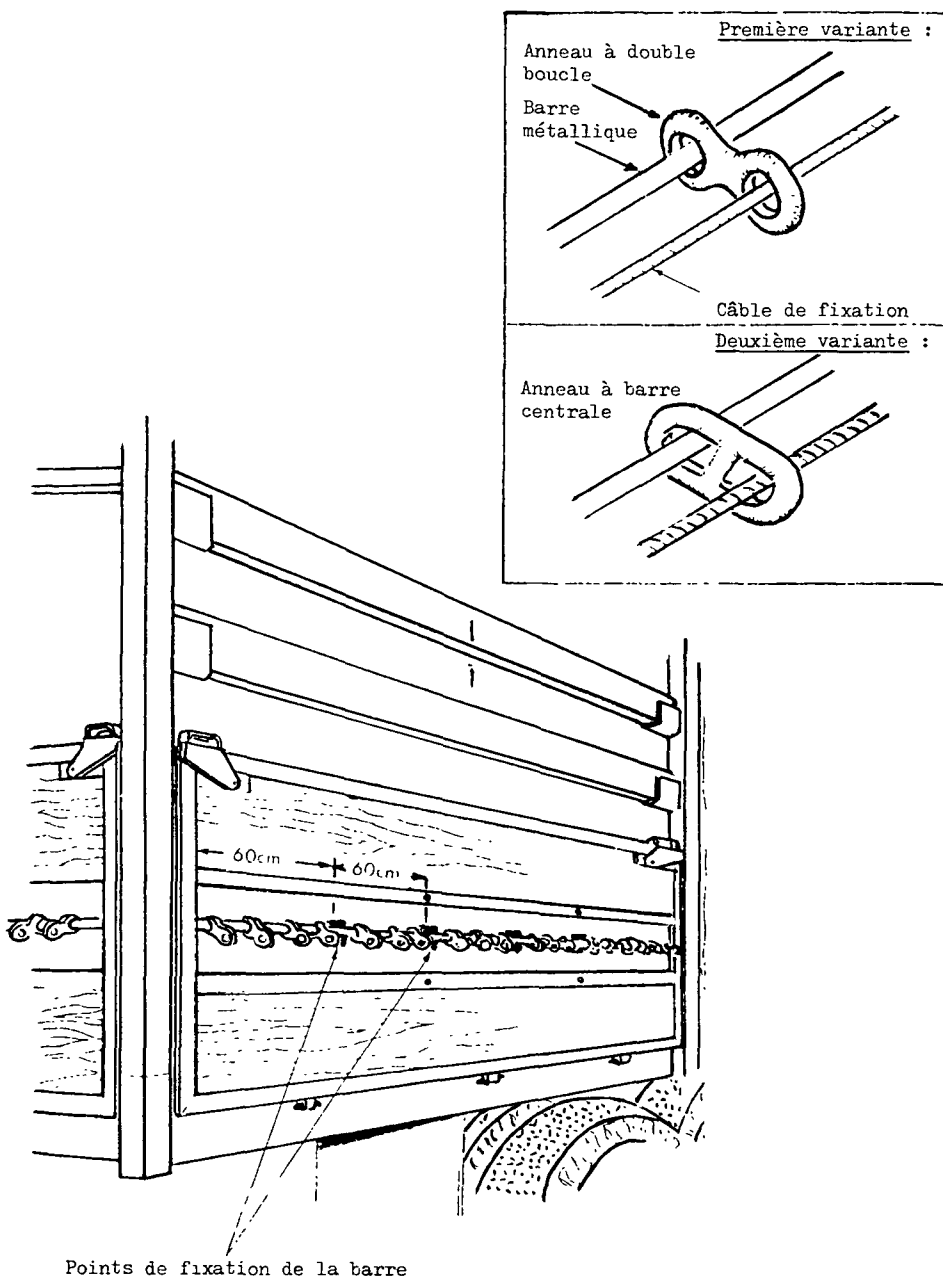


(1) Tête de vis de fixation complètement déformée par soudage, inaccessible quand la porte est scellée.

(2) Tête de boulon ou de vis de fixation complètement déformée par soudage.

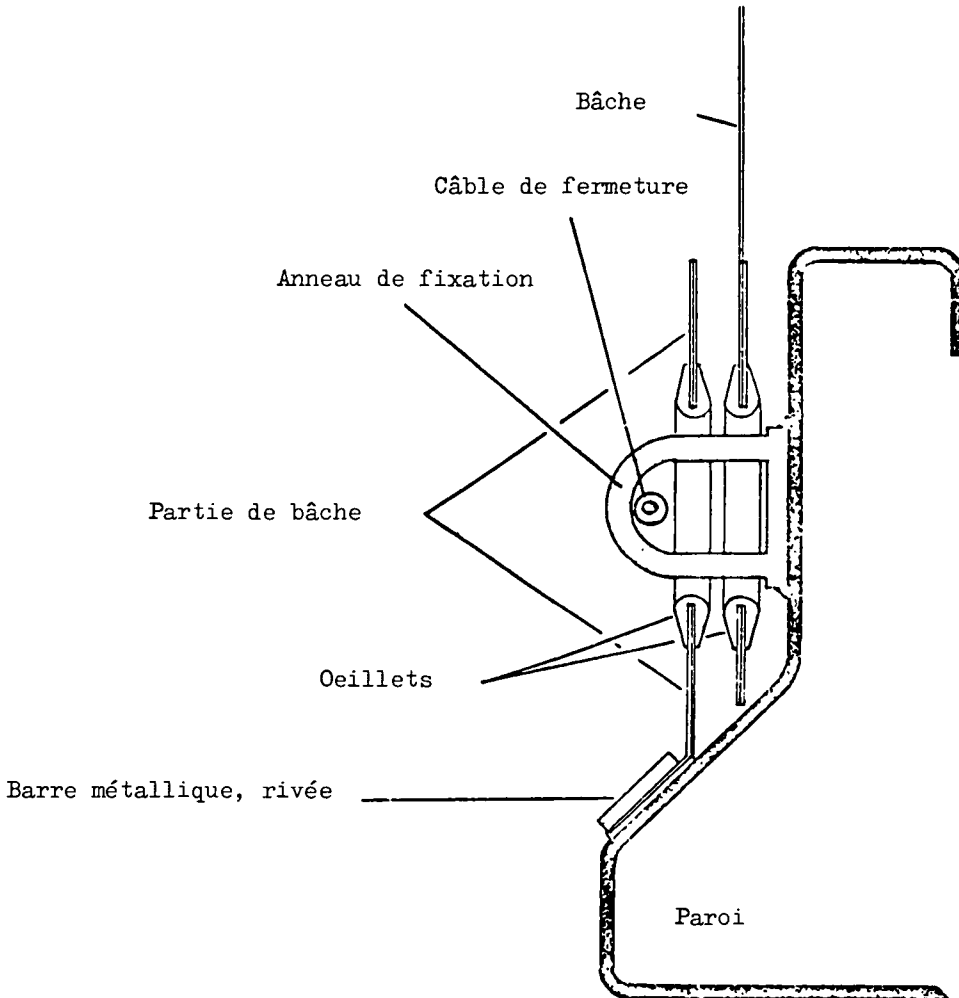
Dispositif de scellement douanier

CROQUIS N° 2. VÉHICULES BÂCHÉS À ANNEAUX COULISSANTS



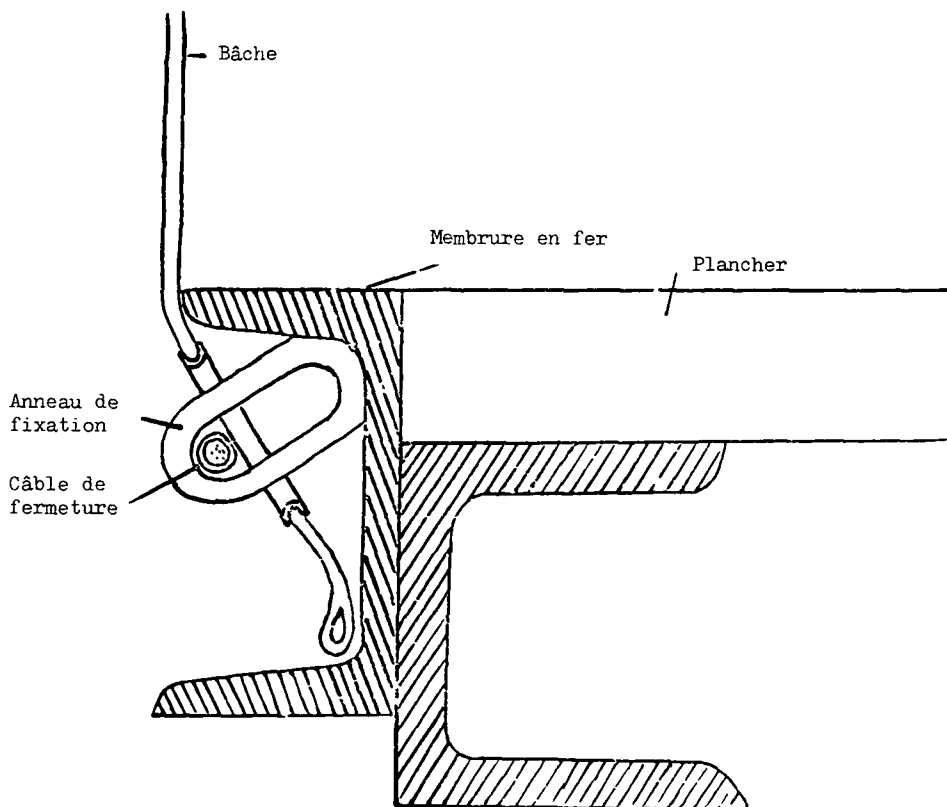
CROQUIS N° 3. EXEMPLE DE DISPOSITIF DE FERMETURE D'UNE BÂCHE DE VÉHICULE

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions du dernier alinéa du paragraphe 11 de l'article 3 de l'annexe 2. Il répond aussi aux prescriptions du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.



CROQUIS N° 4. DISPOSITIF DE FERMETURE D'UNE BÂCHE

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions de l'alinéa a du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.



ANNEXE 7

ANNEXE RELATIVE À L'AGRÈMENT DES CONTENEURS

PREMIÈRE PARTIE. RÈGLEMENT SUR LES CONDITIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX CONTENEURS POUVANT ÊTRE ADMIS AU TRANSPORT INTERNATIONAL SOUS SCHELLEMENT DOUANIER

Article premier. PRINCIPES FONDAMENTAUX

Seuls pourront être agréés pour le transport international de marchandises sous scellement douanier les conteneurs construits et aménagés de telle façon :

- a) Qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du conteneur ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier;
- b) Qu'un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace;
- c) Qu'ils ne comportent aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises;
- d) Que tous les espaces susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.

Article 2. STRUCTURE DES CONTENEURS

1. Pour répondre aux prescriptions de l'article premier du présent Règlement :

a) Les éléments constitutifs du conteneur (parois, plancher, portes, toit, montants, cadres, traverses, etc.) seront assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles. Si les parois, le plancher, les portes et le toit sont constitués d'éléments divers, ces éléments devront répondre aux mêmes prescriptions et être suffisamment résistants.

b) Les portes et tous autres systèmes de fermeture (y compris les robinets, trous d'homme, flasques, etc.) comporteront un dispositif permettant l'apposition d'un scellement douanier. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles ni la porte ou la fermeture être ouverte sans rompre le scellement douanier. Ce dernier sera protégé de manière adéquate. Les toits ouvrants seront admis.

c) Les ouvertures de ventilation et d'écoulement seront munies d'un dispositif empêchant d'avoir accès à l'intérieur du conteneur. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles.

2. Nonobstant les dispositions de l'alinéa c de l'article premier du présent Règlement, les éléments constitutifs du conteneur qui, pour des raisons pratiques, doivent comporter des espaces vides (par exemple, entre les cloisons d'une paroi double) seront admis. Afin que ces espaces ne puissent être utilisés pour y dissimuler des marchandises :

- i) Le revêtement intérieur du conteneur ne devra pas pouvoir être démonté et remis en place sans laisser de traces visibles; ou
- ii) Le nombre desdits espaces devra être réduit au minimum et ces espaces devront être aisément accessibles pour les visites douanières.

Article 3. CONTENEURS REPLIABLES OU DÉMONTABLES

Les conteneurs repliables ou démontables seront soumis aux dispositions de l'article premier et de l'article 2 du présent Règlement; au surplus, ils devront comporter un système de verrouillage bloquant les diverses parties une fois le conteneur monté. Ce système de verrouillage devra pouvoir être scellé par la douane lorsqu'il se trouvera à l'extérieur du conteneur une fois ce dernier monté.

Article 4. CONTENEURS BÂCHÉS

1. Les conteneurs bâchés satisferont aux conditions de l'article premier et des articles 2 et 3 du présent Règlement dans la mesure où elles sont susceptibles de leur être appliquées. Ils seront en outre conformes aux dispositions du présent article.

2. La bâche sera soit en forte toile, soit en tissu recouvert de matière plastique ou caoutchouté, non extensible et suffisamment résistant. Elle sera en bon état et confectionnée de manière qu'une fois placé le dispositif de fermeture on ne puisse avoir accès au chargement sans laisser de traces visibles.

3. Si la bâche est faite de plusieurs pièces, les bords de ces pièces seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures éloignées d'au moins 15 mm. Ces coutures seront faites conformément au croquis n° 1 joint au présent Règlement; toutefois, lorsque, pour certaines parties de la bâche (telles que rabats à l'arrière et angles renforcés), il n'est pas possible d'assembler les pièces de cette façon, il suffira de replier le bord de la partie supérieure et de faire les coutures conformément au croquis n° 2 joint au présent Règlement. L'une des coutures ne sera visible que de l'intérieur et la couleur du fil utilisé pour cette couture devra être de couleur nettement différente de la couleur de la bâche ainsi que de la couleur du fil utilisé pour l'autre couture. Toutes les coutures seront faites à la machine.

4. Si la bâche est en tissu recouvert de matière plastique et faite de plusieurs pièces, ces pièces pourront également être assemblées par soudure conformément au croquis n° 3 joint au présent Règlement. Le bord d'une pièce recouvrira le bord de l'autre sur une largeur d'au moins 15 mm. La fusion des pièces sera assurée sur toute cette largeur. Le bord extérieur d'assemblage sera recouvert d'un ruban de matière plastique, d'une largeur d'au moins 7 mm, qui sera fixé par le même procédé de soudure. Il sera imprimé sur ce ruban, ainsi que sur une largeur d'au moins 3 mm de chaque côté de celui-ci, un relief uniforme et bien marqué. La soudure sera faite de telle manière que les pièces ne puissent être séparées, puis réassemblées, sans laisser de traces visibles.

5. Les raccommodages s'effectueront selon la méthode illustrée au croquis n° 4 joint au présent Règlement, les bords seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures visibles et distantes d'au moins 15 mm; la couleur du fil visible de l'intérieur sera différente de celle du fil visible de l'extérieur et de celle de la bâche; toutes les coutures seront faites à la machine. Lorsque le raccommodage d'une bâche endommagée près des bords doit être opéré en remplaçant la partie abîmée par une pièce, la couture pourra aussi s'effectuer conformément aux prescriptions du paragraphe 3 du présent article et du croquis n° 1 joint au présent Règlement. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront également être effectués suivant la méthode décrite au paragraphe 4 du présent article mais, dans ce cas, la soudure devra être effectuée sur les deux faces de la bâche, la pièce étant posée sur la face interne.

6. a) La bâche sera fixée au conteneur de façon à répondre strictement aux conditions des alinéas a et b de l'article premier du présent Règlement. La fermeture en sera assurée par :

- i) Des anneaux métalliques apposés au conteneur;
- ii) Des œillets ménagés dans le bord de la bâche;
- iii) Un lien de fermeture passant dans les anneaux par-dessus la bâche et restant visible de l'extérieur sur toute sa longueur.

La bâche recouvrira des éléments solides du conteneur sur une distance d'au moins 250 mm mesurée à partir du centre des anneaux de fixation, sauf dans les cas où le système de construction du conteneur empêcherait par lui-même tout accès aux marchandises.

b) Lorsque le bord d'une bâche doit être attaché de manière permanente au conteneur, l'assemblage sera continu et réalisé au moyen de dispositifs solides.

7. L'intervalle entre les anneaux et entre les œillets ne dépassera pas 200 mm. Les œillets seront renforcés.

8. Seront utilisés comme liens de fermeture :

- a) Des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm; ou
- b) Des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm, entourées d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

Les câbles pourront être entourés d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

9. Chaque câble ou corde devra être d'une seule pièce et muni d'un embout de métal dur à chaque extrémité. Le dispositif d'attache de chaque embout métallique devra comporter un rivet creux traversant le câble ou la corde et permettant le passage du fil ou de la bande du scellement douanier. Le câble ou la corde devra rester visible de part et d'autre du rivet creux, de façon qu'il soit possible de s'assurer que ce câble ou cette corde est bien d'une seule pièce (voir le croquis n° 5 joint au présent Règlement).

10. Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement pratiquées dans la bâche, les deux bords de la bâche chevaucheront l'un sur l'autre de façon suffisante. En outre, leur fermeture sera assurée par :

- a) Un rabat cousu ou soudé conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article;
- b) Des anneaux et des œillets satisfaisant aux conditions du paragraphe 7 du présent article; et
- c) Une lanière faite d'une matière appropriée, d'une seule pièce et non extensible, d'au moins 20 mm de largeur et 3 mm d'épaisseur, passant dans les anneaux et retenant ensemble les deux bords de la bâche ainsi que le rabat; cette lanière sera fixée à l'intérieur de la bâche et pourvue d'un œillet pour recevoir le câble ou la corde visé au paragraphe 8 du présent article.

Lorsqu'il existe un dispositif spécial (chicane, etc.) empêchant d'avoir accès au chargement sans laisser de traces visibles, un rabat ne sera pas exigé.

11. Les marques d'identification devant figurer sur le conteneur, ainsi que la plaque d'agrément prévue à la deuxième partie de la présente annexe, ne devront en aucun cas être recouvertes par la bâche.

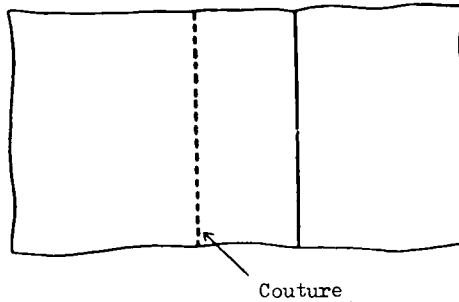
Article 5. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Scront autorisés jusqu'au 1^{er} janvier 1977 les embouts qui sont conformes au croquis n° 5 joint au présent Règlement, même si leur rivet creux, d'un modèle agréé antérieurement, a une ouverture dont les dimensions sont inférieures à celles qui sont indiquées sur ledit croquis.

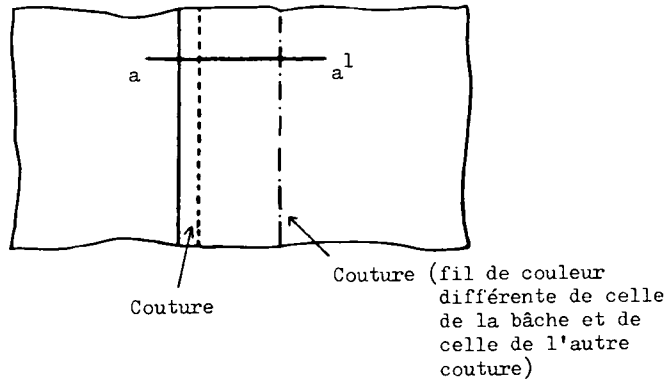
PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS N° 1. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES

Assemblage par couture

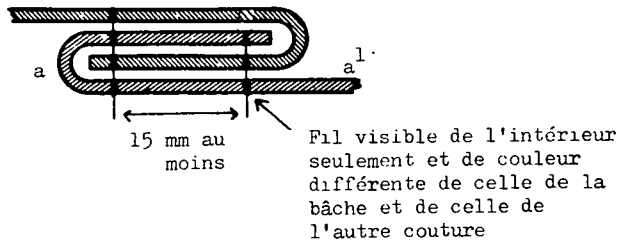
Vue de l'extérieur



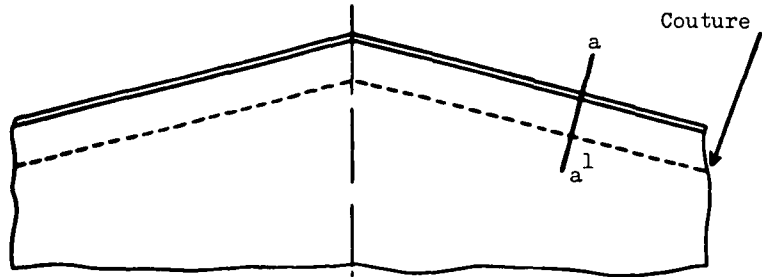
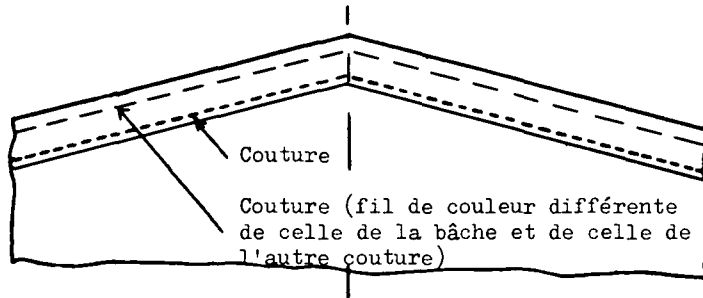
Vue de l'intérieur

Coupe a-a¹

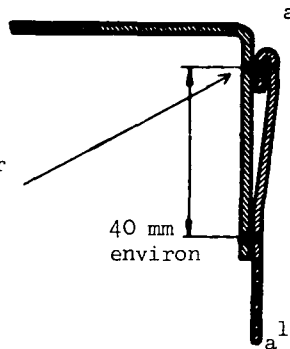
Couture à double repli



PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS N° 2. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES

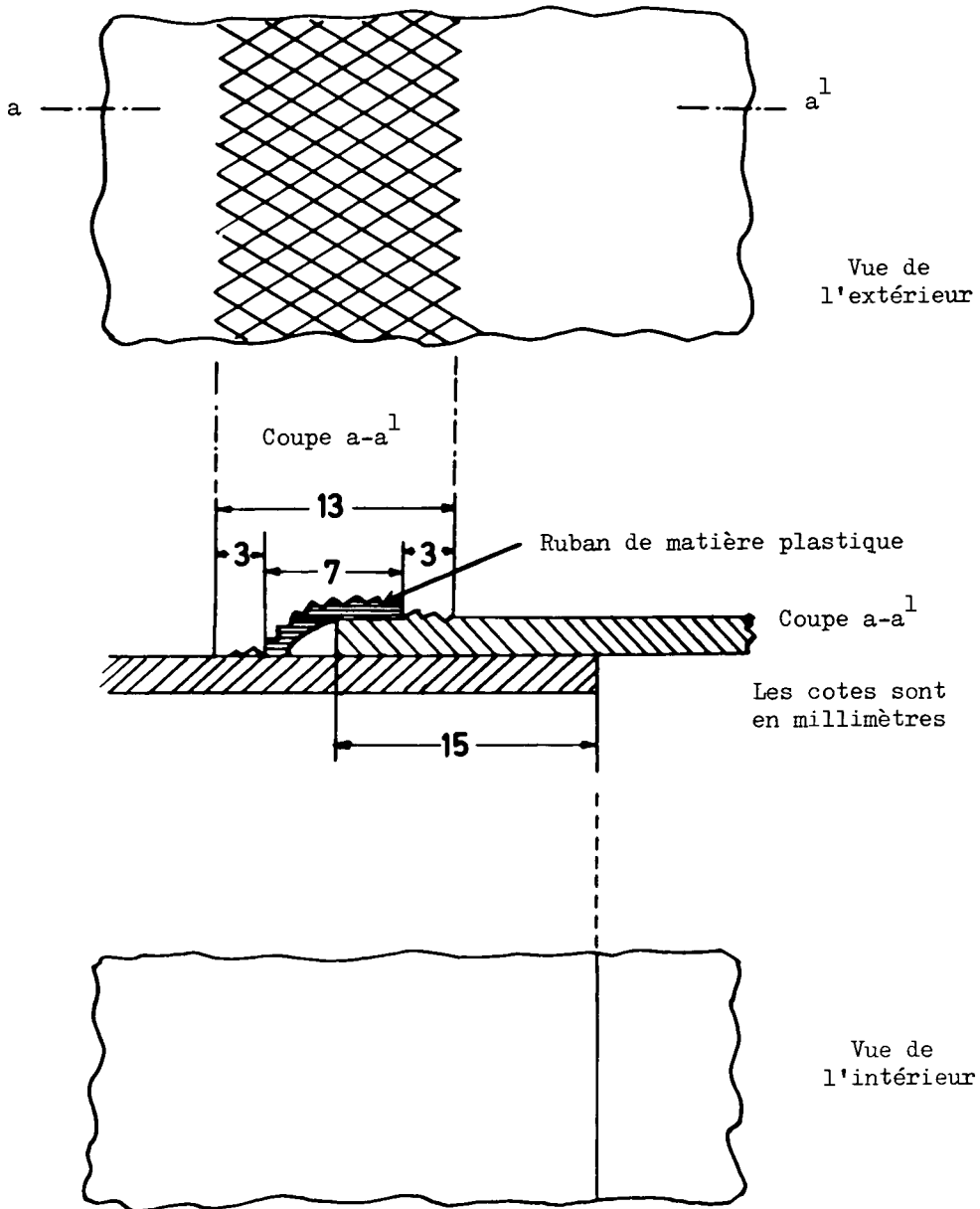
*Couture d'angle*Vue de
l'extérieurVue de
l'intérieurCoupe a-a¹

Fil visible de l'intérieur
seulement et de couleur
différente de celle de la
bâche et de celle de
l'autre couture



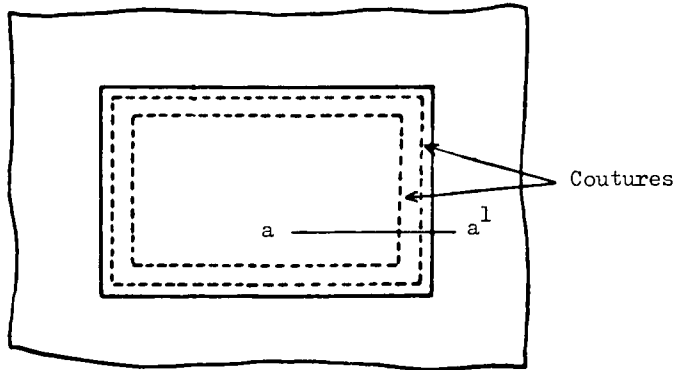
NOTE. Les coutures d'angle effectuées selon la méthode illustrée par le croquis n° 2a de l'annexe 2 à la présente Convention sont également admises.

PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS N° 3. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES

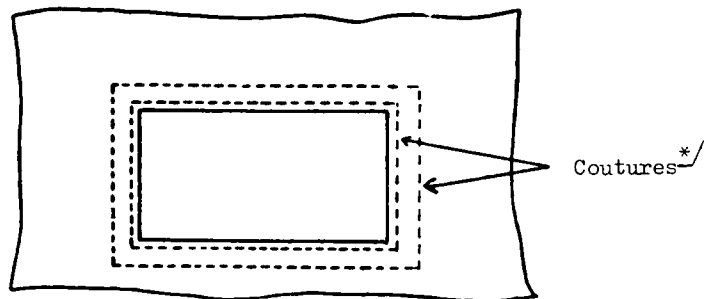
Assemblage par soudure

PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS N° 4. RACCOMMODAGE DE LA BÂCHE

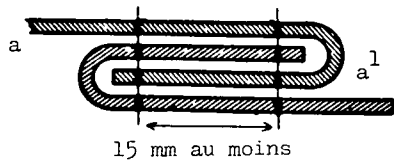
Vue de l'extérieur



Vue de l'intérieur



Coupe a-a¹



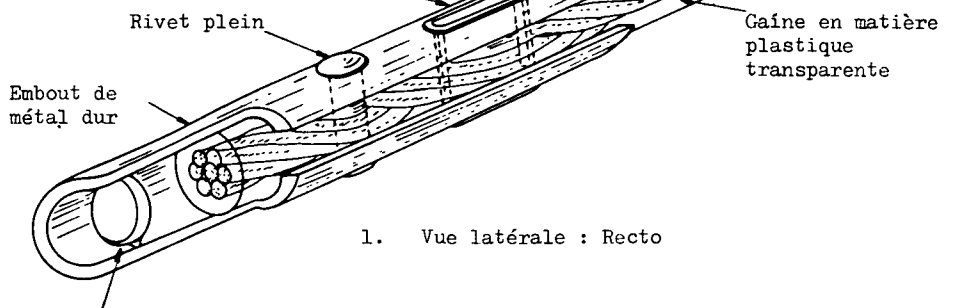
Extérieur

Intérieur

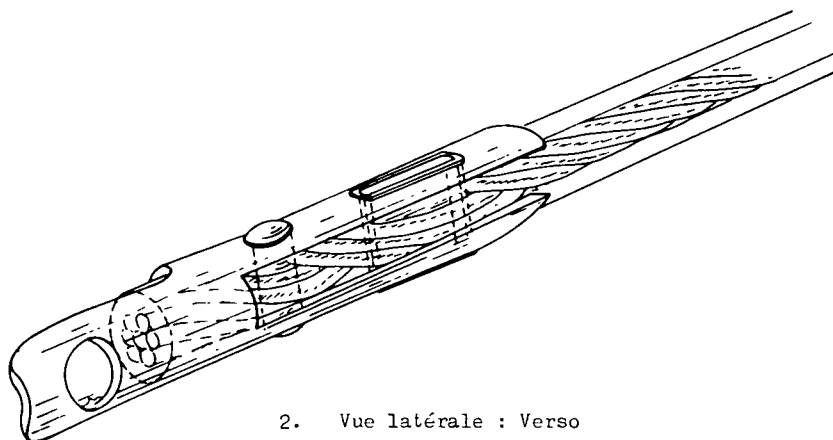
* Les fils visibles de l'intérieur devront être de couleur différente de celle des fils visibles de l'extérieur et de celle de la bâche

PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS N° 5. SPÉCIMEN D'EMBOUT

Rivet creux pour le passage de la ficelle ou de la bande du scellement douanier (dimensions minimales de l'ouverture : largeur 3 mm, longueur 11 mm)



Trou pour la fermeture par le transporteur



DEUXIÈME PARTIE. PROCÉDURES RELATIVES À L'AGRÉMENT DES CONTENEURS SATISFAISANT AUX CONDITIONS TECHNIQUES PRÉVUES À LA PREMIÈRE PARTIE

Généralités

1. Les conteneurs peuvent être agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier :

- a) Soit au stade de la fabrication, par type de construction (procédure d'agrément au stade de la fabrication);
- b) Soit à un stade postérieur à la fabrication, individuellement ou pour un nombre déterminé de conteneurs d'un même type (procédure d'agrément à un stade postérieur à la fabrication).

Dispositions communes aux deux procédures d'agrément

2. L'autorité compétente qui procède à l'agrément délivrera au demandeur, après agrément, un certificat d'agrément valable, selon le cas, pour une série illimitée de conteneurs du type agréé ou pour un nombre déterminé de conteneurs.

3. Le bénéficiaire de l'agrément devra apposer, avant utilisation pour le transport de marchandises sous scellement douanier, une plaque d'agrément sur le ou les conteneurs agréés.

4. La plaque d'agrément devra être fixée à demeure, à un endroit où elle soit nettement visible et à côté de toute autre plaque délivrée à des fins officielles.

5. La plaque d'agrément, conforme au modèle n° I reproduit à l'appendice I de la présente partie, sera constituée par une plaque de métal mesurant au moins 20 cm sur 10 cm. Elle portera sur sa surface gravées en creux ou en relief, ou autrement inscrites de manière à être lisibles en permanence, les indications ci-après exprimées au moins en français ou en anglais :

- a) La mention «Agréé pour le transport sous scellement douanier»;
- b) Le nom du pays où le conteneur a été agréé, soit en toutes lettres, soit au moyen du signe distinctif utilisé pour indiquer le pays d'immatriculation des véhicules automobiles en circulation routière internationale et le numéro du certificat d'agrément (chiffres, lettres, etc.), ainsi que l'année de l'agrément (par exemple «NL/26/73» signifie : Pays-Bas, certificat d'agrément 26, délivré en 1973);
- c) Le numéro d'ordre du conteneur, attribué par le constructeur (numéro de fabrication);
- d) Si le conteneur a été agréé par type de construction, les numéros ou lettres d'identification du type du conteneur.

6. Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.

7. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

Dispositions particulières à l'agrément par type de construction au stade de la fabrication.

8. Lorsque les conteneurs sont fabriqués en série selon un même type de construction, le constructeur pourra demander l'agrément par type de construction à l'autorité compétente du pays de fabrication.

9. Le constructeur devra indiquer, dans sa demande, les numéros ou les lettres d'identification qu'il attribue au type de conteneur dont il demande l'agrément.

10. Cette demande devra être accompagnée de plans et d'une spécification détaillée de la construction du type de conteneur à agréer.

11. Le constructeur devra s'engager par écrit :

- a) A présenter à l'autorité compétente ceux des conteneurs du type en cause qu'elle désire examiner;
- b) A permettre à l'autorité compétente d'examiner d'autres unités à tout moment au cours de la production de la série du type considéré;

- c) A informer l'autorité compétente de toute modification des plans ou des spécifications, quelle qu'en soit l'importance, avant d'y donner suite;
- d) A porter sur les conteneurs en un endroit visible, en plus des marques prévues sur la plaque d'agrément, les numéros ou lettres d'identification du type de construction, ainsi que le numéro d'ordre de chaque conteneur dans la série du type considéré (numéro de fabrication);
- e) A tenir un état des conteneurs fabriqués selon le type agréé.

12. L'autorité compétente indiquera, le cas échéant, les modifications à apporter au type de construction prévu pour pouvoir accorder l'agrément.

13. Aucun agrément par type de construction ne sera accordé sans que l'autorité compétente ait constaté, par l'examen d'un conteneur ou de plusieurs conteneurs fabriqués selon ce type de construction, que les conteneurs de ce type satisfont aux conditions techniques prescrites à la première partie.

14. Lorsqu'un type de conteneur est agréé, il sera délivré au demandeur un seul certificat d'agrément conforme au modèle n° II reproduit à l'appendice 2 de la présente partie et valable pour tous les conteneurs qui seront construits conformément aux spécifications du type agréé. Ce certificat autorise le constructeur à apposer, sur chaque conteneur de la série du type, la plaque d'agrément du modèle décrit au paragraphe 5 de la présente partie.

Dispositions particulières à l'agrément à un stade postérieur à la fabrication

15. Lorsque l'agrément n'a pas été demandé au stade de la fabrication, le propriétaire, l'exploitant ou le représentant de l'un ou de l'autre pourront demander l'agrément à l'autorité compétente à laquelle il leur est possible de présenter le conteneur ou les conteneurs qu'ils désirent faire agréer.

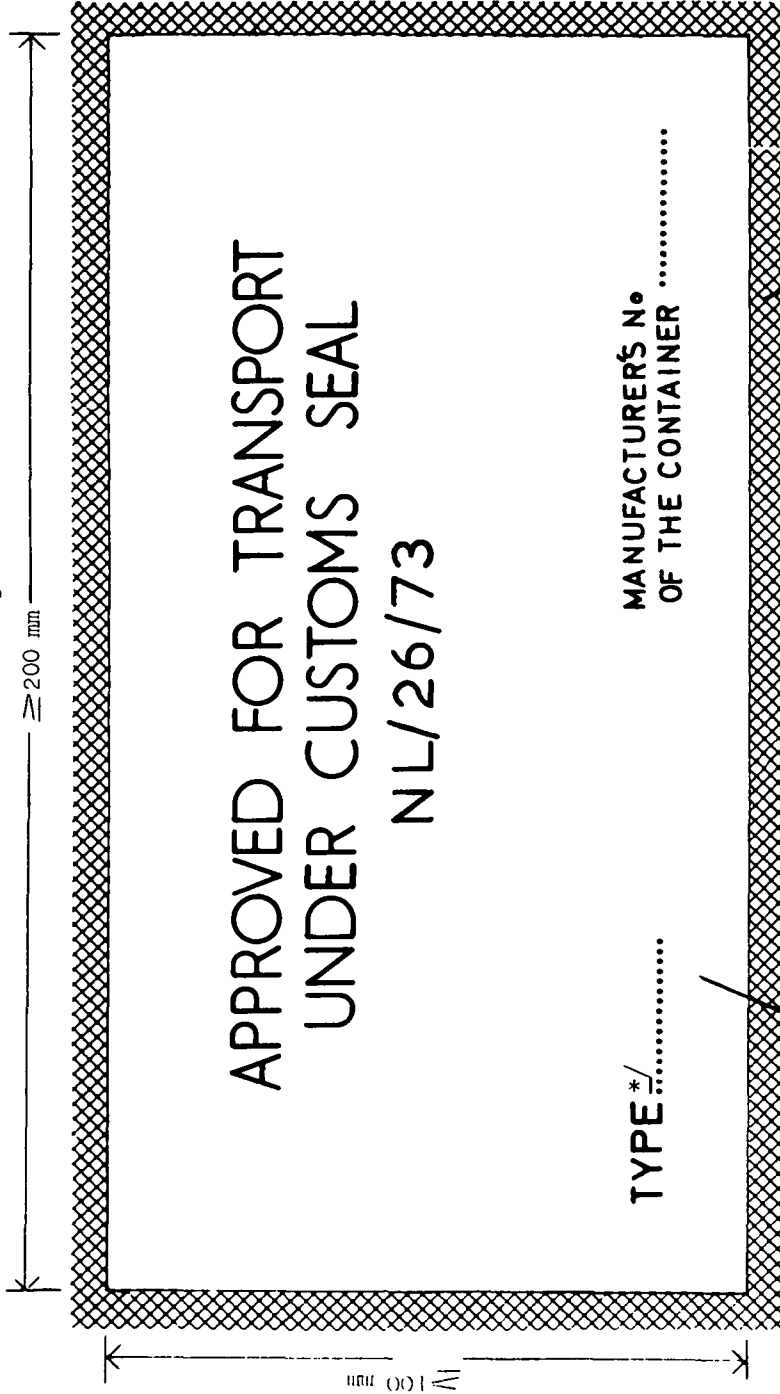
16. Toute demande d'agrément soumise dans le cas prévu au paragraphe 15 de la présente partie devra indiquer le numéro d'ordre (numéro de fabrication) porté sur chaque conteneur par le constructeur.

17. L'autorité compétente procédera à l'inspection d'autant de conteneurs qu'elle le jugera nécessaire et délivrera, après avoir constaté que ce conteneur ou ces conteneurs satisfont aux conditions techniques indiquées à la première partie, un certificat d'agrément conforme au modèle n° III reproduit à l'appendice 3 de la présente partie et valable uniquement pour le nombre de conteneurs agréés. Ce certificat, qui portera le numéro ou les numéros d'ordre du constructeur du conteneur ou des conteneurs auxquels il se rapporte, autorisera le demandeur à apposer sur chaque conteneur agréé la plaque d'agrément prévue au paragraphe 5 de la présente partie.

APPENDICE I DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° I. PLAQUE D'AGRÈMENT

(Version anglaise)



Paroi du conteneur

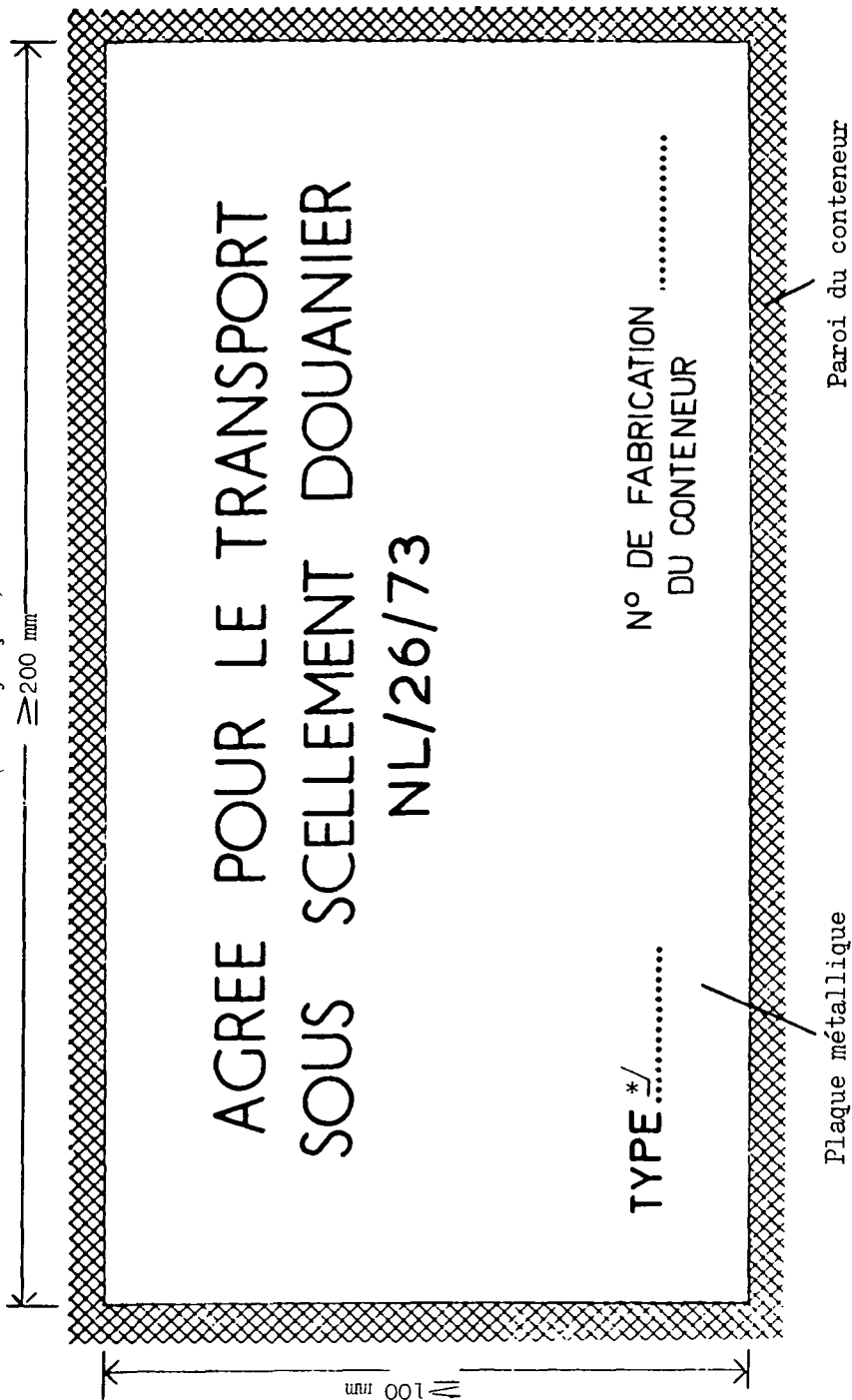
Plaque métallique

* Seulement en cas d'agrément par type de construction.

APPENDICE I DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° I. PLAQUE D'AGRÈMENT

(Version française)



* Seulement en cas d'agrément par type de construction.

APPENDICE 2 DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° II. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (1975)

CERTIFICAT D'AGRÈMENT PAR TYPE DE CONSTRUCTION

1. Numéro du certificat*
 2. Il est certifié que le type de conteneur décrit ci-après a été agréé et que les conteneurs construits d'après ce type peuvent être admis pour le transport des marchandises sous scellement douanier.
 3. Genre du conteneur
 4. Numéro ou lettres d'identification du type de construction
 5. Numéro d'identification des plans de construction
 6. Numéro d'identification des spécifications de construction
 7. Tare
 8. Dimensions extérieures, en cm
 9. Caractéristiques essentielles de construction (nature des matériaux, genre de construction, etc.)
 10. Le présent certificat est valable pour tous les conteneurs construits conformément aux plans et spécifications visés ci-dessus.
 11. Délivré à
- (nom et adresse du constructeur)*
- qui est autorisé à apposer une plaque d'agrément sur chaque conteneur du type agréé construit par ses soins.
- A le 19 ..
- (lieu) (date)*
- Par
- (signature et cachet de l'organisation ou du service émetteur)*
- (Voir avis au verso)

AVIS IMPORTANT

(Paragraphes 6 et 7 de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous carnets TIR, 1975)

6. Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.
7. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

* Indiquer les lettres et les chiffres qui seront apposés sur la plaque d'agrément (voir alinéa b du paragraphe 5 de la deuxième partie de l'annexe 7 à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975).

APPENDICE 3 DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° III. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (1975)*CERTIFICAT D'AGRÈMENT
ACCORDÉ À UN STADE POSTÉRIEUR À LA FABRICATION*

1. Numéro du certificat*
 2. Il est certifié que le(s) conteneur(s) ci-après a (ont) été agréé(s) pour le transport de marchandises sous scellement douanier.
 3. Genre du (des) conteneur(s)
 4. Numéro d'ordre attribué au(x) conteneur(s) par le constructeur
 5. Tare
 6. Dimensions extérieures, en cm
 7. Caractéristiques essentielles de construction (nature des matériaux, genre de construction, etc.)
 8. Délivré à
- (nom et adresse du demandeur)*
- qui est autorisé à apposer une plaque d'agrément sur le(s) conteneur(s) indiqué(s) ci-dessus.
- A, le 19
- (lieu) (date)*
- Par
- (signature et cachet de l'organisation ou du service émetteur)*

(Voir avis au verso)

AVIS IMPORTANT

(Paragraphes 6 et 7 de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous carnets TIR, 1975)

6. Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.
7. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

* Indiquer les lettres et les chiffres qui seront apposés sur la plaque d'agrément (voir alinéa *b* du paragraphe 5 de la deuxième partie de l'annexe 7 à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975).

TROISIÈME PARTIE. NOTES EXPLICATIVES

1. Les notes explicatives relatives à l'annexe 2 figurant à l'annexe 6 de la présente Convention s'appliquent *mutatis mutandis* aux conteneurs agréés pour le transport sous scellement douanier en application des dispositions de la présente Convention.

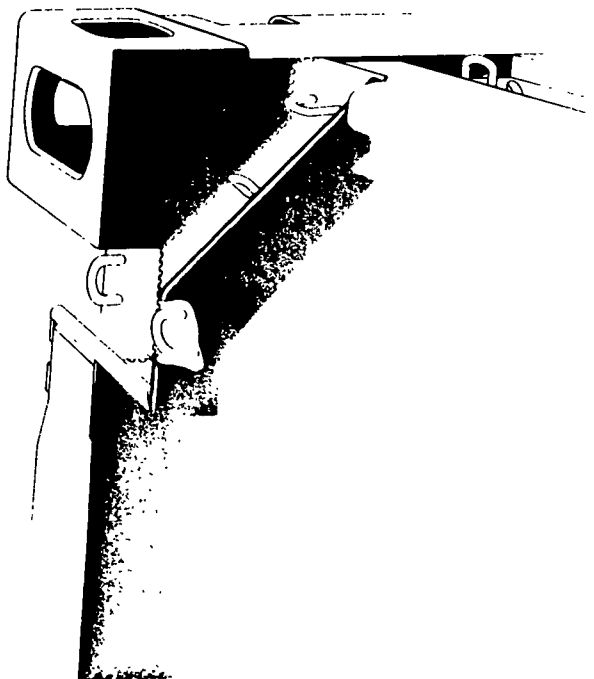
2. *Première partie, article 4, paragraphe 6, alinéa a.* Le croquis joint à la présente troisième partie donne un exemple de système de fixation des bâches autour des ferrures de coin des conteneurs, acceptable par la douane.

3. *Deuxième partie, paragraphe 5.* Si deux conteneurs bâchés, agréés pour le transport sous scellement douanier, ont été combinés de telle sorte qu'ils constituent un seul conteneur recouvert d'une seule bâche et satisfaisant aux conditions de transport sous scellement douanier, il ne sera pas exigé de certificat d'agrément distinct ou de plaque d'agrément distincte pour cet ensemble.

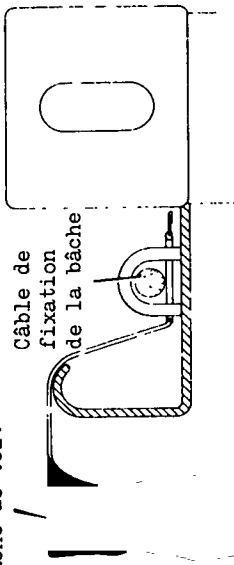
TROISIÈME PARTIE. DISPOSITIF DE FIXATION D'UNE BÂCHE AUTOUR DES FERRURES DE COIN

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions de l'alinéa a du paragraphe 6 de l'article 4 de la première partie.

Fixation aux montants d'angle



Bâche de toit



Vue en coupe

ANNEXE 8

COMPOSITION ET RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ DE GESTION

Article premier. i) Les Parties contractantes sont membres du Comité de gestion.

ii) Le Comité peut décider que les administrations compétentes des Etats visés au paragraphe I de l'article 52 de la présente Convention qui ne sont pas Parties contractantes ou des représentants d'organisations internationales peuvent, pour les questions qui les intéressent, assister à ses sessions en qualité d'observateurs.

Article 2. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fournit au Comité des services de secrétariat.

Article 3. Le Comité procède, à sa première session de chaque année, à l'élection de son Président et de son Vice-Président.

Article 4. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies convoque le Comité, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe tous les ans, ainsi que sur la demande des administrations compétentes d'au moins cinq Etats qui sont Parties contractantes.

Article 5. Les propositions sont mises aux voix. Chaque Etat qui est Partie contractante représenté à la session dispose d'une voix. Les propositions autres que les amendements à la présente Convention sont adoptées par le Comité à la majorité des suffrages exprimés par les membres présents et votants. Les amendements à la présente Convention, ainsi que les décisions visées aux articles 59 et 60 de la présente Convention, sont adoptés à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés par les membres présents et votants.

Article 6. Un quorum d'au moins la moitié des Etats qui sont Parties contractantes est nécessaire pour prendre les décisions.

Article 7. Le Comité adopte son rapport avant la clôture de sa session.

Article 8. En l'absence de dispositions pertinentes dans la présente annexe, le Règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe est applicable sauf si le Comité en décide autrement.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП (КОНВЕНЦИЯ МДП)

Договаривающиеся Стороны,

Желая содействовать облегчению международной перевозки грузов дорожными транспортными средствами;

Считая, что улучшение условий перевозок является одним из существенных факторов развития сотрудничества между ними;

Высказываясь в пользу упрощения и гармонизации административных, в частности иограничиых, формальностей в области международных перевозок;

Согласились о иижеследующем:

ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

а) ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Статья I

При применении настоящей Конвенции:

а) Термин «онерация МДП» означает иеревозку груза от таможни места отправления до таможни места иазначения с соблюдением процедуры, так называемой процедуры МДП, установленной в иастоящей Конвенции;

б) Термин «ввозные или вывозиые пошлины и сборы» озиачает таможеинные пошлины и все другие пошлины, иалоги, сборы и прочие суммы, взимаемые при ввозе или вывозе или в связи с ввозом или вывозом грузов, но искиючая суммы и сборы, ограиичениые по величине до приблизительнои стоимости оказанных услуг;

с) Термин «дорожное транспортное средство» означает не только механическое дорожное транспортное средство, но также любой прицеп или иолуприцеи, предназначенный для его буксировки таким транспортным средством;

д) Термин «состав транспортных средств» означает сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

е) Термин «контейнер» означает транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или другое подобное приспособление):

- i) представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее грузов;
- ii) имеющее ностояиный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования;
- iii) специально сконструированиое для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки грузов;

- iv) сконструированное таким образом, чтобы была облегчена его перегрузка, в частности с одного вида транспорта на другой;
- v) сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать;
- vi) имеющее внутренних объем не менее одного кубического метра; «съемные кузова» рассматриваются как контейнеры;
- f) Термин «таможня места отправления» означает любую таможенную Договаривающейся стороны, где для всего груза или части его начинается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;
- g) Термин «таможня места назначения» означает любую таможенную Договаривающейся стороны, где для всего груза или части его заканчивается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;
- h) Термин «промежуточная таможня» означает любую таможенную Договаривающейся стороны, через которую дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер ввозится или вывозится в ходе операции МДП;
- j) Термин «лицо» означает как физическое, так и юридическое лицо;
- k) Термин «тяжеловесные или громоздкие грузы» означает любой тяжелый или громоздкий предмет, который из-за своего веса, размеров или характера обычно не перевозится в закрытом дорожном транспортном средстве или в закрытом контейнере;
- l) Термин «гарантийное объединение» означает объединение, признанное таможенными органами Договаривающейся стороны в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру МДП.

b) ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 2

Настоящая Конвенция касается перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможни места отправления одной из Договаривающихся сторон до таможни места назначения другой Договаривающейся стороны или той же самой Договаривающейся стороны при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом.

Статья 3

Положения настоящей Конвенции применяются при условии, что:

- a) перевозки производятся:
 - i) в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, предварительно допущенных к перевозке с соблюдением условий, указанных в главе III a); или
 - ii) в других дорожных транспортных средствах, других составах транспортных средств или других контейнерах при соблюдении условий, указанных в главе III c);

- b) перевозки гарантируются объединениям, признанными согласно положениям статьи 6, и должны производиться с применением книжки МДП, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящей Конвенции.

c) ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 4

Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможенных пунктах.

Статья 5

1. Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможенных пунктах.

2. Однако с целью предотвращения злоупотреблений таможенные органы могут в исключительных случаях и, в частности, при наличии подозрения в нарушениях производить в этих таможенных пунктах досмотр грузов.

ГЛАВА II. ВЫДАЧА КНИЖЕК МДП;
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГАРАНТИЙНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ

Статья 6

1. Каждая из Договаривающихся сторон может, установив для этого известные гарантии и на известных условиях, предоставлять некоторым объединениям право выдавать непосредственно или при посредстве объединений, являющихся их корреспондентами, книжки МДП и предоставлять гарантии.

2. Объединение может быть признано в данной стране только при условии, что предоставленная им гарантия покрывает также ответственность, принятую им на себя в этой стране в связи с операциями, производимыми с применением книжек МДП, выданных иностранными объединениями, входящими в международную организацию, в состав которой входит и данное объединение.

Статья 7

Бланки книжек МДП, направляемые гарантийным объединениям иностранными гарантийными объединениями, являющимися их корреспондентами, или международными организациями, освобождаются от уплаты ввозных и вывозных пошлин и сборов и не подвергаются при ввозе и вывозе каким бы то ни было запрещениям или ограничениям.

Статья 8

1. Гарантийное объединение берет на себя обязательство уплачивать причитающиеся ввозные или вывозные пошлины и сборы, а также любые

проценты за просрочку, которые могут причитаться в соответствии с таможенными законами и правилами страны, в которой обнаружено нарушение в связи с операцией МДП. Гарантийное объединение обязуется уплачивать упомянутые выше суммы в порядке солидарной ответственности совместно с лицами, с которых причитаются эти суммы.

2. В тех случаях, когда законами и правилами той или иной Договаривающейся стороны не предусматривается уплата ввозных или вывозных пошлин и сборов, как предусмотрено выше в пункте 1, гарантийное объединение обязуется на подобных же условиях уплатить сумму, равную сумме ввозных или вывозных пошлин и сборов и любых процентов за просрочку.

3. Каждая Договаривающаяся сторона должна устанавливать максимальный размер сумм, уплаты которых по одной книжке МДП можно требовать от гарантийного объединения на основе положений вышеприведенных пунктов 1 и 2.

4. Гарантийное объединение становится ответственным по отношению к компетентным органам страны, в которой расположена таможня места отправления, с момента принятия книжки МДП данной таможней для оформления. В следующих странах, по территории которых продолжается перевозка грузов с соблюдением процедуры МДП, эта ответственность начинается с момента ввоза грузов или, если операция МДП приостанавливается в соответствии с положениями пунктов 1 и 2 статьи 26, с момента принятия книжки МДП для оформления таможней, в которой операция МДП возобновляется.

5. Гарантийное объединение несет ответственность не только за грузы, перечисленные в книжке МДП, но также за любые грузы, которые, не будучи перечисленными в этой книжке, находятся в запломбированной части дорожного транспортного средства или в запломбированном контейнере. Объединение не несет ответственности ни за какие иные грузы.

6. В целях определения сумм пошлин и сборов, упомянутых в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, данные, касающиеся грузов, вписанные в книжку МДП, будут признаваться действительными, поскольку не будет доказано противное.

7. Когда наступает срок платежа сумм, упомянутых в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, компетентные органы должны, по мере возможности, требовать уплаты этих сумм у лица или лиц, с которых непосредственно причитаются эти суммы, прежде чем предъявить иск гарантийному объединению.

Статья 9

1. Гарантийное объединение устанавливает срок действия книжки МДП, указывая дату его окончания, после которой книжка не может быть представлена в таможню места отправления для ее таможенного оформления.

2. Если книжка была принята для оформления таможней места отправления в последний день срока ее действия или до этой даты, как это предусмотрено в пункте 1 настоящей статьи, книжка действительна до завершения операции МДП в таможне места назначения.

Статья 10

1. Таможенное оформление книжки МДП может быть произведено с оговорками или без оговорок; если сделаны оговорки, то они должны относиться к фактам, связанным с самой операцией МДП. Эти факты должны быть отмечены в книжке МДП.

2. Если таможенные органы той или иной страны оформили книжку МДП без оговорок, они не могут больше требовать от гарантийного объединения уплаты сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, за исключением случая, когда свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным путем.

Статья 11

1. В случае неоформления книжки МДП или если это оформление было произведено с оговорками, компетентные органы не будут иметь права требовать от гарантийного объединения уплаты сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, если в продолжение годичного срока, считая с даты принятия книжки МДП для оформления этими органами, они не уведомили письменно гарантийное объединение об отказе в таможенном оформлении или об оформлении с оговоркой. Это положение применяется также в случае таможенного оформления, полученного противозаконным или обманным образом, однако в таком случае срок устанавливается в два года.

2. Требования об уплате сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, препровождается гарантийному объединению не ранее, чем через три месяца со дня уведомления этого объединения об отказе в таможенном оформлении книжки, о ее оформлении с оговорками или об оформлении, полученном противозаконным или обманным образом, и не позднее, чем через два года, считая с того же самого дня. Однако, что касается дел, переданных на рассмотрение суда в течение указанного выше двухлетнего срока, требование об уплате препровождается в течение одного года со дня вступления в силу судебного решения.

3. Для уплаты требуемых сумм гарантийное объединение располагает трехмесячным сроком, считая с даты направленного ему требования об уплате. Уплаченные суммы будут возвращены объединению, если в течение двух лет, следующих за датой предъявленного ему требования об уплате, таможенным органам будут представлены убедительные доказательства того, что в отношении данной перевозки не произошло никаких нарушений.

ГЛАВА III. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП

а) ДОПУЩЕНИЕ К ПЕРЕВОЗКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И КОНТЕЙНЕРОВ

Статья 12

Для того чтобы подпадать под действие положений разделов а) и б) настоящей главы, каждое дорожное транспортное средство должно отвечать в отношении своей конструкции и своего оборудования условиям, приведенным в приложении 2 к настоящей Конвенции, и должно быть допущено к перевозке в соответствии с процедурой, предусмотренной в приложении 3 к настоящей Конвенции. Свидетельство о допуске должно соответствовать образцу, приведенному в приложении 4.

Статья 13

1. Для того чтобы подпадать под действие положений разделов *a)* и *b)* настоящей главы, контейнеры должны быть сконструированы в соответствии с условиями, определенными в части I приложения 7, и должны быть допущены к перевозке в соответствии с процедурой, установленной в части II этого же приложения.

2. Контейнеры, допущенные к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами в соответствии с Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1956 года, вытекающими из нее соглашениями, заключенными под эгидой Организации Объединенных Наций, Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1972 года, или любыми международными актами, которые могут заменить или изменить эту последнюю Конвенцию, рассматриваются как соответствующие положениям вышеприведенного пункта 1 и должны приниматься к перевозке с соблюдением процедуры МДП без нового допущения.

Статья 14

1. Каждая Договаривающаяся сторона оставляет за собой право не признавать действительность допущения дорожных транспортных средств или контейнеров, которые не отвечают условиям, изложенным выше в статьях 12 и 13. Тем не менее Договаривающимся сторонам не следует задерживать перевозку, когда обнаруженные неисправности незначительны и не создают возможностей для контрабанды.

2. Перед новым использованием для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами любое дорожное транспортное средство или контейнер, не удовлетворяющие более условиям, которые послужили основанием для их допущения, должны быть либо приведены в первоначальное состояние, либо быть вновь подвергнуты процедуре допущения.

b) ПРОЦЕДУРА ПЕРЕВОЗКИ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП

Статья 15

1. При временном ввозе дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера, используемого для перевозки грузов с соблюдением процедуры МДП, не требуется специального таможенного документа. Для дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера никаких гарантий не требуется.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не препятствуют Договаривающейся стороне требовать выполнения в таможенном месте назначения формальностей, предусматриваемых ее национальными предписаниями, для обеспечения того, чтобы после окончания операции МДП дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер были вывезены.

Статья 16

Когда операция МДП производится дорожным транспортным средством или составом транспортных средств, на них должны быть прикреплены прямоугольные таблички с надписью «TIR», отвечающие требованиям, приведенным в приложении 5 к настоящей Конвенции; одна табличка помещается

спереди, а другая такая же табличка сзади дорожного транспортного средства или состава транспортных средств. Эти таблички должны быть помещены таким образом, чтобы они были хорошо видны, и должны быть съёмными.

Статья 17

1. На каждое дорожное транспортное средство или контейнер составляется одна книжка МДП. Однако единая книжка МДП может составляться на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, погруженных на одно дорожное транспортное средство или на состав транспортных средств. В этом случае в грузовом манифесте книжки МДП должно указываться отдельно содержимое каждого транспортного средства, составляющего часть состава транспортных средств, или каждого контейнера.

2. Книжка МДП действительна для выполнения только одной перевозки. Она должна содержать по меньшей мере такое число отрывных листков для принятия книжки к таможенному оформлению и для ее оформления, какое необходимо для осуществления данной перевозки.

Статья 18

Операция МДП может производиться через несколько таможен места отправления и места назначения; однако, за исключением случаев особого на то разрешения заинтересованных Договаривающейся стороны или Договаривающихся сторон,

- a) таможен места отправления должны находиться только в одной стране;
- b) таможен места назначения должны находиться не более чем в двух странах;
- c) общее число таможен места отправления и назначения не должно превышать четырех.

Статья 19

Грузы и дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер должны предъявляться в таможене места отправления вместе с книжкой МДП. Таможенные органы страны отправления должны принимать необходимые меры для того, чтобы удостовериться в точности грузового манифеста и для наложения таможенных печатей и пломб или для контроля таможенных печатей и пломб, наложенных под ответственность упомянутых таможенных органов должным образом уполномоченными лицами.

Статья 20

Таможенные органы могут установить для перевозок, производимых по территории их страны, определенный срок перевозки и требовать, чтобы дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер следовали по предписанному маршруту.

Статья 21

В каждой промежуточной таможене и в таможнях места назначения дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер предъявляются для контроля таможенным органам с содержащимся в них грузом и с относящейся к перевозимому грузу книжкой МДП.

Статья 22

1. За исключением случаев досмотра грузов, производимого таможенными органами в соответствии с положением, содержащимся в пункте 2 статьи 5, сотрудники промежуточных таможен каждой из Договаривающихся сторон признают, как правило, печати и пломбы, наложенные таможенными органами других Договаривающихся сторон, при условии, что они не повреждены. Однако эти сотрудники могут, если это обусловлено необходимостью контроля, накладывать дополнительно свои собственные печати и пломбы.

2. Признанные Договаривающимися сторонами таможенные печати и пломбы пользуются на их территории защитой тех же самых правовых норм, что и национальные таможенные печати и пломбы.

Статья 23

Таможенные органы могут только в исключительных случаях:

- требовать, чтобы при проезде по территории их страны дорожные транспортные средства, составы транспортных средств или контейнеры сопровождалась за счет перевозчиков,
- производить в пути проверку и досмотр груза дорожных транспортных средств, составов транспортных средств или контейнеров.

Статья 24

Если таможенные органы производят в пути или в промежуточной таможне досмотр груза в дорожном транспортном средстве, составе транспортных средств или контейнере, они должны сделать отметку о наложенных новых печатях и пломбах и о характере выполненного контроля на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Статья 25

Если таможенные пломбы и печати повреждены в пути в условиях иных, чем те, которые предусмотрены в статьях 24 и 35, или если груз погиб или был поврежден, но не были повреждены пломбы или печати, надлежит придерживаться порядка, установленного в приложении 1 к настоящей Конвенции в отношении использования книжки МДП, без ущерба для возможности применения положений национального законодательства и, кроме того, должен быть заполнен протокол, содержащийся в книжке МДП.

Статья 26

1. Когда часть перевозки с применением книжки МДП производится по территории государства, не являющегося Договаривающейся стороной настоящей Конвенции, то операция МДП приостанавливается на этой части пути. В этом случае таможенные органы Договаривающейся стороны, по чьей территории продолжается затем перевозка, принимают книжку МДП для возобновления операции МДП при условии, что таможенные печати и пломбы и/или опознавательные знаки не повреждены.

2. То же положение применяется в отношении той части маршрута, на которой книжка МДП не используется владельцем книжки на территории Договаривающейся стороны в связи с существованием более простых таможенных транзитных процедур или когда применение таможенного транзитного режима не является необходимым.

3. В этих случаях таможи, в которых операция МДП была прервана или возобновлена, будут рассматриваться как промежуточные таможи соответственно при въезде или при выезде из страны.

Статья 27

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции и, в частности, ее статьи 18 первоначально указанная таможня места назначения может быть заменена другой таможней места назначения.

Статья 28

При прибытии груза в таможню места назначения и при условии, что грузы переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин в целях внутреннего потребления таможенное оформление книжки МДП производится незамедлительно.

с) ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗКИ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ИЛИ ГРОМОЗДКИХ ГРУЗОВ

Статья 29

1. Положения настоящего раздела применяются только к перевозке тяжеловесных или громоздких грузов, определение которых дано в абзаце *к*) статьи 1 настоящей Конвенции.

2. Если применяются положения настоящего раздела, перевозка тяжеловесных или громоздких грузов может по решению таможенных органов места отправления осуществляться с помощью неопечатанных транспортных средств или контейнеров.

3. Положения настоящего раздела применяются только в том случае, когда, по мнению таможенных органов места отправления, тяжеловесные или громоздкие грузы, а также любые перевозимые одновременно принадлежности к ним можно легко опознать благодаря их описанию или снабдить их таможенными печатями и пломбами и/или опознавательными знаками таким образом, чтобы предотвратить любую подмену или изъятие упомянутых грузов без оставления видимых следов.

Статья 30

Все положения настоящей Конвенции, за исключением тех, отступления от которых предусмотрены особыми положениями настоящего раздела, распространяются на перевозку тяжеловесных или громоздких грузов с соблюдением процедуры МДП.

Статья 31

Ответственность гарантийного объединения распространяется не только на грузы, перечисленные в книжке МДП, но также и на грузы, которые, хотя

и не перечислены в этой книжке, находятся на платформе или между перечисленными в книжке МДП грузами.

Статья 32

На обложке и на всех отрывных листках книжки МДП должна быть сделана жирным шрифтом надпись: «Тяжеловесные или громоздкие грузы» на английском или французском языке.

Статья 33

Таможенные органы места отправления могут требовать, чтобы упаковочные листы, фотографии, чертежи и т. д., которые считаются необходимыми для опознания перевозимых грузов, были приложены к книжке МДП. В таком случае они заверяют эти документы; один экземпляр указанных документов прикрепляется к внутренней стороне обложки книжки МДП и во всех манифестах книжки делается отметка о наличии этих документов.

Статья 34

Таможенные органы промежуточных таможен каждой Договаривающейся стороны признают таможенные печати и пломбы и/или опознавательные знаки, наложенные компетентными органами других Договаривающихся сторон. Они могут, однако, добавить другие печати и пломбы и/или опознавательные знаки; в этом случае они делают отметки о наложенных новых печатях и пломбах и/или опознавательных знаках на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Статья 35

Если в пути или в промежуточной таможне производящие досмотр груза сотрудники вынуждены снять печати и пломбы и/или опознавательные знаки, они делают отметки о наложенных новых печатях и пломбах и/или опознавательных знаках на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

ГЛАВА IV. НАРУШЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ

Статья 36

Всякое нарушение положений настоящей Конвенции повлечет применение к виновному в стране, в которой нарушение было совершено, предусмотренных законодательством этой страны санкций.

Статья 37

В тех случаях, когда невозможно установить, на какой территории произошло нарушение, считается, что оно произошло на территории Договаривающейся стороны, где оно было обнаружено.

Статья 38

1. Каждая Договаривающаяся сторона имеет право временно или окончательно лишать права пользования постановлениями настоящей Конвенции всякое лицо, виновное в серьезном нарушении таможенных законов или правил, применяемых при международной перевозке грузов.

2. О таком лишении права немедленно сообщается таможенным органам Договаривающейся стороны, на территории которой данное лицо находится или имеет постоянное местопребывание, а также гарантийному(ым) объединению(ям) в стране, в которой совершено нарушение.

Статья 39

В тех случаях, когда операции МДП признаны в иных отношениях неправильно выполненными:

1. Договаривающиеся стороны не обращают внимания на незначительные расхождения, касающиеся соблюдения предписанных сроков или маршрутов.

2. Точно так же расхождения между сведениями, приведенными в грузовом манифесте книжки МДП, и содержанием дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера не рассматриваются как нарушение настоящей Конвенции владельцем книжки МДП, если приведено удовлетворяющее компетентные органы доказательство того, что эти расхождения не являются результатом ошибок, допущенных преднамеренно или по небрежности при погрузке или отправке груза или при составлении упомянутого манифеста.

Статья 40

Таможенные органы страны отправления и страны назначения не считают владельца книжки МДП ответственным за расхождения, которые могут быть установлены в этих странах, если эти расхождения относятся соответственно к таможенным режимам, которые применялись до или после операции МДП и к которым владелец указанной книжки не имел никакого отношения.

Статья 41

Если таможенные органы признают достаточными доказательства того, что груз, указанный в манифесте книжки МДП, погиб или безвозвратно потерян в результате дорожно-транспортного происшествия или при обстоятельствах, вызванных непреодолимой силой, или что недостача является результатом причин, свойственных грузу, то они освобождают от уплаты обычно причитающихся пошлин и сборов.

Статья 42

По получении запроса Договаривающейся стороны с изложением соответствующих причин компетентные органы Договаривающихся сторон, заинтересованных в данной операции МДП, предоставляют ей все имеющиеся в их распоряжении сведения, необходимые для применения положений вышеприведенных статей 39, 40 и 41.

ГЛАВА V. ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

Статья 43

В пояснительных записках, приведенных в приложениях 6 и 7 (часть III), дается толкование некоторых положений настоящей Конвенции и приложений к ней. В них описаны также некоторые виды рекомендуемой практики.

ГЛАВА VI. РАЗЛИЧНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 44

Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет заинтересованным гарантийным объединениям льготы в отношении:

- a) перевода валюты, необходимой для уплаты сумм, взимаемых компетентными органами Договаривающихся сторон в силу положений статьи 8 настоящей Конвенции, и
- b) перевода валюты, необходимой для оплаты бланков книжки МДП, посылаемых гарантийным объединениям иностранными объединениями, являющимися их корреспондентами, или международными организациями.

Статья 45

Каждая Договаривающаяся сторона публикует список таможен места отправления, промежуточных таможен и таможен места назначения, которые она предпазпачает для производства операций МДП. Договаривающиеся стороны стран, территории которых соприкасаются, будут консультироваться для определения с обоюдного согласия соответствующих пограничных таможен и часов их работы.

Статья 46

1. Выполнение сотрудниками таможен формальностей, упомянутых в настоящей Конвенции, не дает права требовать оплаты сборов, за исключением тех случаев, когда эти формальности производятся не в дни и часы и не в тех местах, обычно предусматриваемых для их производства.

2. Договаривающиеся стороны будут предпринимать все зависящие от них меры для облегчения таможенных операций, связанных со скоропортящимися грузами.

Статья 47

1. Положения настоящей Конвенции не служат препятствием ни для применения ограничений и контроля, вытекающих из национальных правил и основанных на соображениях общественной нравственности, общественной безопасности, здравоохранения и гигиены, либо на соображениях ветеринарного или фитопатологического порядка, ни для взимания причитающихся на основании этих правил сборов.

2. Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению иных национальных или международных положений, регламентирующих перевозки.

Статья 48

Ни одно из постановлений настоящей Конвенции не исключает права Договаривающихся сторон, образующих таможенный или экономический союз, применять особые правила в отношении перевозок, местом отправления или назначения которых являются их территории, или осуществляемых транзитом через их территории, при условии, что такие правила не ограничивают льгот, предусмотряваемых настоящей Конвенцией.

Статья 49

Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению больших льгот, которые Договаривающиеся стороны предоставляют или желают предоставить либо на основании односторонних положений, либо в соответствии с двусторонними или многосторонними соглашениями, при условии, что такие льготы не препятствуют применению положений настоящей Конвенции и, в частности, проведению операций МДП.

Статья 50

Договаривающиеся стороны обмениваются при наличии соответствующей просьбы информацией, необходимой для применения положений настоящей Конвенции, в частности сведениями, касающимися допущения дорожных транспортных средств или контейнеров, а также технических характеристик их конструкции.

Статья 51

Приложения к настоящей Конвенции являются неотъемлемой частью Конвенции.

ГЛАВА VII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 52. ПОДПИСАНИЕ, РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ, УТВЕРЖДЕНИЕ И ПРИСОЕДИНЕНИЕ

1. Все государства-члены Организации Объединенных Наций, либо члены любого специализированного учреждения или Международного агентства по атомной энергии, либо участники Статута Международного Суда, а также любое другое государство, приглашенное Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций, могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции;

- a) путем ее подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;
- b) путем сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после ее подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении;
- c) путем сдачи на хранение документа о присоединении.

2. Настоящая Конвенция открыта для подписания государствами, упомянутыми в пункте 1 настоящей статьи, в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с 1 января 1976 года до 31 декабря 1976 года включительно. После этой даты она будет открыта для присоединения к ней.

3. Таможенные или экономические союзы могут также, в соответствии с положениями пунктов 1 и 2 настоящей статьи, стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции одновременно со всеми их государствами-членами или в любое время после того, как все их государства-члены станут Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции. Однако эти союзы не имеют права голоса.

4. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 53. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с того дня, когда пять из числа государств, упомянутых в пункте 1 статьи 52, подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении или сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

2. После того как пять из числа государств, упомянутых в пункте 1 статьи 52, подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении или сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу для всех последующих Договаривающихся сторон по истечении шести месяцев со дня сдачи ими на хранение своих документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

3. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции.

4. Любой такой документ, сданный на хранение после принятия поправки, но до вступления ее в силу, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции со дня ее вступления в силу этой поправки.

Статья 54. ДЕНОНСАЦИЯ

1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящую Конвенцию посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении пятнадцати месяцев со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

3. Действительность книжек МДП, принятых для оформления таможенной страны отправления до срока вступления в силу денонсации, не затрагивается этой денонсацией, и гарантия гарантийных объединений остается в силе в соответствии с условиями настоящей Конвенции.

Статья 55. ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число государств, являющихся Договаривающимися сторонами, составит менее пяти в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев, настоящая Конвенция теряет силу по истечении указанного выше периода в двенадцать месяцев.

Статья 56. ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ КОНВЕНЦИИ МДП 1959 ГОДА

1. С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяется и заменяется в отношениях между Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции Конвенция МДП 1959 года.

2. Свидетельства о допущении, выданные в отношении дорожных транспортных средств и контейнеров в соответствии с условиями Конвенции МДП 1959 года, принимаются Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции на протяжении срока их действия или любого продления его для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами при условии, что такие транспортные средства и контейнеры по-прежнему отвечают требованиям, в соответствии с которыми они были первоначально допущены к перевозкам.

Статья 57. РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции должен быть по возможности разрешен путем переговоров между спорящими сторонами или другими средствами урегулирования.

2. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен способами, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи, передается по просьбе одной из них арбитражному суду, составленному следующим образом: каждый участник спора назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который становится председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения просьбы один из участников не назначил арбитра или арбитры не могли избрать председателя, любая из сторон может обратиться к Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.

3. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2, имеет обязательную силу для спорных сторон.

4. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.

5. Решения арбитражного суда принимаются большинством голосов.

6. Любые разногласия, которые могут возникнуть между спорящими сторонами в отношении толкования и выполнения арбитражного решения, могут быть переданы любой из сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.

Статья 58. ОГОВОРКИ

1. Каждое государство может в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2-6 статьи 57 настоящей Конвенции. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Каждая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любое время взять эту оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. За исключением оговорок, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 59. ПРОЦЕДУРА Внесения поправок
в настоящую Конвенцию

1. Поправки к настоящей Конвенции, в том числе в приложении к ней, могут вноситься по предложению любой Договаривающейся стороны в соответствии с процедурой, установленной в настоящей статье.

2. Любая предложенная поправка к настоящей Конвенции рассматривается Административным комитетом, состоящим из всех Договаривающихся сторон, в соответствии с правилами процедуры, изложенными в приложении 8. Любая такая поправка, рассмотренная или разработанная на сессии Административного комитета и одобренная Комитетом большинством в две трети присутствующих и голосующих, направляется Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам для принятия.

3. За исключением случаев, предусмотренных в статье 60, любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через три месяца по истечении двенадцатимесячного периода после даты сообщения о предлагаемой поправке, если в течение этого срока Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций не получил от какого-либо государства, являющегося Договаривающейся стороной, никаких возражений против предложенной поправки.

4. В случае возражения против предложенной поправки, представленного в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, поправка считается не принятой и в связи с ней не принимается никаких мер.

Статья 60. ОСОБАЯ ПРОЦЕДУРА Внесения поправок
в приложения 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7

1. Любая предложенная поправка к приложениям 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7, рассмотренная в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 59, вступает в силу в срок, установленный Административным комитетом во время ее принятия, если до более раннего срока, установленного Административным комитетом в то же самое время, одна пятая или пять государств, являющихся Договаривающимися сторонами, причем во внимание принимается меньшая из этих двух цифр, не уведомляют Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций о том, что они возражают против поправки. Определение Административным комитетом сроков, упоминаемых в настоящем пункте, осуществляется большинством в две трети присутствующих и голосующих.

2. При вступлении в силу любая поправка, принятая в соответствии с процедурой, изложенной выше в пункте 1, заменяет для всех Договаривающихся сторон любое предыдущее положение, к которому относится эта поправка.

Статья 61. ПРЕДЛОЖЕНИЯ, СООБЩЕНИЯ И ВОЗРАЖЕНИЯ

Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций информирует все Договаривающиеся стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52 настоящей Конвенции, обо всех предложениях, сообщениях

или возражениях, сделанных в соответствии с вышеприведенными статьями 59 и 60, и о сроке вступления в силу каждой поправки.

Статья 62. КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ПЕРЕСМОТРУ

1. Любое государство, являющееся Договаривающейся стороной, может путем уведомления Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций просить созвать конференцию с целью пересмотра настоящей Конвенции.

2. Конференция по пересмотру, на которую приглашаются все Договаривающиеся стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52, созывается также Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций если в течение шести месяцев после даты уведомления Генеральным Секретарем по крайней мере четверть государств, являющихся Договаривающимися сторонами, информируют его о своем согласии с этой просьбой.

3. Конференция по пересмотру, на которую приглашаются все Договаривающиеся стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52, созывается также Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций по получении такой просьбы от Административного комитета. Административный комитет принимает решение о том, следует ли обратиться с такой просьбой, большинством присутствующих и голосующих в Комитете.

4. Если в соответствии с пунктами 1 и 3 настоящей статьи созывается конференция, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотренные которых на конференции представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия конференции Генеральный Секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

Статья 63. УВЕДОМЛЕНИЯ

Помимо уведомлений и сообщений, предусмотренных в статьях 61 и 62, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет все государства, указанные в статье 52:

- a) о подписании, ратификации, принятии, утверждении и присоединении в соответствии со статьей 52;
- b) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 53;
- c) о денонсациях в соответствии со статьей 54;
- d) о прекращении действия настоящей Конвенции в соответствии со статьей 55;
- e) об оговорках, сделанных в соответствии со статьей 58.

Статья 64. АУТЕНТИЧНЫЙ ТЕКСТ

После 31 декабря 1976 года подлинник настоящей Конвенции сдается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии каждой из Договаривающихся сторон и каждому из государств, указанных в пункте 1 статьи 52, не являющихся Договаривающимися сторонами.

В УДОСТОВЕРЕНИИ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Женеве четырнадцатого ноября тысяча девятьсот семьдесят пятого года в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ОБРАЗЕЦ КНИЖКИ МДП¹

Книжка МДП печатается на французском языке, за исключением лицевой стороны обложки, рубрики которой печатаются также и на английском языке; «Правила пользования книжкой МДП» воспроизводятся на английском языке на странице 3 этой обложки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ, КОТОРЫЕ МОГУТ ДОПУСКАТЬСЯ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И ПЛОМБАМИ

Статья 1. Основные принципы

К международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами могут допускаться только транспортные средства, грузовые отделения которых сконструированы и оборудованы таким образом:

- a) чтобы грузы не могли извлекаться из опечатанной части транспортного средства или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;
- b) чтобы таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;
- c) чтобы в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;
- d) чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

Статья 2. Конструкция грузовых отделений

1. Для удовлетворения требованиям статьи 1 настоящих Правил:

- a) составные элементы грузового отделения (стенки, пол, двери, крыша, стойки, рамы, поперечные элементы и т.д.) должны соединяться либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспечивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов. Когда стенки, пол, двери и крыша изготовлены из различных элементов, они должны отвечать тем же требованиям и быть достаточно прочными;
- b) двери и прочие системы закрытия (включая запорные краны, крышки лазов, фланцы и т.д.) должны иметь приспособление, на которое могли бы быть наложены таможенные печати и пломбы. Это приспособление должно быть таким,

¹ See inserts in a pocket at the end of the volume—Voir hors-texte dans une pochette à la fin du volume.

чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов и чтобы двери и запирающие устройства не могли открываться без нарушения таможенных печатей и пломб. Последние должны быть соответствующим образом защищены. Разрешается делать открывающиеся крыши;

- с) вентиляционные и дренажные отверстия должны быть снабжены устройством, препятствующим доступу внутрь грузового отделения. Это устройство должно быть такой конструкции, чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов.

2. Несмотря на положения подпункта с) статьи 1 настоящих Правил, разрешается наличие составных элементов грузового отделения, которые по практическим соображениям должны включать полые пространства (например, между составными частями двойной стенки). Для того чтобы эти пространства нельзя было использовать в целях сокрытия грузов:

- i) необходимо в тех случаях, когда внутренняя обшивка покрывает грузовое отделение на всю его высоту от пола до потолка, или в тех случаях, когда пространство между обшивкой и внешней стенкой полностью закрыто, обеспечить, чтобы внутренняя обшивка крепилась таким образом, чтобы ее нельзя было снимать и возвращать на место без оставления видимых следов; и
- ii) необходимо в тех случаях, когда обшивка не покрывает грузовое отделение на всю его высоту и когда пространство между обшивкой и внешней стенкой закрыто не полностью, и во всех других случаях, когда в конструкции грузового отделения имеются полые пространства, обеспечить, чтобы количество указанных пространств было ограничено до минимума и чтобы эти пространства были легко доступны для таможенного контроля.

3. Устройство окон допускается при условии, что они сделаны из достаточно прочных материалов и не могут сниматься снаружи и вновь устанавливаться без оставления видимых следов. Установка стекол тем не менее допускается, однако в этом случае окно должно быть оборудовано прочно закрепленной металлической решеткой, которую нельзя снять снаружи; размер ячеек в решетке не должен превышать 10 мм.

4. Отверстия, сделанные в полу в технических целях, таких, как смазка, обслуживание, наполнение песочницы, допускаются только при условии, что они оборудуются крышкой, которая должна устанавливаться таким образом, чтобы доступ в грузовое отделение снаружи был невозможен.

Статья 3. КРЫТЫЕ БРЕЗЕНТОМ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

1. Положения статей 1 и 2 настоящих Правил распространяются на крытые брезентом транспортные средства в той мере, в какой они могут к ним применяться. Кроме того, эти транспортные средства должны отвечать положениям настоящей статьи.

2. Брезент должен быть изготовлен либо из прочного холста, либо из нерастяжимой, достаточно прочной, покрытой пластмассой или прорезиненной ткани. Брезент должен быть в исправном состоянии и изготовлен таким образом, чтобы по закреплению приспособления для закрывания доступ к грузовому отделению был невозможен без оставления видимых следов.

3. Если брезент составлен из нескольких кусков, края этих кусков должны быть загнуты один в другой и прострочены двумя швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм. Эти швы должны быть сделаны так, как показано на рис. № 1, приложенном к настоящим Правилам; однако если на некоторых частях брезента (например, на откидных полах и усиленных углах) невозможно соединить полосы указанным способом, достаточно загнуть край верхней части брезента и прошить полосы так, как показано на рис. № 2 или 2а, приложенных к настоящим Правилам. Один из швов должен быть виден лишь изнутри, и цвет нитки, используемой для этого шва, должен определенно отличаться от цвета самого брезента, а также от цвета нитки, используемой для другого шва. Все швы должны быть прострочены на машине.

4. Если брезент составлен из нескольких кусков ткани, покрытой пластмассой, эти куски могут быть также соединены посредством спайки соответственно рис. № 3, приложенному к настоящим Правилам. Край каждого куска должен перекрывать край другого куска по крайней мере на 15 мм. Соединение кусков должно быть обеспечено по всей этой ширине. Наружный край соединения должен быть покрыт полосой из пластмассы шириной по крайней мере в 7 мм, накладываемой тем же способом спайки. На этой полосе, а также с каждой ее стороны, по крайней мере на 3 мм в ширину, должен быть проштампован единообразный четкий рельеф. Спайка производится таким образом, чтобы куски не могли быть разъединены и снова соединены без оставления видимых следов.

5. Починка производится способом, показанным на рис. № 4, приложенном к настоящим Правилам; сшиваемые края должны быть загнуты один в другой и соединены двумя ясно видимыми швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм; цвет нитки, видимой изнутри, должен отличаться от цвета нитки, видимой снаружи, и от цвета самого брезента; все швы должны быть прострочены на машине. В тех случаях когда брезент, поврежденный у краев, ремонтируется путем замены поврежденной части заплатой, шов может также прострачиваться в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи и рис. № 1, приложенным к настоящим Правилам. Починка брезента из ткани, покрытой пластмассой, может также производиться в соответствии с методом, описанным в пункте 4 настоящей статьи, но в этом случае полоса должна накладываться с обеих сторон брезента, а заплатка накладывается изнутри.

6. а) Брезент должен прикрепляться к транспортному средству в точном соответствии с условиями, изложенными в статье 1 а) и б) настоящих Правил. Предусматривается применение следующих видов крепления:

- i) металлические кольца, прикрепляемые к транспортному средству;
- ii) проушины по краям брезента;
- iii) веревка или трос, проходящие через кольца над брезентом и видимые с внешней стороны по всей длине.

Брезент должен находить на жесткую часть транспортного средства по крайней мере на ширину 250 мм, измеренную от центра крепежных колец, за исключением тех случаев, когда система конструкции транспортного средства сама по себе препятствует доступу к грузовому отделению.

б) Если необходимо обеспечить глухое крепление краев брезента к транспортному средству, соединение должно быть непрерывным и осуществляться при помощи прочных деталей.

7. Брезент должен опираться на соответствующую конструкцию (стойки, боковины, арки, поперечины и т.д.).

8. Расстояние между кольцами и расстояние между проушинами не должно превышать 200 мм. Проушины должны быть жесткими.

9. Должны применяться следующие виды крепления:

- а) стальной трос диаметром не менее 3 мм; или
- б) веревка из пеньки или сизаля диаметром не менее 8 мм, заключенная в прозрачную нерастягивающуюся пластмассовую оболочку.

Тросы могут заключаться в прозрачную нерастягивающуюся оболочку из пластмассы.

10. Каждый трос или веревка должны состоять из одного куска и иметь металлические наконечники на обоих концах. Приспособление для прикрепления каждого металлического наконечника должно включать полую заклепку, которая проходит через трос или веревку и через которую может быть продернута бечевка или лента для таможенных печатей и пломб. Трос или веревка должны оставаться видимыми с обеих сторон полрой заклепки, чтобы можно было удостовериться в том, что они действительно состоят из одного куска (см. рис. № 5, приложенный к настоящим Правилам).

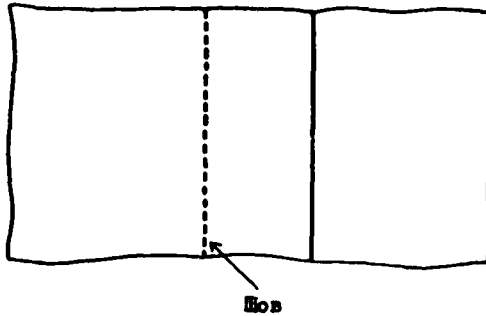
11. В местах, где в брезенте имеются окна, используемые для загрузки и разгрузки, оба края брезента должны соответствующим образом перекрываться. Они должны также закрепляться с помощью:

- a) откидной ноли, пришитой или приваренной в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи;
- b) колец и проушин, отвечающих условиям пункта 8 настоящей статьи; и
- c) ремня, изготовленного из одного куска соответствующего нерастягивающегося материала шириной не менее 20 мм и толщиной не менее 3 мм, проходящего через кольца и соединяющего оба края брезента и откидную полу; ремень прикрепляется с внутренней стороны брезента и должен иметь проушину для пропускания троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи.

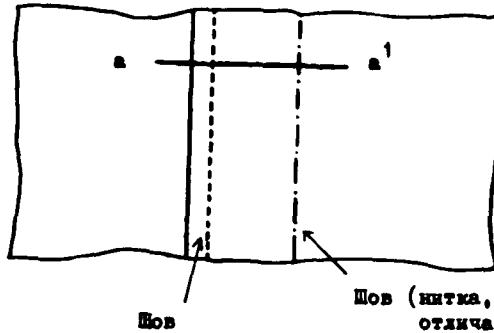
Откидная пола не нужна, если имеется специальное устройство (защитная перегородка и т.д.), которое препятствует доступу к грузовому отделению без оставления видимых следов.

РИС. № 1. БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ,
СОЕДИНЕННЫХ С ПОМОЩЬЮ ШВОВ

Вид снаружи

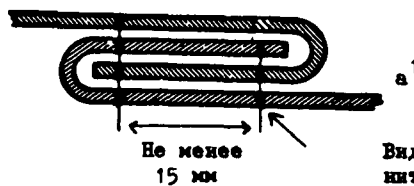


Вид изнутри



Шов (нитка, цвет которой отличается от цвета брезента и от цвета нитка другого шва)

Разрез а-а¹
Плоский двойной шов



Видимая только изнутри нитка, цвет которой отличается от цвета брезента и от цвета нитка другого шва

Рис. № 2. БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ, СОЕДИНЕННЫХ С ПОМОЩЬЮ ШВОВ

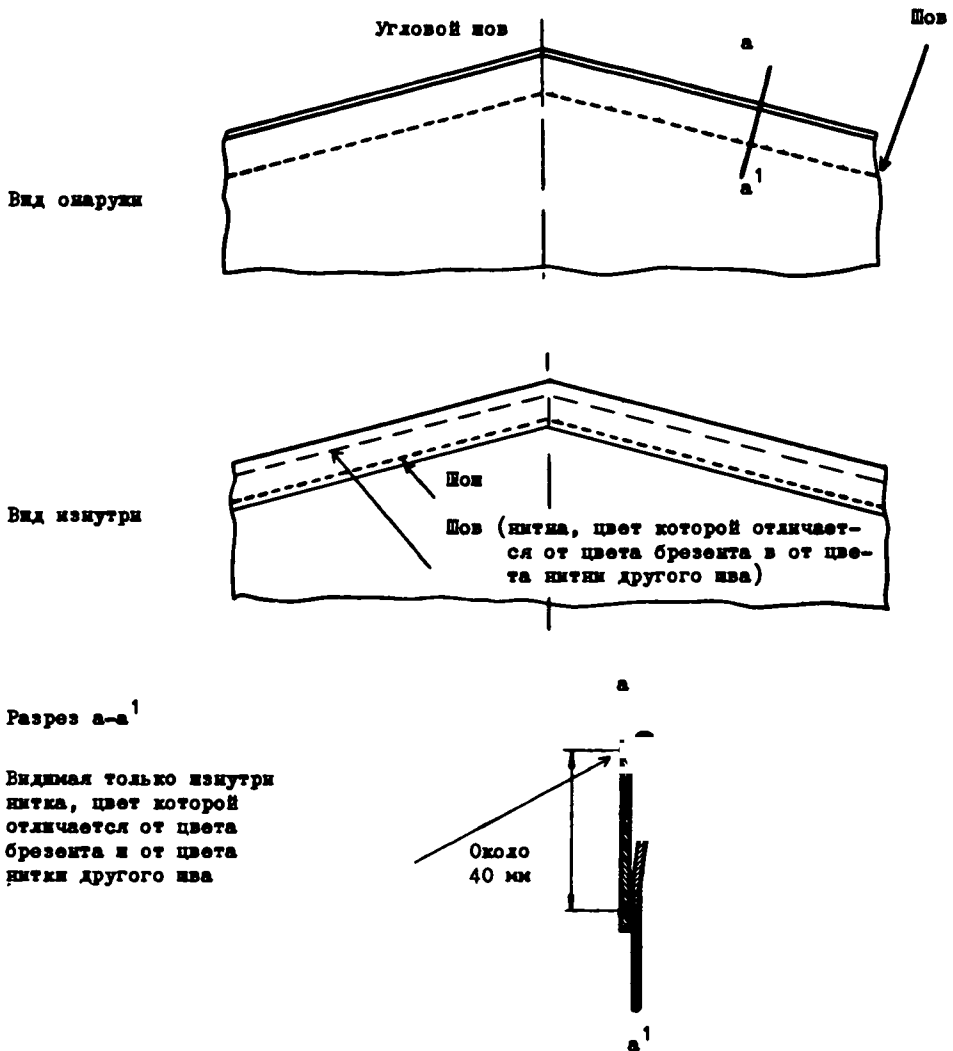


Рис. № 2 а). БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ,
СОЕДИНЕННЫХ С ПОМОЩЬЮ ШВОВ

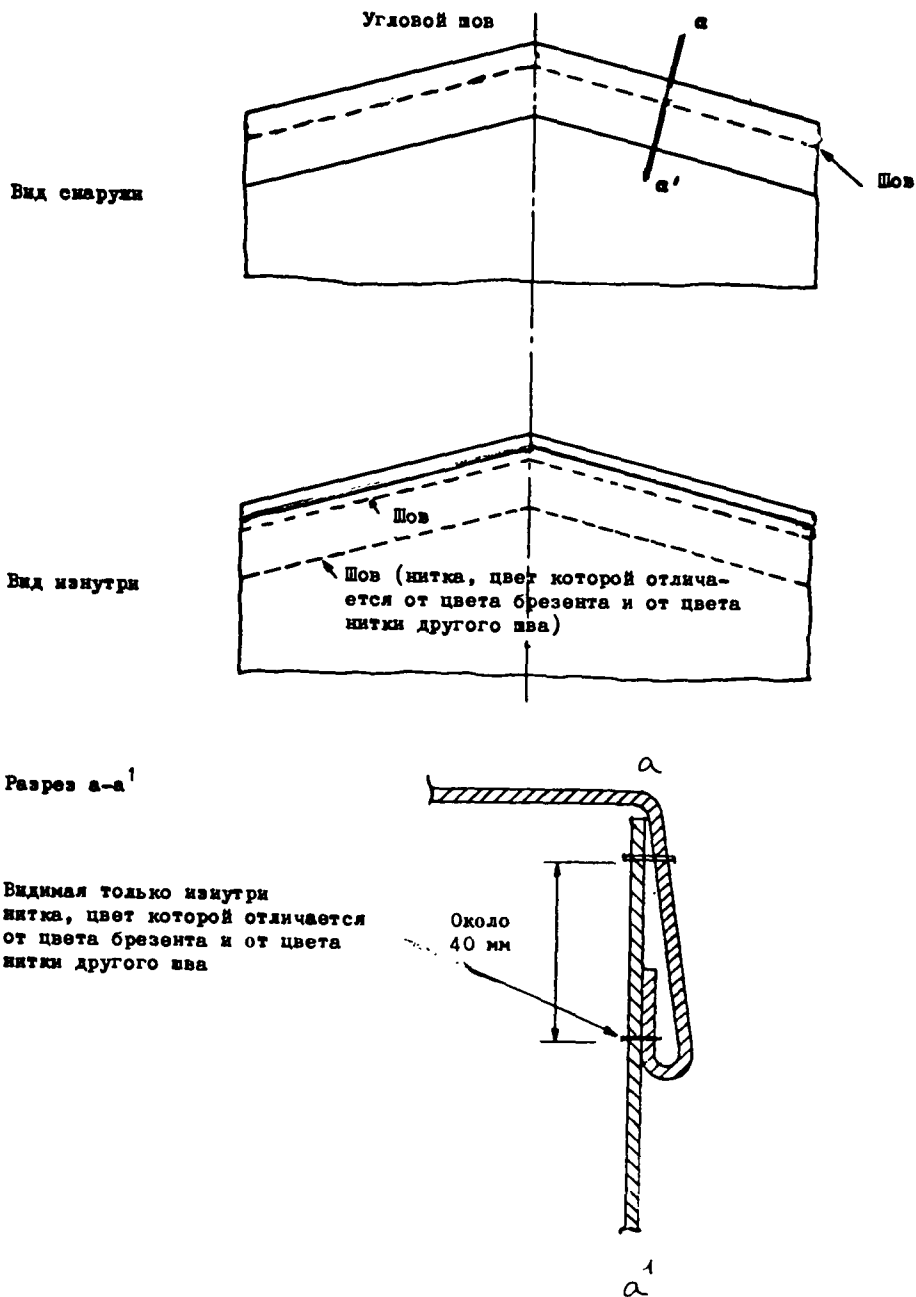


Рис. № 3. БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ,
СОЕДИНЕННЫХ ПОСРЕДСТВОМ СПАЙКИ

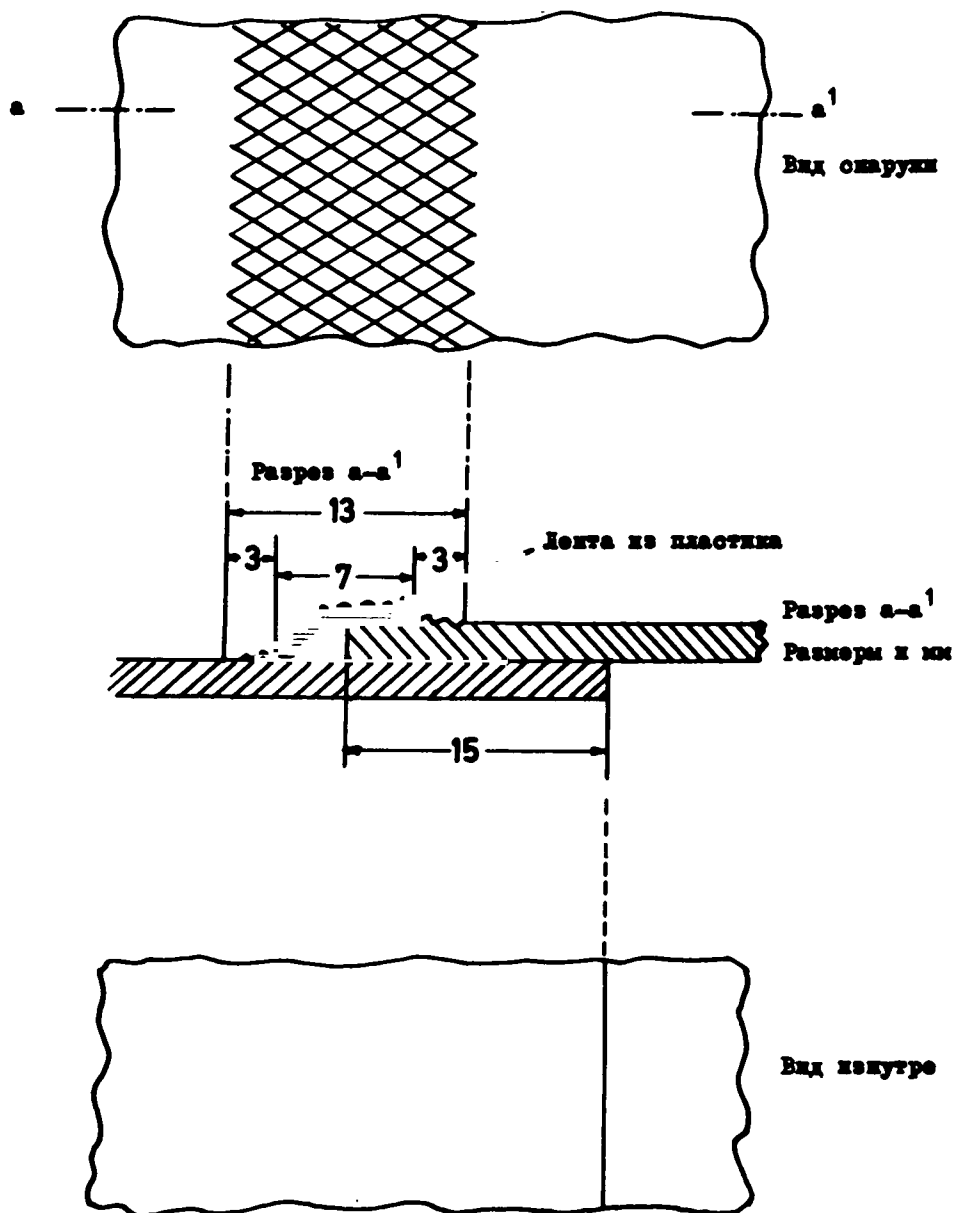
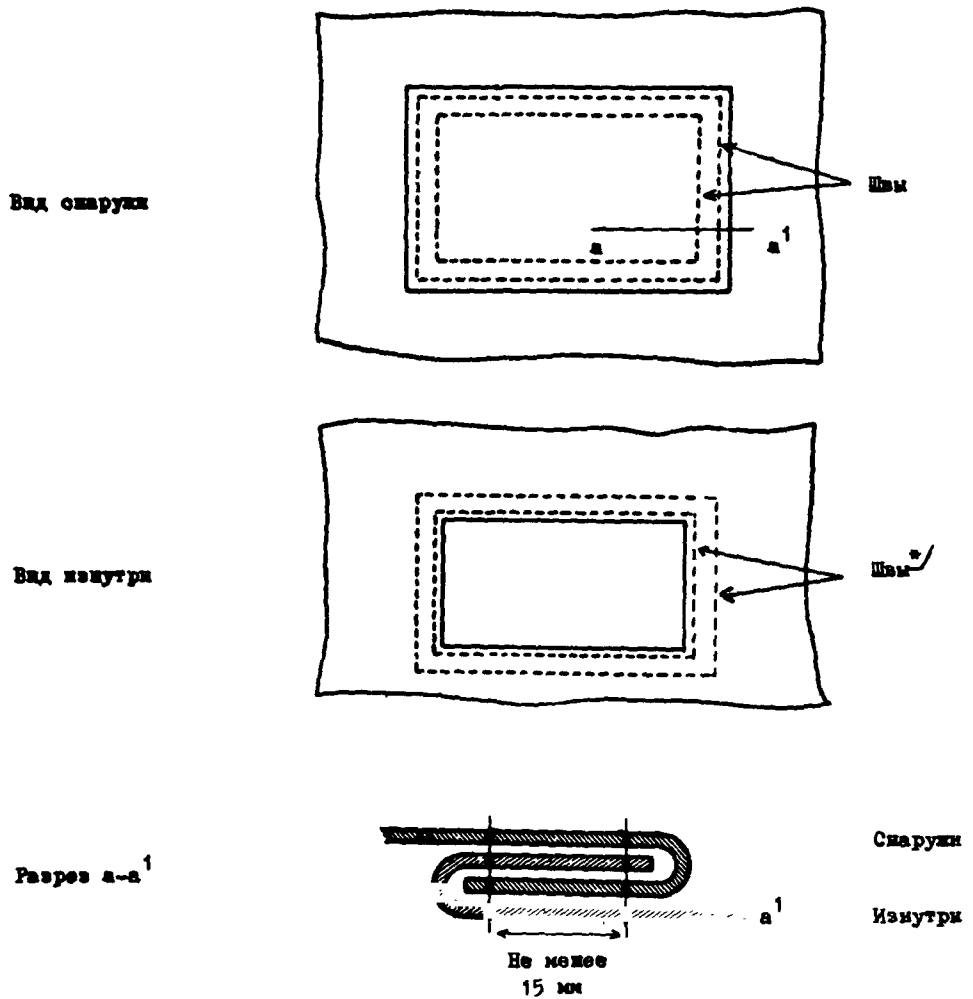


РИС. № 4. ПОЧИНКА БРЕЗЕНТА



* Нитки, видимые изнутри, отличаются по цвету от ниток, видимых снаружи, и от цвета брезента.

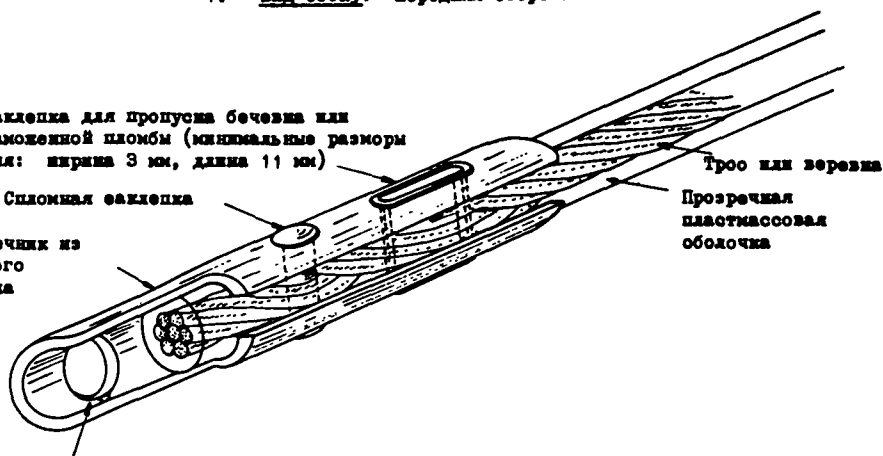
Рис. № 5. ОБРАЗЕЦ НАКОНЕЧНИКА

1. Вид обочу: передняя сторона

Полая заклепка для пропуса бечевы или ленты таможенной пломбы (минимальные размеры отверстия: ширина 3 мм, длина 11 мм)

Сплошная заклепка

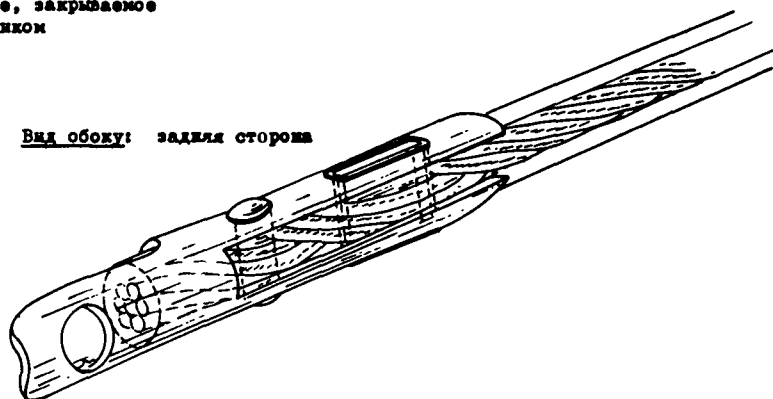
Наконечник из
твёрдого
металла



Трос или веревка

Прозрачная
пластмассовая
оболочка

Отверстие, закрываемое
перозачником

2. Вид обочу: задняя сторона

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОТВЕЧАЮЩИХ ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ПРАВИЛАМИ, ПРИВЕДЕННЫМИ В ПРИЛОЖЕНИИ 2

Общие положения

1. Дорожные транспортные средства могут быть допущены к перевозке в соответствии с одной из следующих процедур:

a) либо в индивидуальном порядке,

b) либо по типу конструкций (серия дорожных транспортных средств).

2. На каждое допущенное к перевозке транспортное средство выдается свидетельство о допущении, соответствующее образцу, приведенному в приложении 4. Это свидетельство должно быть напечатано на языке страны выдачи и на французском или английском языке. Когда компетентный орган, который выдал свидетельство, считает это необходимым, к свидетельству прилагаются фотографии или рисунки, заверенные этим органом. В таком случае количество этих документов указывается этим органом в рубрике № 6 свидетельства.

3. Свидетельство должно сопровождать дорожное транспортное средство.

4. Дорожные транспортные средства представляются каждые два года для проверки и, в случае необходимости, для возобновления свидетельства, компетентным органам страны их регистрации или, если речь идет о незарегистрированном транспортном средстве, — компетентным органам страны, в которой проживает его владелец или пользователь.

5. Если дорожное транспортное средство не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой допущения, то, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП, оно должно быть приведено в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.

6. Если основные характеристики дорожного транспортного средства изменены, допущение этого транспортного средства теряет силу, и оно подлежит процедуре нового допущения компетентным органом, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП.

7. Компетентные органы страны регистрации транспортного средства или, если речь идет о транспортных средствах, для которых регистрация не требуется, компетентные органы страны, где проживает владелец или пользователь транспортного средства, могут в соответствующем случае изъять или возобновить свидетельство о допущении или выдать новое свидетельство о допущении при обстоятельствах, изложенных в статье 14 настоящей Конвенции и в пунктах 4, 5 и 6 настоящего приложения.

Процедура индивидуального допущения

8. Заявка на индивидуальное допущение представляется компетентному органу владельцем, лицом, эксплуатирующим транспортное средство, или представителем того или другого. Компетентный орган осуществляет контроль представленного дорожного транспортного средства в соответствии с общими правилами, предусмотренными выше в пунктах 1-7, удостоверяется в том, что оно удовлетворяет техническим условиям, предписанным в приложении 2, и выдает после допущения свидетельство, соответствующее образцу, приведенному в приложении 4.

Процедура допущения по типу конструкции (серии дорожных транспортных средств)

9. Когда дорожные транспортные средства одного и того же типа конструкции изготавливаются серийно, завод-изготовитель может обратиться к компетентному органу страны, в которой они производятся, с просьбой об их допущении по типу конструкции.

10. Завод-изготовитель должен указать в своей заявке опознавательные цифры или буквы, которые он присваивает типу дорожного транспортного средства, являющемуся предметом его заявки.

11. К этой заявке должны прилагаться чертежи и подробное описание типа конструкции дорожного транспортного средства, подлежащего допущению.

12. Завод-изготовитель должен письменно обязаться:

- a) представить компетентному органу те из транспортных средств данного типа, которые этот орган пожелает осмотреть;
- b) разрешить компетентному органу осматривать другие экземпляры в любой момент в ходе серийного производства данного типа;
- c) информировать компетентный орган о любых даже мелких изменениях в чертежах или описаниях конструкции до того, как эти изменения будут произведены;
- d) на видном месте наносить на дорожные транспортные средства опознавательные цифры или буквы типа конструкции, а также порядковый номер каждого серийного выпускаемого транспортного средства данного типа (заводской номер);
- e) вести учет транспортных средств, изготовленных в соответствии с допущенным типом.

13. Компетентный орган указывает в случае необходимости изменения, которые следует внести в предусмотренный тип конструкции для допущения к перевозке.

14. Ни одно транспортное средство не может быть допущено согласно процедуре допущения по типу конструкции если компетентный орган не пришел к заключению на основании осмотра одного или нескольких изготовленных по этому типу транспортных средств, что транспортные средства этого типа отвечают техническим условиям, предусмотренным в приложении 2.

15. Компетентный орган уведомляет в письменной форме завод-изготовитель о своем решении о допущении по типу конструкции. Это решение должно иметь дату, номер и содержать точное наименование органа, который его принял.

16. Компетентный орган принимает необходимые меры для выдачи должным образом заверенного им свидетельства о допущении для каждого транспортного средства, изготовленного в соответствии с допущенным типом конструкции.

17. Прежде чем использовать транспортное средство для перевозки грузов с применением книжки МДП, держатель свидетельства о допущении вписывает, если это требуется, в свидетельство о допущении:

- регистрационный номер, присвоенный транспортному средству (рубрика 1), или
- когда речь идет о транспортном средстве, не подлежащем регистрации, свою фамилию и служебный адрес (рубрика 8).

18. Когда транспортное средство, допущенное к перевозке по типу конструкции, экспортируется в другую страну, которая является Договаривающейся стороной настоящей Конвенции, то в этой стране не требуется никакой дополнительной процедуры допущения в связи с ввозом.

Процедура внесения отметок в свидетельство о допущении

19. Если в допущенном транспортном средстве, перевозящем грузы с применением книжки МДП, обнаружены серьезные неисправности, компетентные органы Договаривающихся сторон могут либо запретить дальнейшее следование транспортного средства с применением книжки МДП, либо разрешить дальнейшее следование транспортного средства с применением книжки МДП по своей территории, приняв необходимые меры по контролю. Допущенное транспортное средство должно быть приведено в удовлетворительное состояние в возможно более короткий срок и во всяком случае до его нового использования для перевозки грузов с применением книжки МДП.

20. В каждом из этих случаев таможенные органы делают соответствующую отметку в рубрике 10 свидетельства о допущении транспортного средства. После

приведения транспортного средства в результате ремонта в состояние, удовлетворяющее условиям допущения, оно должно быть представлено компетентным органам Договаривающейся стороны, которые возобновляют действительность свидетельства путем внесения в рубрику 11 отметки, аннулирующей предыдущие отметки. Никакое транспортное средство, в рубрику 10 свидетельства которого внесена отметка в соответствии с упомянутыми положениями, не может вновь использоваться для перевозки грузов с применением книжки МДП до тех пор, пока не будет произведен соответствующий ремонт и пока отметки в рубрике 10 не будут аннулированы, как указано выше.

21. Каждая внесенная в свидетельство отметка должна быть заверена таможенными органами, и должна быть представлена дата ее внесения.

22. Если транспортное средство имеет такие неисправности, которые, по мнению таможенных органов, не имеют серьезного характера и не создают возможности контрабанды, то может разрешаться дальнейшее использование этого транспортного средства для перевозки грузов с применением книжки МДП. Владелец свидетельства о допущении ставится в известность об этих неисправностях и должен соответствующим образом отремонтировать свое транспортное средство в разумные сроки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ОБРАЗЕЦ СВИДЕТЕЛЬСТВА О ДОПУЩЕНИИ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

ВНИМАНИЕ

1. Когда компетентный орган, который выдал свидетельство о допуске, считает это необходимым, к свидетельству прилагаются фотографии или рисунки, заверенные этим органом. В таком случае количество этих документов указывается этим органом в рубрике F 6 свидетельства.
2. Свидетельство должно сопровождать дорожное транспортное средство.
3. Дорожные транспортные средства представляются каждые два года для проверки и, в случае необходимости, для возобновления свидетельства, компетентным органам страны их регистрации или, если речь идет о незарегистрированном транспортном средстве, — компетентным органам страны, в которой проживает его владелец или пользователь.
4. Если дорожное транспортное средство не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой допуска, то, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП, оно должно быть приведено в состояние, послужащее основанием для его допуска, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.
5. Если основные характеристики дорожного транспортного средства изменены, допущение этого транспортного средства терчет силу, и оно подпадает под процедуру нового допуска компетентным органом, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ

Дорожного транспортного средства к перевозке грузов
под таможенными печатами и пломбами

Свидетельство F

Конвенция МДП от 14 ноября 1975 года

Кем выдано (название компетентного органа)

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ
№

ОПОЗДАНИЕ

1. Регистрационный номер
2. Тип транспортного средства
3. Номер массы
4. Марка (или наименование завода-изготовителя)
5. Прочие данные
6. Количество правонарушений

7. ДОПУЩЕНИЕ Действительно до
- индивидуальное допущение
- допущение по типу конструкции (отметить крестиком в соответствующей клетке)

Место
Дата
Подпись

Печать

8. ВАЛДЕЦ (только для незарегистрированных транспортных средств)
Наименование и адрес

9. ПРОДЛЕНИЕ

Действительно до

Место

Дата

Подпись

Печать

ЗАМЕЧАНИЯ
(заполняется компетентными органами)

10. Замеченные неисправности	11. Устраненные неисправности
Компетентный орган	Компетентный орган
Печать	Печать
Подпись	Подпись
10. Замеченные неисправности	11. Устраненные неисправности
Компетентный орган	Компетентный орган
Печать	Печать
Подпись	Подпись
10. Замеченные неисправности	11. Устраненные неисправности
Компетентный орган	Компетентный орган
Печать	Печать
Подпись	Подпись

12. Прочие замечания

СМОТРИ УКАЗАНИЯ НА ОБОРОТЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ТАБЛИЧКИ TIR*

1. Размер табличек должен быть: 250 мм × 400 мм.
2. Литеры TIR заглавными латинскими буквами должны быть высотой в 200 мм и шириной линии не менее 20 мм. Литеры должны быть белого цвета на синем фоне.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

Введение

i) В соответствии с положениями статьи 43 настоящей Конвенции пояснительные записки содержат толкование некоторых положений настоящей Конвенции и приложений к ней. Они также описывают некоторые виды рекомендуемой практики.

ii) Пояснительные записки не изменяют положений настоящей Конвенции и приложений к ней, а только уточняют их содержание, смысл и область применения.

iii) В частности, в связи с положениями статьи 12 настоящей Конвенции и приложения 2 к ней в отношении технических условий допущения дорожных транспортных средств к перевозкам под таможенными печатями и пломбами, в пояснительных записках содержатся в соответствующих случаях указания о конструктивных особенностях, которые должны рассматриваться Договаривающимися сторонами как отвечающие этим положениям. В пояснительных записках может также указываться в соответствующих случаях, какие конструктивные особенности не отвечают этим положениям.

iv) Пояснительные записки обеспечивают возможность применения положений настоящей Конвенции и приложений к ней с учетом технического прогресса и требований экономического порядка.

0. Основной текст Конвенции

0.1 *Статья 1*

0.1 b)

В выражении «исключая суммы и сборы» в подпункте b) статьи 1 имеются в виду все суммы, иные чем ввозные или вывозные пошлины и сборы, взимаемые Договаривающимися сторонами при ввозе или вывозе или в связи с ввозом или вывозом грузов. Эти суммы не должны превышать приблизительной стоимости оказанных услуг и не должны представлять собой косвенный способ защиты национальных изделий или налог на импортные или экспортные товары в финансовых целях. Такие суммы и сборы включают, в частности, платежи, связанные с

- свидетельствами о происхождении груза, если они требуются для транзитной перевозки;
- анализами, выполненными таможенными лабораториями в целях контроля;
- таможенными досмотрами и другими операциями по таможенной очистке, выполняемыми в нерабочие часы или за пределами официальной территории таможни;
- осмотрами, связанными с санитарным, ветеринарным или фитопатологическим контролем.

* Сокращение TIR соответствует русскому сокращению МДП.

- 0.1 e) «Съемным кузовом» считается отделение, не имеющее средств передвижения и предназначенное для перевозки на дорожном транспортном средстве, шасси которого вместе с основанием кузова специально предназначены для этой цели.
- 0.1 e) i) Термин «частично закрытый» применительно к оборудованию, упомянутому в подпункте e) i) статьи 1, относится к оборудованию, состоящему обычно из пола и верхней конструкции, образующей погрузочное пространство, эквивалентное погрузочному пространству закрытого контейнера. Верхняя конструкция обычно состоит из металлических элементов, образующих каркас контейнера. Контейнеры такого типа могут включать также одну или несколько боковых или торцовых стенок. В некоторых случаях имеется только крыша, прикрепленная к полу стойками. Этот тип контейнера используется, в частности, для перевозки громоздких грузов (например, легковых автомобилей).
- 0.2 *Статья 2*
- 0.2-1 В статье 2 предусматривается, что перевозка с применением книжки МДП может начинаться и заканчиваться на территории одной и той же страны при условии, что часть маршрута проходит по территории другой страны. В таком случае ничто не препятствует таможенным органам страны отправления требовать предъявления, кроме книжки МДП, национального документа, обеспечивающего свободный вывоз груза. Однако рекомендуется, чтобы таможенные органы не настаивали на предъявлении такого документа и согласились на замену его соответствующей отметкой в книжке МДП.
- 0.2-2 Положениями настоящей статьи допускается перевозка груза с применением книжки МДП, когда только часть такой перевозки производится автомобильным транспортом. В этих положениях не оговаривается, какая часть перевозки должна производиться автомобильным транспортом; достаточно, чтобы это имело место на каком-либо участке между началом и концом операции МДП. Однако, несмотря на первоначальное намерение грузоотправителя, может случиться так, что из-за непредвиденных причин, обусловленных либо коммерческими соображениями, либо дорожно-транспортными обстоятельствами, никакая часть перевозки не может быть выполнена автомобильным транспортом. В таких исключительных случаях Договаривающаяся сторона тем не менее должны принимать книжку МДП, и ответственность гарантийных объединений остается в силе.
- 0.5 *Статья 5*
- Эта статья не исключает права производить выборочные проверки груза, однако в ней подчеркивается, что количество таких проверок должно быть очень ограниченным. Следует иметь в виду, что международная система перевозки грузов с применением книжки МДП предоставляет дополнительные гарантии по отношению к национальным процедурам; с одной стороны, данные в книжке МДП, касающиеся груза, должны соответствовать данным, внесенным в таможенные документы, составляемые в стране отправления; с другой стороны, контроль, осуществляемый в месте отправления и заверяемый таможенной места отправления, является дополнительной гарантией для стран транзита и назначения (см. также ниже замечания к статье 19).
- 0.6.2 *Статья 6, пункт 2*
- Согласно положениям этого пункта таможенные органы страны могут признавать несколько объединений, причем каждое из них несет ответственность, связанную с оформлением книжек, выданных им самим или объединениями, корреспондентом которых оно является.

0.8.3

Статья 8, пункт 3

Таможенным органам рекомендуется ограничивать максимальную сумму, которая может быть истребована от гарантийного объединения, величиной, равной 50 000 долл. США на одну книжку МДП.

0.8.6

Статья 8, пункт 6

1. При отсутствии в книжке МДП достаточно точных данных о грузе, позволяющих установить размер пошлин и сборов, заинтересованные стороны могут представить доказательства, по которым можно было бы судить о подлинном характере этого груза.

2. Если никаких доказательств не представлено, пошлины и сборы будут взиматься не по единообразным ставкам безотносительно к характеру груза, а по наиболее высокой ставке, применяемой к тем грузам, которые указаны в книжке МДП.

0.10

Статья 10

Считается, что свидетельство о произведенном таможенном оформлении книжки МДП получено противозаконным или обманным путем, если при операции МДП использовались грузовые отделения и контейнеры, подвергшиеся злоумышленным изменениям, или если были обнаружены такие нарушения, как использование фальшивых или неточных документов, подмена грузов, подделка таможенных пломб и т.д., или в том случае, если свидетельство было получено другим незаконным путем.

0.11

Статья 11

0.11-1

При решении вопроса о пропуске груза или транспортного средства таможенным органам рекомендуется не руководствоваться тем, что гарантийное объединение несет ответственность за уплату причитающихся с владельца книжки МДП пошлин, сборов и процентов за просрочку, если их законодательство предусматривает другие средства обеспечения защиты интересов, за которые они несут ответственность.

0.11-2

Если в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 11, гарантийному объединению предлагается уплатить суммы, упомянутые в пунктах 1 и 2 статьи 8, и если оно не делает этого в предписанный Конвенцией трехмесячный срок, компетентные органы могут потребовать уплаты упомянутой суммы на основе национальных предписаний, поскольку в таком случае речь идет о невыполнении договора о предоставлении гарантий, заключенного гарантийным объединением на основе национального законодательства.

0.15

Статья 15

Отсутствие требования о предоставлении таможенных документов на временный ввоз может вызвать некоторые трудности в связи с нерегистрируемыми в некоторых странах транспортными средствами, такими, как прицепы или полуприцепы. В этом случае положения статьи 15 могут соблюдаться при условии предоставления таможенным органам соответствующих гарантий путем указания сведений об этих транспортных средствах (марки и номера) на отрывных листках 1 и 2 книжки МДП, используемых заинтересованной страной, и на соответствующих корешках.

0.17

Статья 17

0.17-1

Положение о том, что в грузовом манифесте книжки МДП указывается отдельно содержимое каждого транспортного средства в составе транспортных средств или каждого контейнера, предназначено только для упрощения таможенной проверки содержимого отдельного транспортного средства или отдельного контейнера. Поэтому это

положение не должно толковаться настолько строго, чтобы нарушением Конвенции считалось любое расхождение между тем, что фактически содержится в транспортном средстве или контейнере, и тем, что должно содержаться в транспортном средстве или контейнере согласно грузовому манифесту. Если перевозчик может доказать компетентным органам, что несмотря на такое расхождение, совокупность грузов, указанных в грузовом манифесте, соответствует совокупности грузов, находящихся на борту состава транспортных средств или содержащихся во всех контейнерах, на которые выдана книжка МДП, то этот случай, в принципе, не следует считать нарушением таможенных предписаний.

0.17-2 В случае перевозки предметов домашней обстановки может применяться процедура, предусмотренная в пункте 10 с) Правил пользования книжкой МДП, причем перечень предметов следует ограничивать в разумных пределах.

0.18 *Статья 18*

0.18-1 В целях обеспечения надлежащего функционирования системы МДП необходимо, чтобы таможенные органы не удовлетворяли просьбы о том, чтобы при перевозке, продолжающейся на территории соседней страны, которая также является Договаривающейся стороной настоящей Конвенции, таможня при выезде указывалась в качестве таможни места назначения, за исключением тех случаев, когда эта просьба оправдана особыми обстоятельствами.

0.18-2 1. Грузы должны быть погружены таким образом, чтобы партия грузов, предназначенная для выгрузки в первом пункте, могла быть выгружена из транспортного средства или контейнера без необходимости выгрузки другой или других партий грузов, подлежащих выгрузке в других пунктах.

2. При перевозке с разгрузкой в нескольких таможнях необходимо после каждой частичной разгрузки делать об этом отметку в рубрике 12 всех остающихся манифестов книжки МДП, а также делать на остающихся отрывных листках и на соответствующих корешках отметку о том, чтобы были наложены новые печати и пломбы.

0.19 *Статья 19*

Обязанность таможни места отправления удостовериться в точности грузового манифеста предполагает необходимость проверки по крайней мере соответствия сведений в грузовом манифесте сведениям, содержащимся в экспортных документах и транспортных или иных торговых документах, относящихся к данному грузу; таможня места отправления может также в случае необходимости провести проверку груза. Таможня места отправления должна также до наложения печатей и пломб проверить состояние дорожного транспортного средства или контейнера, а в отношении крытых брезентом транспортных средств или контейнеров проверить состояние брезента и приспособлений для закрывания, так как сведения об этом не включены в свидетельство о допущении.

0.20 *Статья 20*

В частности, таможенные органы должны также учитывать при установлении сроков перевозки грузов по их территории особые предписания, относящиеся к перевозчикам, и особенно предписания, касающиеся рабочих часов и обязательных периодов отдыха водителей дорожных транспортных средств. Рекомендуется, чтобы таможенные органы использовали свое право устанавливать маршрут только в тех случаях, когда они считают это совершенно необходимым.

0.21 *Статья 21*

0.21-1 Положения настоящей статьи ни в коей мере не ограничивают право таможенных органов производить проверку и досмотр любых частей транспортного средства помимо опечатанного грузового отделения.

0.21-2 Таможня места въезда в страну может направить перевозчика обратно в таможню места выезда из соседней страны, если ею будет установлено, что книжка МДП в стране выезда не оформлена или оформлена неправильно. В этом случае таможня места въезда в страну вносит в книжку МДП отметку, предназначенную для соответствующей таможни места выезда.

0.21-3 Если при контроле таможенные органы берут образцы грузов, то они должны сделать в грузовом манифесте книжки МДП соответствующую отметку, содержащую все необходимые данные об изъятых грузах.

0.28 *Статья 28*

1. В соответствии со статьей 28 заполнение в книжке МДП свидетельства о произведенном таможенном оформлении в таможне места назначения должно производиться незамедлительно при условии, что грузы перевозятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин в целях внутреннего потребления.

2. Использование книжки МДП должно быть ограничено функцией, для которой она предназначена, то есть транзитной перевозкой. Книжка МДП не должна, например, использоваться для хранения грузов под таможенным контролем в месте назначения. При отсутствии каких-либо нарушений таможня места назначения должна произвести таможенное оформление книжки МДП, как только грузы, указанные в книжке, переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин для внутреннего потребления. На практике такое оформление должно осуществляться после немедленного вывоза грузов (например, их непосредственная погрузка на судно в морском порту) или как только на них заполнена таможенная декларация в месте назначения, или как только они помещены в месте, одобренном для складирования в ожидании составления таможенной декларации (например, в приписном таможенном складе), в соответствии с правилами, действующими в стране назначения.

0.29 *Статья 29*

Для дорожных транспортных средств или контейнеров, перевозящих тяжеловесные или громоздкие грузы, свидетельство о допущении не требуется. Тем не менее таможня места отправления обязана проверять, выполнены ли прочие условия, предусмотренные в этой статье для данного типа перевозок. Таможни других Договаривающихся сторон должны признавать решение, принятое таможней места отправления, за исключением тех случаев, когда, по их мнению, это решение явно противоречит положениям статьи 29.

0.38.1 *Статья 38, пункт 1*

Предприятие не должно лишаться права пользования процедурой МДП из-за нарушений, допущенных одним из его водителей без ведома ответственных лиц предприятия.

0.38.2 *Статья 38, пункт 2*

Если Договаривающаяся сторона уведомляется о том, что лицо, находящееся на ее территории или имеющее там свое постоянное местопребывание, оказалось виновным в совершении нарушения на

территории какой-либо другой страны, она не обязана препятствовать выдаче книжек МДП этому лицу.

0.39

Статья 39

Под выражением «ошибки, допущенные по небрежности», следует понимать действия, которые не совершены преднамеренно и с полным знанием обстоятельств, а обусловлены непринятием необходимых разумных мер для обеспечения точности сведений в каждом конкретном случае.

0.45

Статья 45

Договаривающимся сторонам рекомендуется открывать возможно большее число таможен — как внутренних, так и пограничных — для осуществления операций МДП.

2.

Приложение 2

2.2

Статья 2

2.2.1 a)

Подпункт 1 а), Сборка составных элементов

a) В случае применения крепежных деталей (заклепок, шурупов, болтов и гаек и т.д.) достаточное число таких деталей должно вставляться с наружной стороны, проходить через скрепляемые элементы, выступать внутри и там жестко закрепляться (например, при помощи заклепок, сварки, втулок, болтов, приклепывания или приварки гаек). Однако обычные заклепки (т.е. заклепки, постановка которых осуществляется с обеих сторон собираемого узла), могут вставляться также с внутренней стороны. Независимо от вышесказанного, пол грузового отделения может прикрепляться с помощью самонарезающихся шурупов или самосверлящих заклепок или заклепок, вставляемых с помощью заряда взрывчатого вещества, устанавливаемых изнутри и проходящих вертикально через пол и нижние металлические поперечины, при условии, за исключением случаев самонарезающихся шурупов, что некоторые их концы не будут выступать над уровнем наружной поверхности поперечин или будут приварены к ней.

b) Компетентный орган определяет, какие крепежные детали и в каком количестве должны соответствовать требованиям пункта a) настоящей записки; при этом он должен удостовериться в том, что составные элементы собраны таким образом, что их нельзя снять и вновь поставить на место без оставления видимых следов. Выбор и размещение других крепежных деталей не подлежит никаким ограничениям.

c) Применение крепежных деталей, которые могут быть удалены или заменены с одной стороны без оставления видимых следов, т.е. деталей, постановка которых производится только с одной стороны собираемого узла, не допускается по условиям пункта a) настоящей записки. Примером таких деталей являются распорные заклепки, глухие заклепки и т.д.

d) Вышеописанные методы сборки распространяются на специальные транспортные средства, например, на изотермические транспортные средства, рефрижераторные транспортные средства и автоцистерны, в той мере, в какой они не противоречат техническим требованиям, которым должны удовлетворять такие транспортные средства в соответствии со своим назначением. В тех случаях, когда по техническим причинам невозможно скреплять составные элементы методами, описанными в пункте a) настоящей записки, составные элементы могут соединяться при помощи деталей, описанных в пункте c) настоящей записки, при условии, что к крепежным деталям, используемым с внутренней стороны стенки, не будет доступа с наружной стороны.

2.2-1 b)

Подпункт 1 б), Двери и прочие системы закрывания

а) Приспособление, на котором могут быть поставлены таможенные печати и пломбы, должно:

- i) прикрепляться при помощи сварки или по крайней мере двух крепежных деталей, удовлетворяющих требованиям пункта а) пояснительной записки 2.2.1 а); или
- ii) иметь такую конструкцию, чтобы после закрытия и опечатания грузового отделения нельзя было снять это приспособление без оставления видимых следов.

Оно должно также:

- iii) иметь отверстия диаметром не менее 11 мм или прорези длиной не менее 11 мм при ширине 3 мм; и
- iv) обеспечивать равную степень безопасности независимо от используемого типа печатей и пломб.

б) Петли, навески, шарниры и другие детали для навешивания дверей и т.д. должны прикрепляться в соответствии с требованиями подпунктов i) и ii) пункта а) настоящей записки. Кроме того, различные составные части такого устройства (например, петли, шкворни или шарниры) должны прикрепляться таким образом, чтобы при закрытом и опечатанном грузовом отделении их нельзя было снять или переместить без оставления видимых следов. Однако в тех случаях, когда к такому устройству нет доступа с наружной стороны, достаточно обеспечить невозможность отсоединения закрытой и опечатанной двери от петли или подобного устройства без оставления видимых следов. В том случае, если дверь или система закрывания имеет более двух петель, только две ближайшие к окопечностям двери петли должны крепиться в соответствии с требованиями вышеприведенных подпунктов i) и ii) пункта а).

с) В порядке исключения, если транспортные средства имеют изотермические грузовые отделения, то приспособление для установки таможенных печатей и пломб, петли и другие детали, снятие которых дало бы доступ внутрь грузового отделения или в другие места, пригодные для сокрытия грузов, могут быть установлены на дверях таких грузовых отделений с помощью ввертных болтов или шурупов, которые вставляются снаружи, но которые в других отношениях не удовлетворяют требованиям подпункта а) приведенной выше пояснительной записки 2.2.1 а) при условии, что:

- i) стержни ввертных болтов или ввертных шурупов крепятся к листу с резьбовыми отверстиями или подобному приспособлению, расположенному внутри по отношению к наружной панели двери; и
- ii) головки соответствующего количества ввертных болтов или ввертных шурупов привариваются к устройству для наложения таможенных печатей и пломб, к петлям и т.д. таким образом, что они полностью деформируются и что ввертные болты или шурупы невозможно демонтировать без оставления видимых следов.¹

Под «изотермическим грузовым отделением» подразумевается как рефрижераторное, так и теплоизолированное грузовое отделение.

д) Транспортные средства с большим числом таких закрывающих устройств, как клапаны, стопорные краны, крышки люков, фланцы и т.д., должны иметь такую конструкцию, чтобы число таможенных печатей и пломб могло быть по возможности ограничено. С этой целью соседние закрывающие устройства должны быть связаны при помощи

¹ См. рис. № 1 к настоящему приложению.

общего приспособления, требующего постановки только одной таможенной печати или пломбы, или должны быть снабжены крышкой, отвечающей тем же требованиям.

е) Транспортные средства с открывающейся крышей должны быть сконструированы таким образом, чтобы можно было опечатывать их при помощи минимального числа таможенных печатей и пломб.

2.2.1 c)-1

Подпункт 1 c), Вентиляционные отверстия

а) Максимальный их размер в принципе не должен превышать 400 мм.

б) Отверстия, дающие непосредственный доступ к грузовому отделению, должны быть заслонены проволочной сеткой или перфорированным металлическим экраном (с максимальным размером отверстий в обоих случаях 3 мм) и защищены сварной металлической решеткой (с максимальным размером отверстий 10 мм).

в) Отверстия, не дающие прямого доступа к грузовому отделению (например, благодаря наличию системы колен или дефлекторов), должны оборудоваться такими же устройствами, но размеры отверстий могут достигать соответственно 10 и 20 мм.

г) В тех случаях, когда отверстия устраиваются в брезенте, в принципе должно предусматриваться наличие устройств, упомянутых в пункте «б» настоящей записки. Однако допускается постановка закрывающих устройств в виде перфорированного металлического экрана, помещаемого снаружи, и проволочной или иной сетки, помещаемой с внутренней стороны.

е) Могут допускаться идентичные неметаллические приспособления при условии, что соблюдаются размеры отверстий и что используемый материал достаточно прочен для того, чтобы пельзя было без видимого повреждения значительно увеличить эти отверстия. Кроме того, вентиляционное приспособление должно быть сконструировано таким образом, чтобы его нельзя было заменить, вставляя приспособление с одной стороны брезента.

2.2.1 c)-2

Подпункт 1 c), Дренажные отверстия

а) Максимальный их размер в принципе не должен превышать 35 мм.

б) Отверстия, дающие непосредственный доступ к грузовому отделению, должны оборудоваться устройствами, предписанными в подпункте «б» пояснительной записки 2.2.1 c)-1 для вентиляционных отверстий.

в) В тех случаях, когда дренажные отверстия не дают прямого доступа к грузовому отделению, указанные в подпункте «б» настоящей записки устройства не требуются при условии, что отверстия оборудованы надежной системой дефлекторов, легко доступной с внутренней стороны грузового отделения.

2.3

Статья 3

2.3.3

Пункт 3, Брезент, составленный из нескольких кусков

а) Отдельные куски, составляющие один брезент, могут быть выполнены из различных материалов, удовлетворяющих положениям пункта 2 статьи 3 приложения 2.

б) При изготовлении брезента допускается любое расположение кусков, в достаточной степени обеспечивающее безопасность, при условии, что куски соединяются в соответствии с требованиями статьи 3 приложения 2.

2.3.6 a) *Подпункт б а), Транспортные средства, оборудованные скользящими кольцами*

Металлические кольца для крепления брезента, скользящие по металлическим штангам, укрепленным на транспортных средствах, допустимы в целях настоящего пункта (см. приложенный рисунок № 2) при условии, если:

- a) штанги крепятся к транспортному средству через промежутки максимум 60 см и таким образом, чтобы их нельзя было снять и вновь поставить на место без оставления видимых следов;
- b) кольца будут двойными или будут иметь центральный стержень и изготовлены цельными без применения сварки;
- c) брезент крепится к транспортному средству в строгом соответствии с требованием, приведенным в подпункте «а» статьи 1 приложения 2 к настоящей Конвенции.

2.3.6 b) *Подпункт б в), Глухое крепление брезента*

В тех случаях, когда один или несколько краев брезента наглухо крепятся к кузову транспортного средства, брезент должен удерживаться с помощью ленты из металла или другого подходящего материала, прикрепляемой к кузову транспортного средства крепежными деталями, удовлетворяющими требованиям подпункта «а» записки 2.2.1 а) настоящего приложения.

2.3.9 *Пункт 9, Стальные крепежные тросы с текстильным сердечником*

По положениям данного пункта допускается применение тросов, имеющих текстильный сердечник, обвитый шестью стренгами из стальной проволоки, полностью покрывающими сердечник, при условии, что диаметр тросов (без учета прозрачной пластмассовой оболочки, если такая имеется) будет не менее 3 мм.

2.3.11 a) *Подпункт 11 а), Откидные натяжные полы брезента*

На многих транспортных средствах брезент снабжен снаружи горизонтальной откидной полкой с проушинами, проходящей вдоль боковой стороны транспортного средства. Такие откидные полы, так называемые натяжные полы, используются для натяжения брезента с помощью тросов или подобных устройств. Эти полы использовались для прикрытия устраиваемых в брезенте горизонтальных разрезов, позволявших неограниченный доступ к грузам, перевозимым в транспортном средстве. Поэтому рекомендуется не допускать использование откидных полов этого типа. Вместо них могут использоваться, в частности, следующие устройства:

- a) натяжные откидные полы аналогичной конструкции, прикрепляемые с внутренней стороны брезента; или
- b) небольшие отдельные откидные полы, каждая с одной проушиной, прикрепляемые снаружи брезента и расположенные на таком расстоянии друг от друга, при котором обеспечивается соответствующее натяжение брезента.

В качестве альтернативы в некоторых случаях можно отказаться от использования на брезенте натяжных полов.

2.3.11 c) *Подпункт 11 с), Ремни*

2.3.11 c)-1 *Для изготовления ремней могут применяться следующие материалы:*

- a) кожа;
- a) нерастяжимые текстильные материалы, включая покрытие пластиком или прорезиненные ткани, при условии, что такие материалы

после повреждения нельзя сварить или восстановить без оставления видимых следов. Кроме того, пластмасса, используемая для покрытия ремней, должна быть прозрачной и иметь гладкую поверхность.

2.3.11 c)-2

Устройство, показанное на рис. № 3 настоящего приложения, отвечает требованиям последнего абзаца пункта 11 статьи 3 приложения 2. Оно отвечает также требованиям пункта 6 статьи 3 приложения 2.

3.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

3.0.17

Процедура допущения

1. Приложение 3 предусматривает, что компетентные органы Договаривающейся стороны могут выдавать свидетельство о допущении транспортного средства, изготовленного на ее территории, и что не требуется никакой дополнительной процедуры допущения в отношении такого транспортного средства в стране, в которой оно зарегистрировано или, в соответствующем случае, в которой его владелец имеет свое постоянное местожительство.

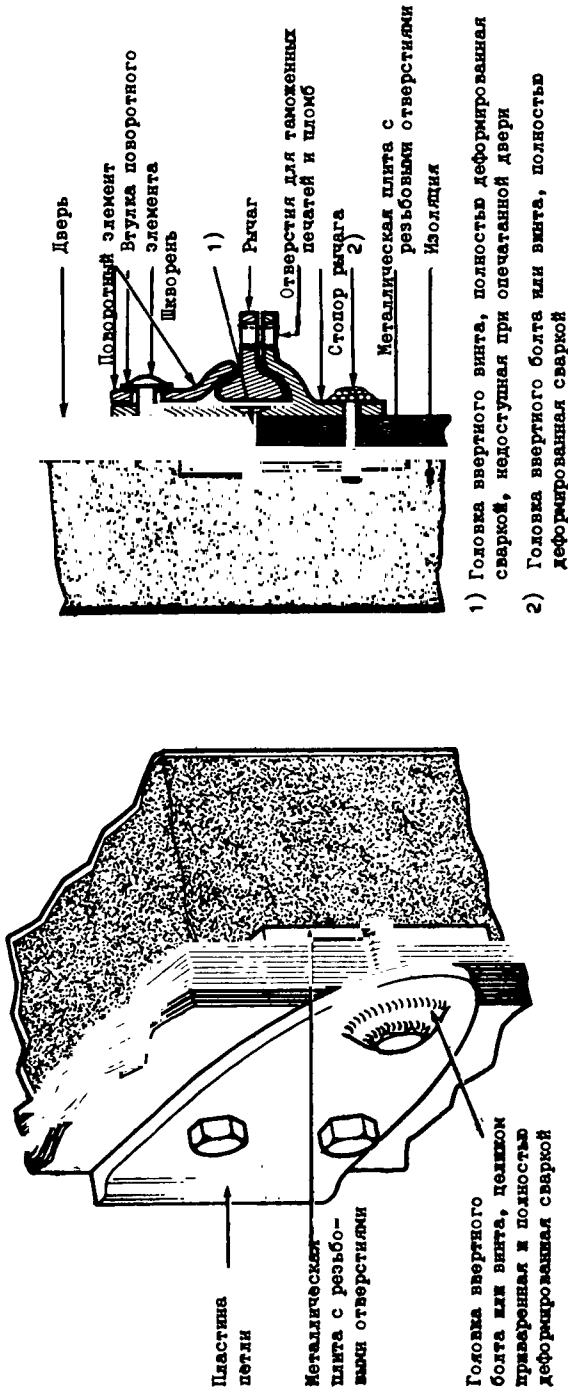
2. Эти положения не направлены на то, чтобы ограничить право компетентных органов Договаривающейся стороны, на территории которой зарегистрировано транспортное средство или на территории которой его владелец имеет свое постоянное местожительство, требовать предъявления свидетельства о допущении либо при ввозе, либо впоследствии в целях, связанных с регистрацией или проверкой транспортного средства или другими аналогичными формальностями.

3.0.20

Процедура внесения отметок в свидетельство о допущении

Когда отметка о неисправностях должна быть аннулирована после приведения транспортного средства в удовлетворительное состояние, достаточно проставить в предусмотренной для этой цели рубрике 11 «Устраненные неисправности» название соответствующего компетентного органа, его подпись и штамп.

Рис. № 1. ПРИМЕР ПЕТЛИ И УСТРОЙСТВА ДЛЯ НАЛОЖЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ПЕЧАТЕЙ И ПЛОМБ НА ДВЕРЯХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИМЕЮЩИХ ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ГРУЗОВЫЕ ОТДЕЛЕНИЯ



Петля

Устройство для наложения таможенных печатей и пломб

- 1) Головка ввертного винта, полностью деформованная сваркой, недоступная при опечатанной двери
- 2) Головка ввертного болта или винта, полностью деформованная сваркой

Рис. № 2. КРЫТЫЕ БРЕЗЕНТОМ ТРАНСПОРТНЫЕ
СРЕДСТВА СО СКОльзяЩИМИ КОЛЬЦАМИ

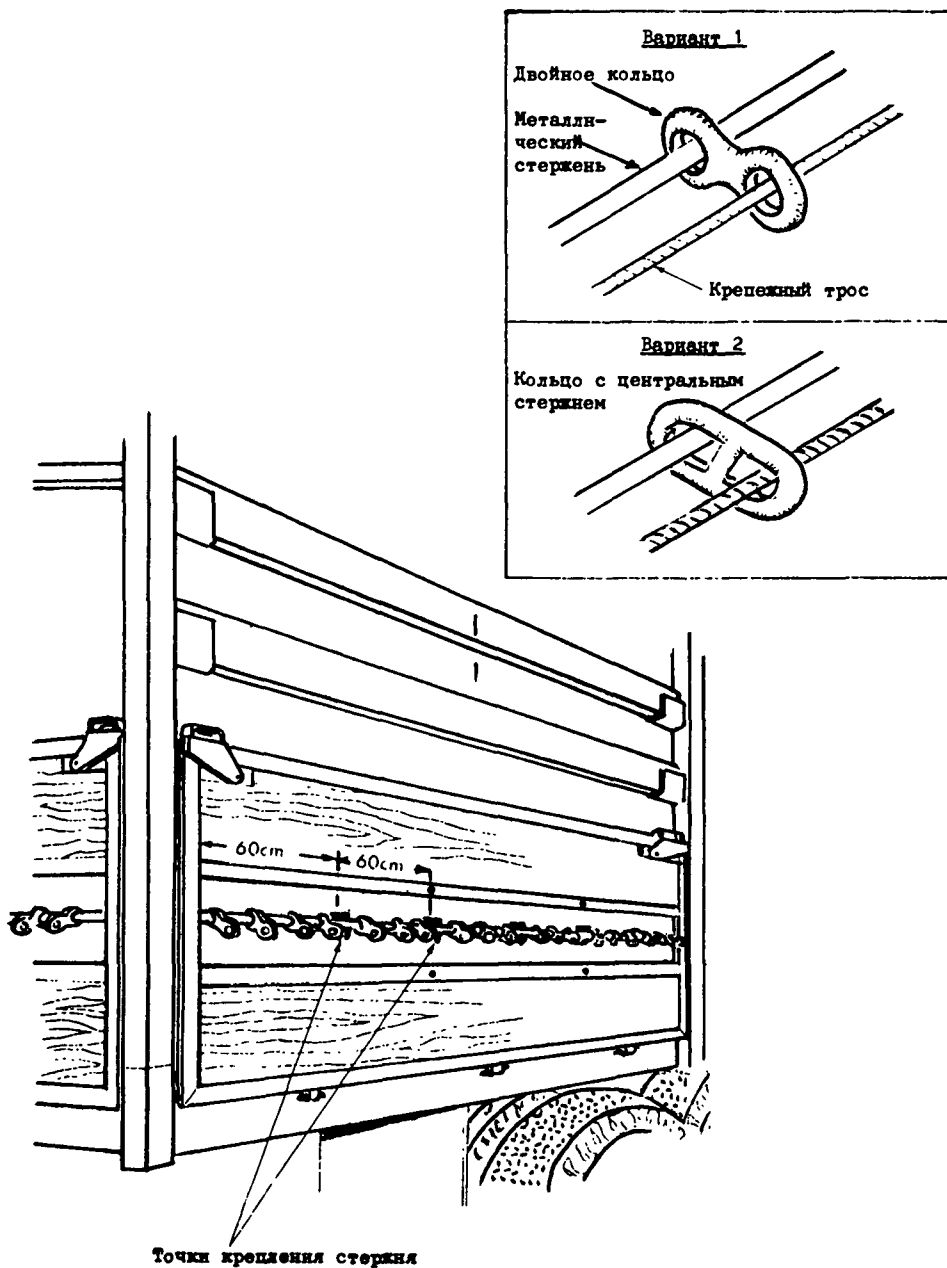


Рис. № 3. ПРИМЕР УСТРОЙСТВА ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ БРЕЗЕНТА
К ТРАНСПОРТНОМУ СРЕДСТВУ

Изображенное ниже устройство отвечает требованиям последнего абзаца пункта 11 статьи 3 приложения 2. Оно отвечает также требованиям пункта 6 статьи 3 приложения 2.

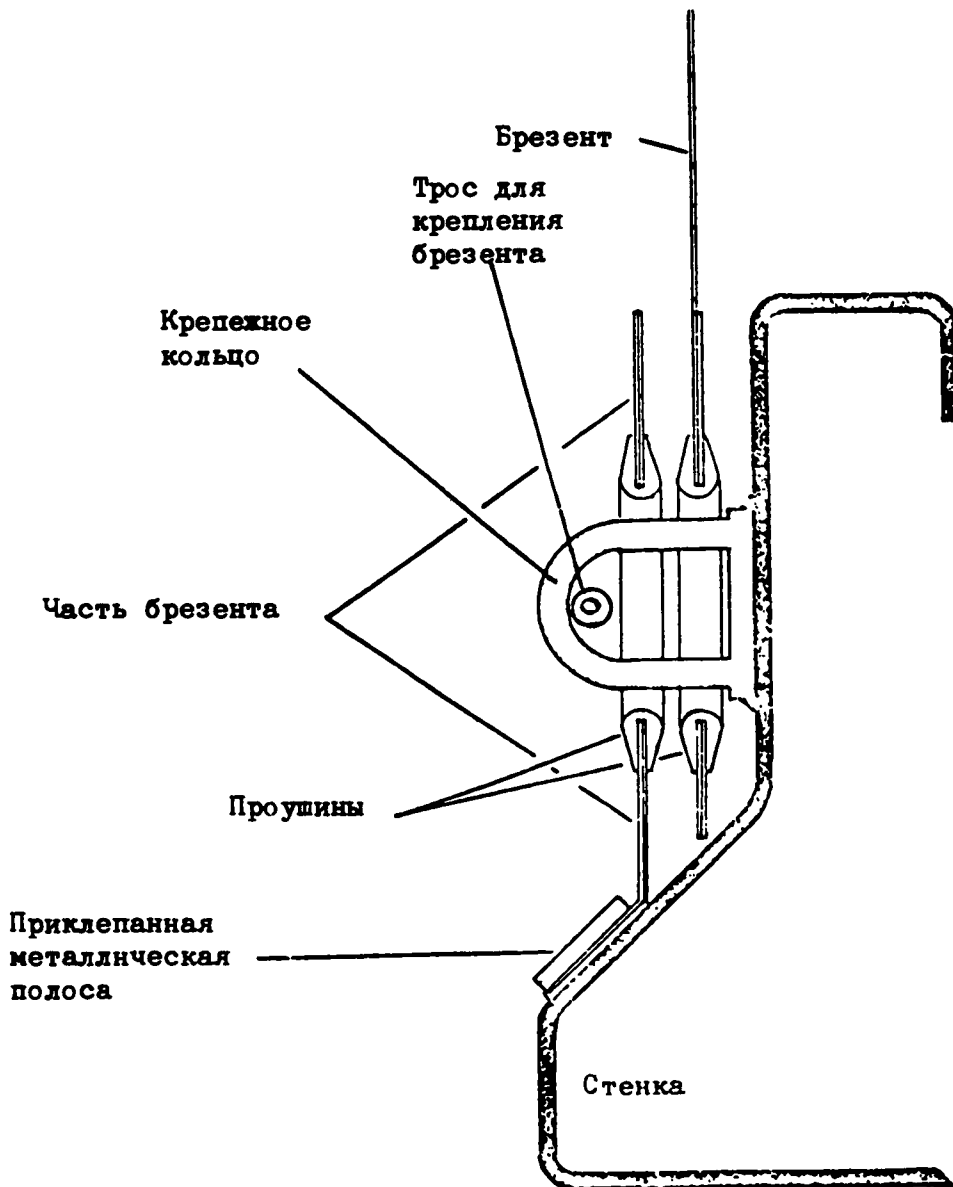
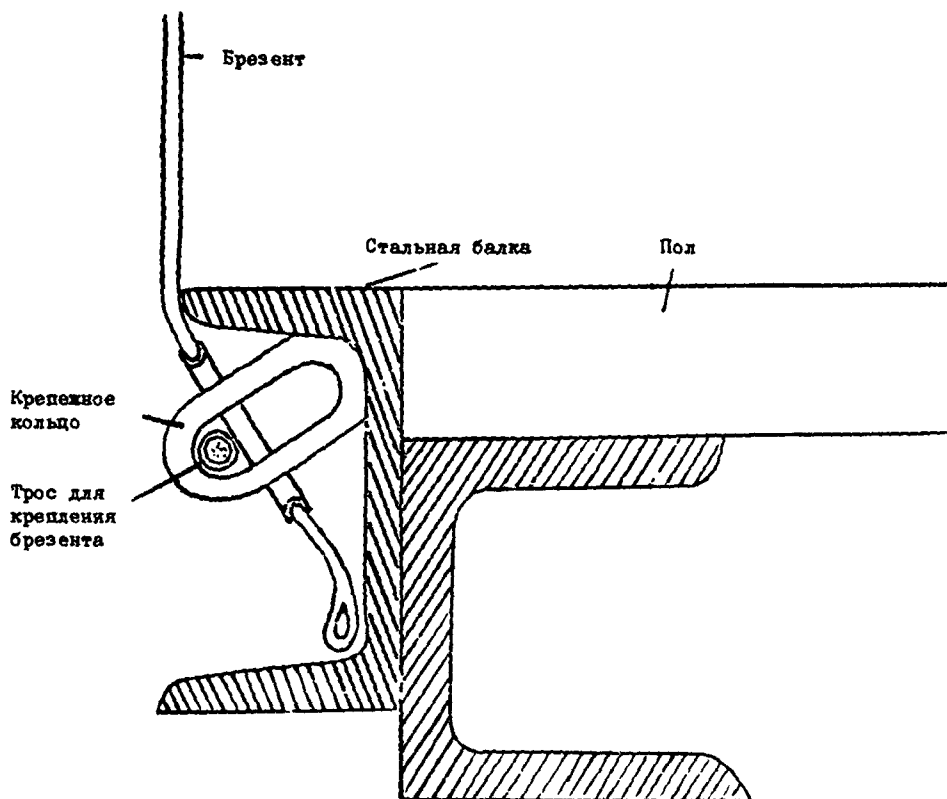


Рис. № 4. УСТРОЙСТВО ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ БРЕЗЕНТА

Изображенное ниже устройство отвечает требованиям подпункта 6 а) статьи 3 приложения 2.



ПРИЛОЖЕНИЕ 7

ПРИЛОЖЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ ДОПУЩЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ

ЧАСТЬ I. ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ, ПРИМЕНЯЕМЫХ К КОНТЕЙНЕРАМ, КОТОРЫЕ МОГУТ ДОПУСКАТЬСЯ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И ПЛОМБАМИ

Статья 1. Основные принципы

К международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами могут допускаться лишь контейнеры, сконструированные и оборудованные таким образом:

- a) чтобы грузы не могли извлекаться из опечатанной части контейнера или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;
- b) чтобы таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;
- c) чтобы в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;
- d) чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

Статья 2. Конструкция контейнеров

1. Для удовлетворения требованиям статьи 1 настоящих Правил:

a) Составные элементы контейнера (стенки, пол, двери, крыша, стойки, рамы, поперечные элементы и т.д.) должны соединяться либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспечивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов. Когда стенки, пол, двери и крыша изготовлены из различных элементов, они должны отвечать тем же требованиям и быть достаточно прочными.

b) Двери и прочие системы закрывания (включая запорные краны, крыши лазов, фланцы и т.д.) должны иметь приспособление, на которое могли бы быть наложены таможенные печати и пломбы. Это приспособление должно быть таким, чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов и чтобы двери и запирающиеся устройства не могли открываться без нарушения таможенных печатей и пломб. Последние должны быть соответствующим образом защищены. Разрешается делать открывающиеся крыши.

c) Вентиляционные и дренажные отверстия должны быть снабжены устройством, препятствующим доступу внутрь контейнера. Это устройство должно быть такой конструкции, чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов.

2. Несмотря на положения подпункта c) статьи 1 настоящих Правил, разрешается наличие составных элементов контейнера, которые по практическим соображениям должны включать полые пространства (например, между составными частями двойной стенки). Для того чтобы эти пространства нельзя было использовать в целях сокрытия грузов:

- i) внутренняя обшивка контейнера должна быть устроена таким образом, чтобы ее нельзя было снимать и возвращать на место без оставления видимых следов; или
- ii) количество указанных пространств должно быть ограничено до минимума, и эти пространства должны быть легко доступны для таможенного контроля.

Статья 3. СКЛАДНЫЕ ИЛИ РАЗБОРНЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ

Складные или разборные контейнеры должны отвечать положениям статей 1 и 2 настоящих Правил; кроме того, они должны иметь приспособления, фиксирующие различные части после сборки контейнера. Эти фиксирующие приспособления, если они расположены с наружной стороны собранного контейнера, должны быть такой конструкции, чтобы на них можно было накладывать таможенные печати и пломбы.

Статья 4. КРЫТЫЕ БРЕЗЕНТОМ КОНТЕЙНЕРЫ

1. Положения статей 1, 2 и 3 настоящих Правил распространяются на крытые брезентом контейнеры в той мере, в какой они могут к ним применяться. Кроме того, эти контейнеры должны отвечать положениям настоящей статьи.

2. Брезент должен быть изготовлен либо из прочного холста, либо из нерастяжимой, достаточно прочной, покрытой пластмассой или прорезиненной ткани. Брезент должен быть в исправном состоянии и изготовлен таким образом, чтобы по закреплению приспособления для закрывания доступ к грузу был невозможен без оставления видимых следов.

3. Если брезент составлен из нескольких кусков, края этих кусков должны быть загнуты один в другой и прострочены двумя швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм. Эти швы должны быть сделаны так, как показано на рис. № 1, приложенном к настоящим Правилам; однако, если на некоторых частях брезента (например, на задних откидных полах и усиленных углах) невозможно соединить полосы указанным способом, достаточно загнуть край верхней части брезента и прошить полосы так, как показано на рис. № 2, приложенном к настоящим Правилам. Один из швов должен быть виден лишь изнутри, и цвет нитки, используемой для этого шва, должен определенно отличаться от цвета самого брезента, а также от цвета нитки, используемой для другого шва. Все швы должны быть прострочены на машине.

4. Если брезент составлен из нескольких кусков ткани, покрытой пластмассой, эти куски могут быть также соединены посредством спайки соответственно рис. № 3, приложенному к настоящим Правилам. Край каждого куска должен перекрывать край другого куска по крайней мере на 15 мм. Соединение кусков должно быть обеспечено по всей этой ширине. Наружный край соединения должен быть покрыт полосой из пластмассы шириной по крайней мере в 7 мм, накладываемой тем же способом спайки. На этой полосе, а также с каждой ее стороны, по крайней мере на 3 мм в ширину, должен быть проштампован единообразный четкий рельеф. Спайка производится таким образом, чтобы куски не могли быть разъединены и снова соединены без оставления видимых следов.

5. Починка производится способом, показанным на рис. № 4, приложенном к настоящим Правилам; сшиваемые края должны быть загнуты один в другой и соединены двумя ясно видимыми швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм; цвет нитки, видимой изнутри, должен отличаться от цвета нитки, видимой снаружи, и от цвета самого брезента; все швы должны быть прострочены на машине. В тех случаях, когда брезент, поврежденный у краев, ремонтируется путем замены поврежденной части занлатой, шов может также прострачиваться в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи и рис. № 1, приложенным к настоящим Правилам. Починка брезента из ткани, покрытой пластмассой, может также производиться в соответствии с методом, описанным в пункте 4 настоящей статьи, но в этом случае спайка должна делаться с обеих сторон брезента, а заплатка накладываться изнутри.

6. а) Брезент должен прикрепляться к контейнеру в точном соответствии с условиями, изложенными в статье 1 а) и б) настоящих Правил. Предусматривается применение следующих видов крепления:

- i) металлические кольца, прикрепляемые к контейнеру;
- ii) проушины по краям брезента;

iii) веревка или трос, проходящие через кольца над брезентом и видимые с внешней стороны по всей длине.

Брезент должен находить на твердую часть контейнера по крайней мере на ширину 250 мм, измеренную от центра крепежных колец, если система конструкции контейнера сама по себе не препятствует доступу к грузам.

b) Если необходимо обеспечить глухое крепление краев брезента к контейнеру, соединение должно быть непрерывным и осуществляться при помощи прочных деталей.

7. Расстояние между кольцами и между проушинами не должно превышать 200 мм. Проушины должны быть жесткими.

8. Должны применяться следующие виды крепления:

- a) стальной трос диаметром не менее 3 мм; или
- b) веревка из пеньки или сизала диаметром не менее 8 мм, заключенная в прозрачную нерастягивающуюся пластмассовую оболочку.

Тросы могут заключаться в прозрачный нерастягивающийся кожух из пластмассы.

9. Каждый трос или веревка должны состоять из одного куска и иметь металлические наконечники на обоих концах. Приспособление для прикрепления каждого металлического наконечника должно состоять из полый заклепки, которая проходит через трос или веревку и через которую может быть продернута бечевка или лента для таможенных печатей и пломб. Трос или веревка должны оставаться видимыми с обеих сторон полый заклепки, чтобы можно было удостовериться в том, что они действительно состоят из одного куска (см. рис. № 5, приложенный к настоящим Правилам).

10. В местах, где в брезенте имеются окна, используемые для загрузки и разгрузки, оба края брезента должны соответствующим образом перекрываться. Они должны также закрепляться с помощью:

- a) откидной полы, пришитой или приваренной в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи;
- b) колец и проушин, отвечающих условиям пункта 7 настоящей статьи; и
- c) ремня, изготовленного из одного куска соответствующего нерастягивающегося материала шириной не менее 20 мм и толщиной не менее 3 мм, проходящего через кольца и соединяющего оба края брезента и откидную полу; ремень прикрепляется с внутренней стороны брезента и должен иметь проушину для пропускания троса или веревки, упомянутых в пункте 8 настоящей статьи.

Откидная пола не нужна, если имеется специальное устройство (защитная перегородка и т.д.), которое препятствует доступу к грузам без оставления видимых следов.

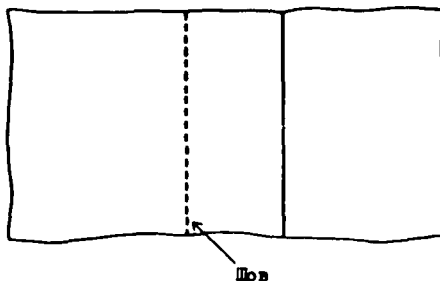
11. Оознавательные знаки, которые должны проставляться на контейнере, и табличка о допущении, предусмотренная во второй части настоящего Приложения, ни в коем случае не должны закрываться брезентом.

Статья 5. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

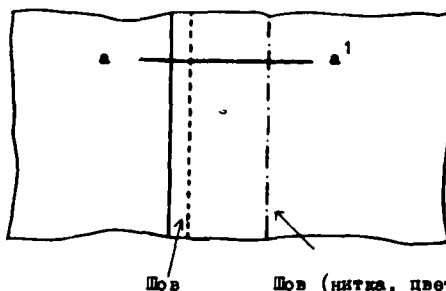
До 1 января 1977 года будет допускаться использование наконечников, соответствующих рис. № 5, прилагаемому к настоящим Правилам, даже если они будут включать полые заклепки ранее принятого типа с отверстием, размеры которого меньше приведенных на этом рисунке.

Часть I, Рис. № 1. БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ, ПРОСТРОЧЕННЫХ С ПОМОЩЬЮ ШВОВ

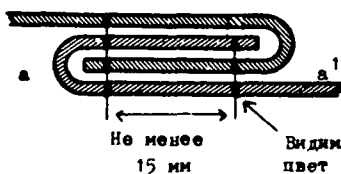
Вид снаружи



Вид изнутри

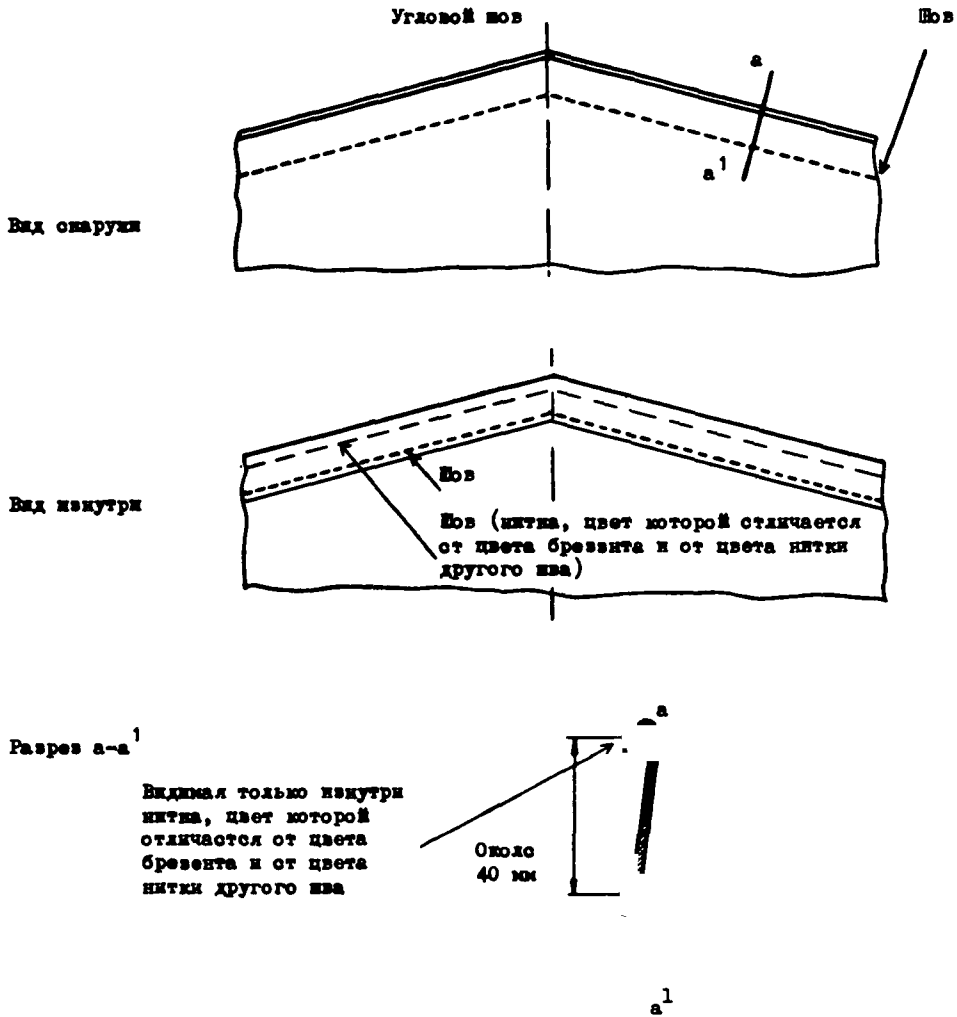


Разрез а-а¹
Плоский двойной шов



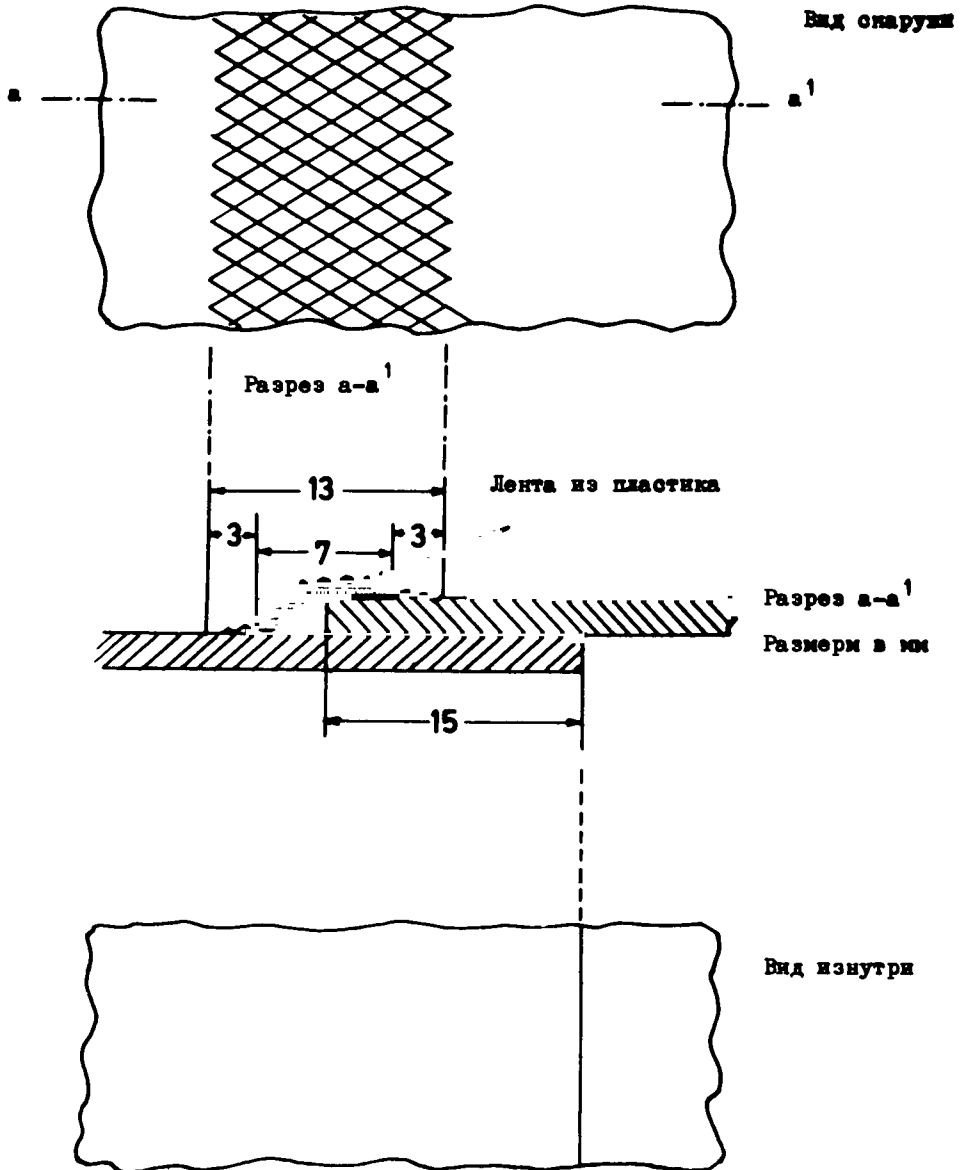
Видима только изнутри нитка, цвет которой отличается от цвета брезента и от цвета нитки другого шва

Часть I, Рис. № 2. БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ

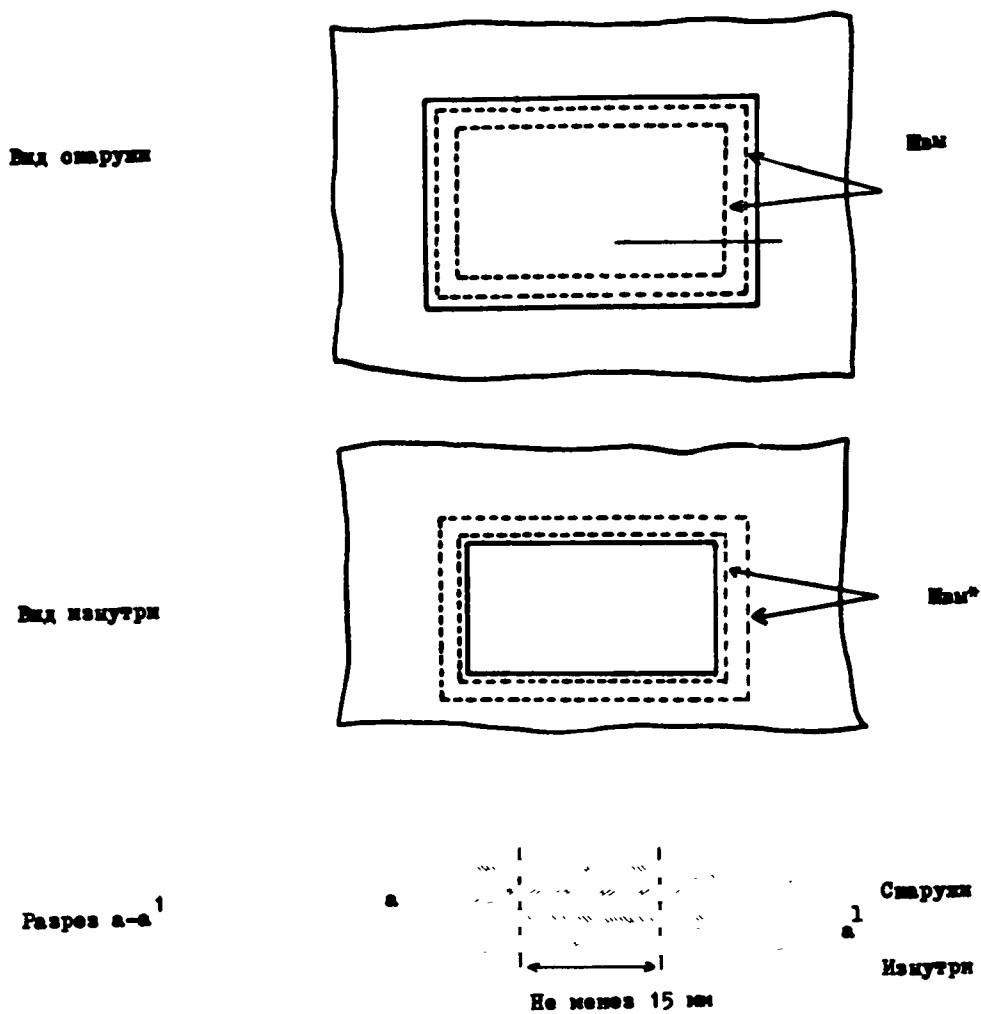


ПРИМЕЧАНИЕ. Допускаются также угловые швы, выполненные по методу, изображенному на рис. 2 (а) в приложении 2 к настоящей Конвенции.

ЧАСТЬ I, РИС. № 3. БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ
ТКАНИ, СОЕДИНЕННЫХ ПОСРЕДСТВОМ СПАЙКИ

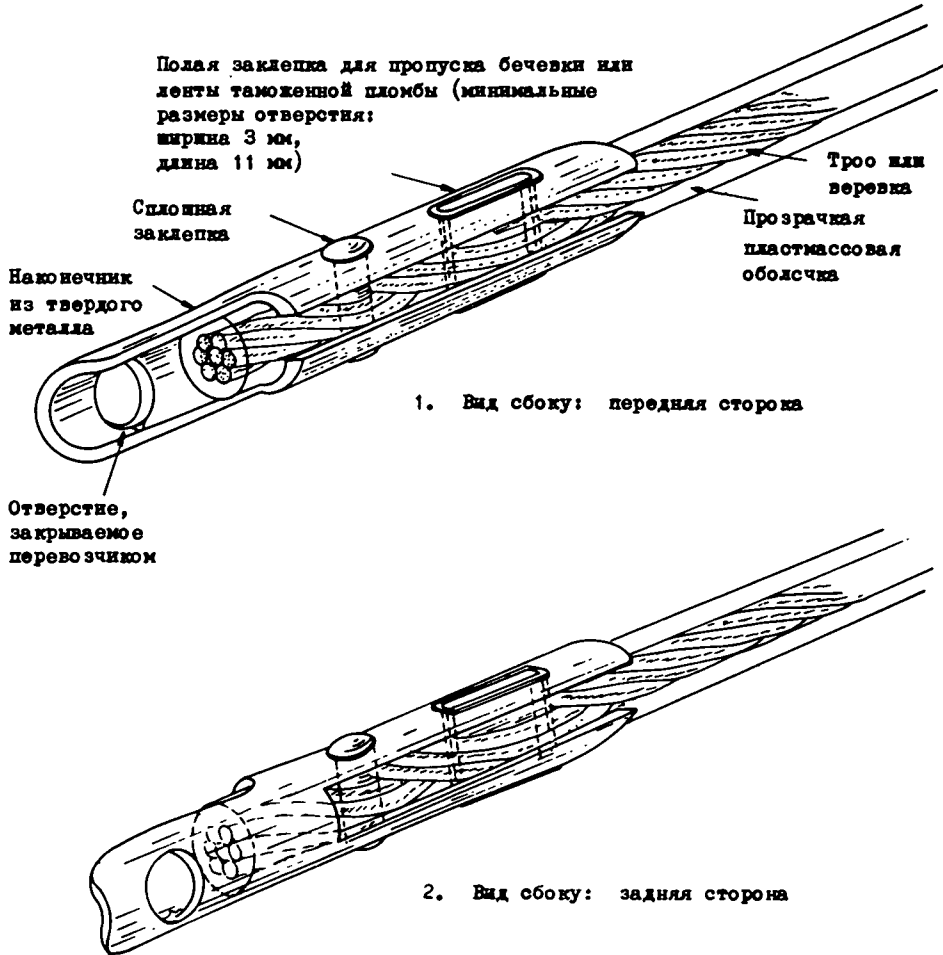


ЧАСТЬ I, РИС. № 4. ПОЧИНКА БРЕЗЕНТА



* Нитки, видимые изнутри, отличаются по цвету от ниток, видимых снаружи, и от цвета брезента.

Часть I, Рис. № 5. ОБРАЗЕЦ НАКОНЕЧНИКА



ЧАСТЬ II. ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ, ОТВЕЧАЮЩИХ ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ, ПРЕДУСМОТРЕННЫМИ ПРАВИЛАМИ, ПРИВЕДЕННЫМИ В ЧАСТИ I

Общие положения

1. Контейнеры могут быть допущены для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами:

- a) либо на стадии производства — по типу конструкции (процедура допущения на стадии производства);
- b) либо на каком-либо последующем этапе — в индивидуальном порядке или определенными партиями контейнеров одного и того же типа (процедура допущения на каком-либо этапе после изготовления).

Общие положения для обеих процедур допущения

2. Компетентный орган, который осуществляет процедуру допущения, выдает после допущения предприятию, сделавшему заявку, свидетельство о допущении, действительное, в зависимости от обстоятельств, либо для неограниченного числа контейнеров допущенного типа, либо для определенного числа контейнеров.

3. Прежде чем приступить к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами, владелец свидетельства о допущении должен прикрепить табличку о допущении на допущенный контейнер (допущенные контейнеры).

4. Табличка о допущении должна прочно крепиться на хорошо видимом месте рядом с любой другой табличкой, выдаваемой с официальными целями.

5. Табличка о допущении, соответствующая образцу № 1, который приводится в добавлении 1 к настоящей части, представляет собой металлическую пластинку размером не менее 20 см × 10 см. На ее поверхности должны быть выгравированы резцом, выдавлены рельефом или четко и вручную нанесены любым другим способом, по крайней мере на французском или на английском языке, приводимые ниже надписи:

- a) надпись «Допущен для перевозки под таможенными печатями и пломбами»;
- b) название страны, где контейнер был допущен, либо полностью, либо в виде отличительного знака, используемого для указания страны регистрации автотранспортных средств в международном автомобильном движении, и номер свидетельства о допущении (цифры, буквы и т.д.), а также год допущения (например, «NL/26/73» означает «Нидерланды, свидетельство о допущении № 26, выданное в 1973 году»);
- c) порядковый номер контейнера, присвоенный ему заводом-изготовителем (заводской номер);
- d) если контейнер допущен по типу конструкции, на табличке должны быть нанесены также опознавательные цифры или буквы данного типа контейнера.

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой допущения, то, прежде чем использоваться для перевозок под таможенными печатями и пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.

7. Если основные характеристики контейнера изменены, допущение этого контейнера теряет силу и он должен стать предметом нового допущения компетентным органом, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами.

Особые положения, касающиеся допущения по типу конструкции на стадии производства

8. Когда контейнеры одного и того же типа конструкции строятся серийно, завод-изготовитель может обратиться к компетентному органу страны, в которой они производятся, с просьбой об их допущении по типу конструкции.

9. Завод-изготовитель должен указать в своей заявке опознавательные цифры и буквы, которые он присваивает типу контейнеров, являющемуся предметом его заявки.

10. К этой заявке должны прилагаться чертежи и подробное описание типа конструкции контейнера, подлежащего допущению.

11. Завод-изготовитель должен письменно обязаться:

- a) представить компетентному органу те из контейнеров данного типа, которые этот орган пожелает осмотреть;
- b) разрешить компетентному органу осматривать другие экземпляры в любой момент в ходе серийного производства данного типа;
- c) информировать компетентный орган о любых изменениях в чертежах и описаниях конструкции, какой бы важности они ни были, до того как эти изменения будут произведены;
- d) на видном месте наносить на контейнеры, кроме знаков, предусмотренных для табличек о допущении, опознавательные цифры и буквы типа конструкции, а также порядковый номер каждого серийного выпускаемого контейнера данного типа (заводской номер);
- e) вести учет контейнеров, построенных в соответствии с допущенным типом.

12. Компетентный орган указывает в случае необходимости изменения, которые следует внести в предусмотренный тип конструкции для допущения к перевозке.

13. Ни один контейнер не может быть допущен согласно процедуре допущения по типу конструкции, если компетентный орган не пришел к заключению на основании осмотра одного или нескольких построенных по этому типу контейнеров, что контейнеры этого типа отвечают техническим условиям, предусмотренным в части I.

14. После допущения какого-либо типа контейнера предприятию, сделавшему заявку, выдается в единственном экземпляре свидетельство о допущении, соответствующее образцу № 11, приведенному в добавлении 2 к настоящей части, и действительное для всех контейнеров, которые будут строиться в соответствии со спецификациями допущенного типа. Это свидетельство дает право заводу-изготовителю крепить к каждому серийному контейнеру данного типа табличку о допущении, предусмотренную в пункте 5 настоящей части.

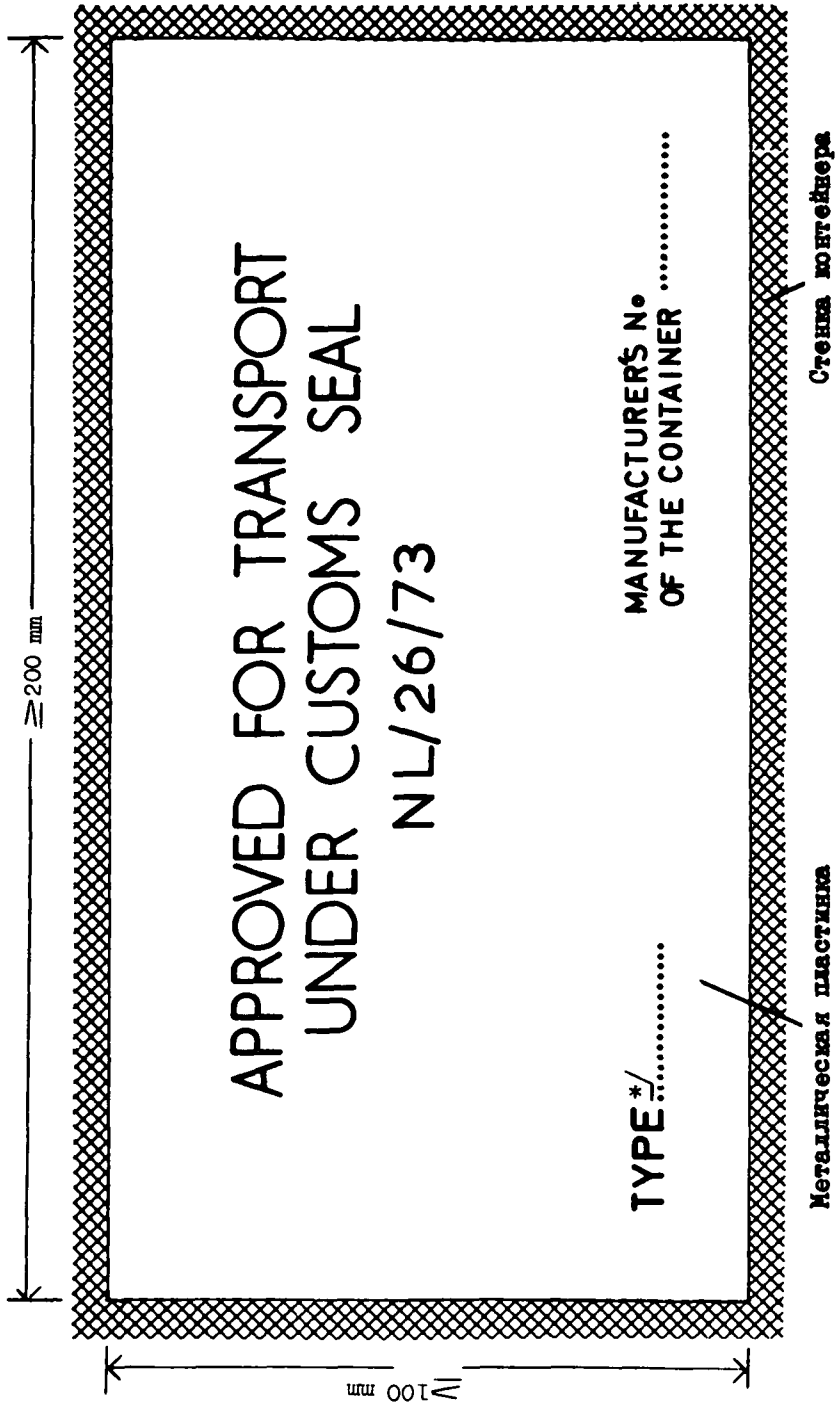
Особые положения, касающиеся допущения на каком-либо этапе после изготовления

15. Если не было сделано заявки на стадии производства, владелец, предприятие по эксплуатации контейнеров или представитель того или другого могут обратиться с просьбой о допущении к компетентному органу, которому они могут представить контейнер или контейнеры, допущение которых испрашивается.

16. Любая заявка о допущении в случае, предусмотренном в пункте 15 настоящей части, должна содержать порядковый номер (заводской номер), наносимый заводом-изготовителем на каждый контейнер.

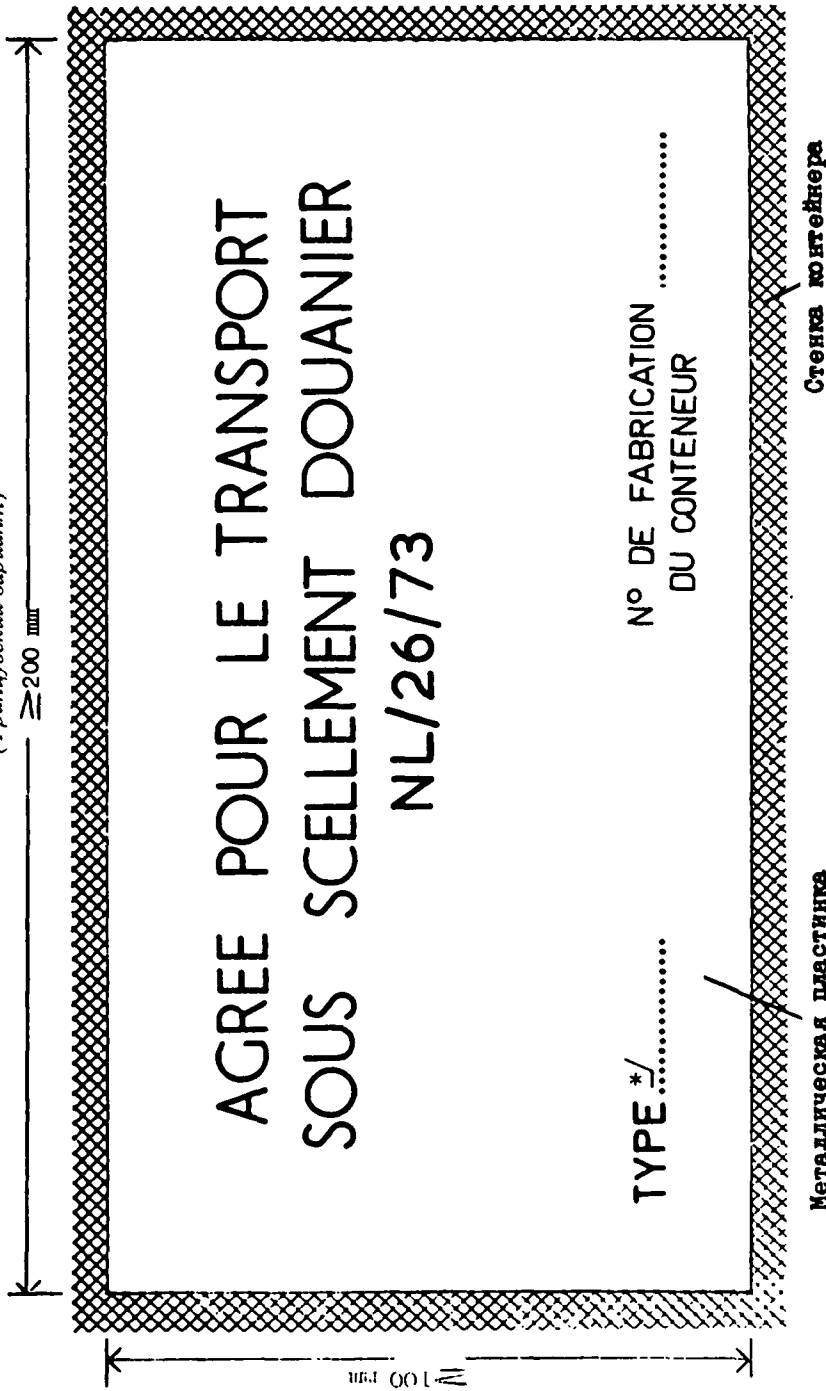
17. Когда компетентный орган путем осмотра такого числа контейнеров, которое он считает необходимым, удостовериться в том, что этот контейнер или эти контейнеры отвечают техническим условиям, предусмотренным в части I, он выдает свидетельство о допущении, соответствующее образцу № III, приведенному в добавлении 3 к настоящей части, и действительное лишь для того числа контейнеров, которое было допущено. Это свидетельство, в котором указаны порядковый номер или порядковые номера, присвоенные заводом-изготовителем контейнеру или контейнерам, к которым оно относится, дает право предприятию, сделавшему заявку, прикреплять на каждом допущенном контейнере табличку о допущении, предусмотренную в пункте 5 настоящей части.

ДОБАВЛЕНИЕ I К ЧАСТИ II
 ОБРАЗЕЦ № I. ТАБЛИЧКА О ДОПУЩЕНИИ
 (Английский вариант)



* Только в случае допущения по типу конструкции.

ДОБАВЛЕНИЕ I К ЧАСТИ II
 ОБРАЗЕЦ № I. ТАБЛИЧКА О ДОПУЩЕНИИ
 (Французский вариант)



* Только в случае допущения по типу конструкции.

ДОБАВЛЕНИЕ 2 К ЧАСТИ II

ОБРАЗЕЦ № II. ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ
С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП, 1975 г.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ ПО ТИПУ КОНСТРУКЦИИ

1. Номер свидетельства*
 2. Удостоверяется, что описанный ниже тип контейнера допущен к перевозке и что контейнеры, изготовленные согласно этому типу, могут быть допущены к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами.
 3. Род контейнера
 4. Оознавательные цифры или буквы типа конструкции
 5. Оознавательный номер чертежей
 6. Оознавательный номер описанной конструкции
 7. Вес тары
 8. Наружные размеры в см.
 9. Основные характеристики конструкции (вид материалов, тип конструкции и т.д.)
 10. Настоящее свидетельство действительно для всех контейнеров, изготовленных в соответствии с указанными выше чертежами и описаниями конструкции.
 11. Выдано
- (название и адрес изготовителя)*
- которому разрешено прикреплять табличку о допущении на каждом изготовленном им контейнере допущенного типа.
-
- 19
- (место) (дата)*
-
- (подпись и печать учреждения или организации, выдающего(ей) свидетельство)*
- (См. предупреждение на обороте)

ВНИМАНИЕ

(Пункты 6 и 7 части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.)

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой его допущения, то, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.
7. Если основные характеристики контейнера изменены, допущение этого контейнера теряет силу, и он должен стать предметом нового допущения компетентным органом, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами.

* Указать буквы и цифры, которые будут проставляться на табличке о допущении (см. подпункт 5 в части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.).

ДОБАВЛЕНИЕ 3 К ЧАСТИ II

ОБРАЗЕЦ III. ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ
С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП, 1975 г.

**СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ,
ВЫДАННОЕ НА КАКОМ-ЛИБО ЭТАПЕ ПОСЛЕ ИЗГОТОВЛЕНИЯ**

1. Номер свидетельства*
2. Удостоверяется, что указанный(ые) ниже контейнер(ы) допущен(ы) к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами.
3. Род контейнера(ов)
4. Порядковый(ые) номер(а), присвоенный(ые) контейнеру(ам) заводом-изготовителем
5. Вес тары
6. Наружные размеры в см.
7. Основные характеристики конструкции (вид материалов, тип конструкции и т.д.)
8. Выдано

(название и адрес предприятия, подавшего заявку)

которому разрешено прикреплять табличку о допущении на указанном(ых) выше контейнере(ах).

..... 19.....
(место) (дата)

(подпись и печать учреждения или организации, выдающего(ей) свидетельство)

(См. предупреждение на обороте)

ВНИМАНИЕ

(Пункты 6 и 7 части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.)

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой его допущения, то, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.
7. Если основные характеристики контейнера изменены, допущение этого контейнера теряет силу, и он должен стать предметом нового допущения компетентным органом, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами.

* Указать буквы и цифры, которые будут проставляться на табличке о допущении (см. подпункт 5 b) части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.).

ЧАСТЬ III. ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

1. Пояснительные записки к приложению 2, приведенные в приложении 6 к настоящей Конвенции, применяются с соответствующими изменениями к контейнерам, допущенным к перевозке под таможенными печатями и пломбами во исполнение положений настоящей Конвенции.

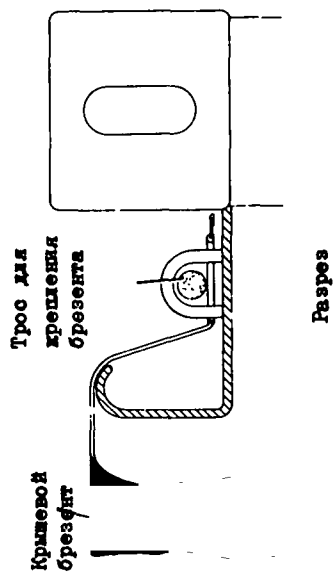
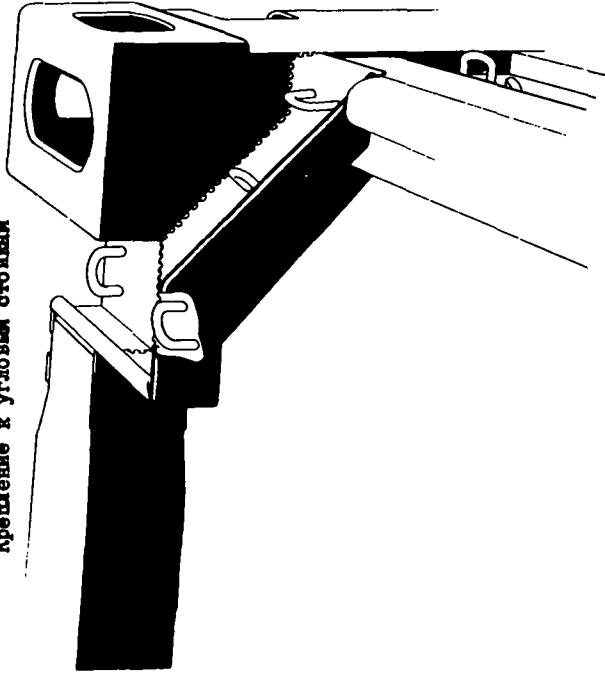
2. *Часть I, подпункт а пункта 6 статьи 4.* Пример приемлемой с таможенной точки зрения системы крепления брезента к угловым фитингам контейнера изображен на рисунке, приложенном к настоящей части III.

3. *Часть II, пункт 5.* Если два крытых брезентом контейнера, допущенных к перевозке под таможенными печатями и пломбами, соединены попарно таким образом, что они образуют один контейнер, покрытый одним брезентом и удовлетворяющий требованиям, предъявляемым при перевозке под таможенными печатями и пломбами, то для такой комбинации контейнеров не требуется отдельного свидетельства о допущении или отдельной таблички о допущении.

Часть III. УСТРОЙСТВО ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ БРЕЗЕНТА К УГЛОВЫМ ЭЛЕМЕНТАМ КОНТЕЙНЕРА

Изображенное ниже устройство отвечает требованиям пункта б а) статьи 4 части I

Крепление к угловым остоякам



ПРИЛОЖЕНИЕ 8

СОСТАВ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА

Статья 1. i) Договаривающиеся стороны являются членами Административного комитета.

ii) Комитет может разрешить компетентным администрациям государств, упоминаемых в пункте 1 статьи 52 настоящей Конвенции, не являющихся Договаривающимися сторонами, или представителям международных организаций присутствовать на сессиях Комитета в качестве наблюдателей при обсуждении интересующих их вопросов.

Статья 2. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций представляет Комитету услуги секретариата.

Статья 3. Ежегодно на своей первой сессии Комитет избирает председателя и заместителя председателя.

Статья 4. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций созывает Комитет под эгидой Европейской Экономической Комиссии ежегодно, а также по просьбе компетентных администраций не менее пяти государств, являющихся Договаривающимися сторонами.

Статья 5. Предложения ставятся на голосование. Каждое государство, являющееся Договаривающейся стороной, представленное на сессии, имеет один голос. Предложения, не являющиеся предложениями о внесении поправок в настоящую Конвенцию, принимаются в Комитете большинством голосов присутствующих и голосующих. Поправки к настоящей Конвенции и решения, упомянутые в статьях 59 и 60 настоящей Конвенции, принимаются большинством в две трети присутствующих и голосующих.

Статья 6. Для принятия решения необходим кворум, составляющий не менее половины государств, являющихся Договаривающимися сторонами.

Статья 7. Перед закрытием сессии Комитет утверждает свой доклад.

Статья 8. При отсутствии в настоящем приложении надлежащих положений применяются правила процедуры Европейской Экономической Комиссии, если Комитет не решит иначе.

For Afghanistan:
Pour l'Afghanistan :
За Афганнстан:

For Albania:
Pour l'Albanie :
За Албанию:

For Algeria:
Pour l'Algérie :
За Алжир:

For Argentina:
Pour l'Argentine :
За Аргентину:

For Australia:
Pour l'Australie :
За Австралию:

For Austria:
Pour l'Autriche :
За Австрию:

RUDOLF MARTINS
27 of April, 1976
Subject to ratification¹

For the Bahamas:
Pour les Bahamas :
За Багамские острова:

For Bahrain:
Pour Bahreïn :
За Бахрейн:

For Bangladesh:
Pour le Bangladesh :
За Бангладеш:

For Barbados:
Pour la Barbade :
За Барбадос:

¹ Sous réserve de ratification.

For Belgium:
Pour la Belgique :
За Бельгию:

P. NOTERDAEME
22-XII-76
Sous réserve de ratification¹

For Benin:
Pour le Bénin :
За Народную Республику Бенин:

For Bhutan:
Pour le Bhoutan :
За Бутан:

For Bolivia:
Pour la Bolivie :
За Боливию:

For Botswana:
Pour le Botswana :
За Ботсвану:

For Brazil:
Pour le Brésil :
За Бразилию:

¹ Subject to ratification.

For Bulgaria:
Pour la Bulgarie :
За България:

For Burma:
Pour la Birmanie :
За Бирму:

For Burundi:
Pour le Burundi :
За Бурунди:

For the Byelorussian Soviet Socialist Republic:
Pour la République socialiste soviétique de Biélorussie :
За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику:

For Cambodia:
Pour le Cambodge :
За Камбоджу:

For Canada:
Pour le Canada :
За Канаду:

For Cape Verde:
Pour le Cap-Vert :
За Острова Зеленого Мыса:

For the Central African Republic:
Pour la République centrafricaine :
За Центральноафрикаискую Ресублику:

For Chad:
Pour le Tchad :
За Чад:

For Chile:
Pour le Chili :
За Чили:

For China:
Pour la Chine :
За Китай:

For Colombia:
Pour la Colombie :
За Колумбию:

For the Comoros:
Pour les Comores :
За Коморские острова:

For the Congo:
Pour le Congo :
За Конго:

For Costa Rica:
Pour le Costa Rica :
За Коста-Рику:

For Cuba:
Pour Cuba :
За Кубу:

For Cyprus:
Pour Chypre :
За Кипр:

For Czechoslovakia:
Pour la Tchécoslovaquie :
За Чехословакию:

For the Democratic People's Republic of Korea:
Pour la République populaire démocratique de Corée :
За Корейскую Народно-демократическую Республику:

For the Democratic Republic of Viet-Nam:
Pour la République démocratique du Viet-Nam :
За Демократическую Республику Вьетнам:

For Democratic Yemen:
Pour le Yémen démocratique :
За Демократический Йемен:

For Denmark:
Pour le Danemark :
За Данию:

December 21st, 1976
HANS ERIK KASTOFT

For the Dominican Republic:
Pour la République dominicaine :
За Доминиканскую Республику:

For Ecuador:
Pour l'Équateur :
За Эквадор:

For Egypt:
Pour l'Égypte :
За Египет:

For El Salvador:
Pour El Salvador :
За Сальвадор:

For Equatorial Guinea:
Pour la Guinée équatoriale :
За Экваториальную Гвинею:

For Ethiopia:
Pour l'Éthiopie :
За Эфиопию:

For Fiji:
Pour Fidji :
За Фиджи:

For Finland:
Pour la Finlande :
За Финляндию:

28/12-76
MAURI EGGERT

For France:
Pour la France :
За Францию:

30-XII-1976
FERNAND-LAURENT

For Gabon:
Pour le Gabon :
За Габон:

For Gambia:
Pour la Gambie :
За Гамбию:

For the German Democratic Republic:
Pour la République démocratique allemande :
За Германскую Демократическую Республику:

For Germany, Federal Republic of:
Pour l'Allemagne, République fédérale d' :
За Федеративную Республику Германия:

Sous réserve de ratification¹
30 décembre 1976
OTTO Baron VON STEMPERL

For Ghana:
Pour le Ghana :
За Гану:

For Greece:
Pour la Grèce :
За Грецию:

Geneva, 30 December 1976
Subject to ratification²
A. METAXAS

For Grenada:
Pour la Grenade :
За Гренаду:

For Guatemala:
Pour le Guatemala :
За Гватемалу:

¹ Subject to ratification.

² Sous réserve de ratification.

For Guinea:
Pour la Guinée :
За Гвинею:

For Guinea-Bissau:
Pour la Guinée-Bissau :
За Гвинею-Биссау:

For Guyana:
Pour la Guyane :
За Гвиану:

For Haiti:
Pour Haïti :
За Гаити:

For the Holy See:
Pour le Saint-Siège :
За Святейший Престол:

For Honduras:
Pour le Honduras :
За Гондурас:

For Hungary:
Pour la Hongrie :
За Венгрию:

D. KUZSEL
23.11.1976

For Iceland:
Pour l'Islande :
За Исландию:

For India:
Pour l'Inde :
За Индию:

For Indonesia:
Pour l'Indonésie :
За Индонезию:

For Iran:
Pour l'Iran :
За Иран:

For Iraq:
Pour l'Iraq :
За Ирак:

For Ireland:
Pour l'Irlande :
За Ирландию:

ANNE ANDERSON-WHEELER
30/12/76
Subject to ratification¹

For Israel:
Pour Israël :
За Израиль:

For Italy:
Pour l'Italie :
За Италию:

RINALDO PETRIGNANI
Sous réserve de ratification²
28 décembre 1976

For the Ivory Coast:
Pour la Côte-d'Ivoire :
За Берег Слоновой Кости:

¹ Sous réserve de ratification.

² Subject to ratification.

For Jamaica:
Pour la Jamaïque :
За Ямайку:

For Japan:
Pour le Japon :
За Японию:

For Jordan:
Pour la Jordanie :
За Иорданию:

For Kenya:
Pour le Kenya :
За Кению:

For Kuwait:
Pour le Koweït :
За Кувейт:

For Laos:
Pour le Laos :
За Лаос:

For Lebanon:
Pour le Liban :
За Ливан:

For Lesotho:
Pour le Lesotho :
За Лесото:

For Liberia:
Pour le Libéria :
За Либерию:

For the Libyan Arab Republic:
Pour la République arabe libyenne :
За Ливнийскую Арабскую Республику:

For Liechtenstein:
Pour le Liechtenstein :
За Лихтенштейн:

For Luxembourg:
Pour le Luxembourg :
За Люксембург:

JACQUELINE ANCEL-LENNERS
23 XII 1976
Sous réserve de ratification¹

For Madagascar:
Pour Madagascar :
За Мадагаскар:

For Malawi:
Pour le Malawi :
За Малави:

For Malaysia:
Pour la Malaisie :
За Малайскую Федерацию:

For the Maldives:
Pour les Maldives :
За Мальдивы:

¹ Subject to ratification.

For Mali:
Pour le Mali :
За Мали:

For Malta:
Pour Malte :
За Мальту:

For Mauritania:
Pour la Mauritanie :
За Мавританию:

For Mauritius:
Pour Maurice :
За Маврикий:

For Mexico:
Pour le Mexique :
За Мексику:

For Monaco:
Pour Monaco :
За Монако:

For Mongolia:
Pour la Mongolie :
За Монголию:

For Morocco:
Pour le Maroc :
За Марокко:

15 octobre 1976
ALI SKALLI
Sous réserve de ratification¹

For Mozambique:
Pour le Mozambique :
За Мозамбик:

For Nauru:
Pour Nauru :
За Науру:

For Nepal:
Pour le Népal :
За Непал:

¹ Subject to ratification.

For the Netherlands:
Pour les Pays-Bas :
За Нидерланды:

C. A. VAN DER KLAUW
Sous réserve de ratification¹
28/12/1976

For New Zealand:
Pour la Nouvelle-Zélande :
За Новую Зеландию:

For Nicaragua:
Pour le Nicaragua :
За Никарагуа:

For the Niger:
Pour le Niger :
За Нигер:

For Nigeria:
Pour le Nigéria :
За Нигерию:

¹ Subject to ratification.

For Norway:
Pour la Norvège :
За Норвегию:

For Oman:
Pour l'Oman :
За Оман:

For Pakistan:
Pour le Pakistan :
За Пакистан:

For Panama:
Pour le Panama :
За Панаму:

For Papua New Guinea:
Pour la Papouasie-Nouvelle-Guinée :
За Папуа-Новую Гвинею:

For Paraguay:
Pour le Paraguay:
За Парагвай:

For Peru:
Pour le Pérou :
За Перу:

For the Philippines:
Pour les Philippines :
За Филиппины:

For Poland:
Pour la Pologne :
За Польшу:

For Portugal:
Pour le Portugal :
За Португалию:

For Qatar:
Pour le Qatar :
За Катар:

For the Republic of Korea:
Pour la République de Corée :
За Корейскую Республику:

For the Republic of South Viet-Nam:
Pour la République du Sud-Viet-Nam :
За Республику Южный Вьетнам:

For Romania:
Pour la Roumanie :
За Румынию:

For Rwanda:
Pour le Rwanda :
За Руанду:

For San Marino:
Pour Saint-Marin :
За Сан-Марино:

For Sao Tome and Principe:
Pour Sao Tomé-et-Principe :
За Сан-Томе и Принсипи:

For Saudi Arabia:
Pour l'Arabie Saoudite :
За Саудовскую Аравию:

For Senegal:
Pour le Sénégal :
За Сенегал:

For Sierra Leone:
Pour le Sierra Leone :
За Съерра-Леоне:

For Singapore:
Pour Singapour :
За Сиигалур:

For Somalia:
Pour la Somalie :
За Сомали:

For South Africa:
Pour l'Afrique du Sud :
За Южную Африку:

For Spain:
Pour l'Espagne :
За Испанию:

For Sri Lanka:
Pour Sri Lanka :
За Шри Ланка:

For the Sudan:
Pour le Soudan :
За Судан:

For Suriname:
Pour le Suriname :
За Суринам:

For Swaziland:
Pour le Souaziland :
За Свазиленд:

For Sweden:
Pour la Suède :
За Швецию:

CARL DE GEER
17.12.76

For Switzerland:
Pour la Suisse :
За Швейцарию:

CHARLES LENZ
4.8.1976¹
Sous réserve de ratification²

For the Syrian Arab Republic:
Pour la République arabe syrienne :
За Сирийскую Арабскую Республику:

For Thailand:
Pour la Thaïlande :
За Таиланд:

For Togo:
Pour le Togo :
За Того:

For Tonga:
Pour les Tonga :
За Тонга:

¹ 4 August 1976—4 août 1976.

² Subject to ratification

For Trinidad and Tobago:
Pour la Trinité-et-Tobago :
За Тринидад и Тобаго:

For Tunisia:
Pour la Tunisie :
За Тунис:

MOHAMED BEN FADHEL
Le 11.6.1976¹

For Turkey:
Pour la Turquie :
За Турцию:

For Uganda:
Pour l'Ouganda :
За Уганду:

For the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
Pour la République socialiste soviétique d'Ukraine :
За Украинскую Советскую Социалистическую Республику:

¹ 11 June 1976—11 juin 1976.

For the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques :
За Союз Советских Социалистических Республик:

For the United Arab Emirates:
Pour les Emirats arabes unis :
За Объединенные Арабские Эмираты:

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:

JAMES BOTTOMLEY
22.12.76
Subject to ratification¹

For the United Republic of Cameroon:
Pour la République-Unie du Cameroun :
За Объединенную Республику Камерун:

For the United Republic of Tanzania:
Pour la République-Unie de Tanzanie :
За Объединенную Республику Танзания:

¹ Sous réserve de ratification

For the United States of America:
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
За Соединенные Штаты Америки:

For the Upper Volta:
Pour la Haute-Volta :
За Верхнюю Вольту:

For Uruguay:
Pour l'Uruguay :
За Уругвай:

For Venezuela:
Pour le Venezuela :
За Венесуэлу:

For Western Samoa:
Pour le Samoa-Occidental :
За Западное Самоа:

For Yemen:
Pour le Yémen :
За Йемен:

For Yugoslavia:
Pour la Yougoslavie :
За Югославию:

MILOŠ LALOVIĆ
28.IV.1976

For Zaire:
Pour le Zaïre :
За Заир:

For Zambia:
Pour la Zambie :
За Замбию:

For the European Economic Community:
Pour la Communauté économique européenne :
За Европейское Экономическое Сообщество:

K. PINGEL
30.12.76

RESERVATIONS AND DECLARATIONS
MADE UPON RATIFICATION AND
ACCESSION (a)RÉSERVES ET DÉCLARATIONS
FAITES LORS DE LA RATIFICATION
ET DE L'ADHÉSION (a)*BULGARIA* (a)*BULGARIE* (a)

[BULGARIAN TEXT — TEXTE BULGARE]

“Народна република България не се счита обвързана с член 57, точки 2 до 6 включително на Конвенцията, отнасящи се до арбитража. Народна република България смята, че даден спор може да бъде отнесен до арбитражен съд само със съгласието на всички страни по този спор.

“Народна република България декларира, че член 52, точка 1, който ограничава участието на известен брой държави в Конвенцията, е в противоречие с общоприетия принцип за суверенното равенство между държавите.

“Народна република България декларира също, че предвидената в член 52, точка 3 възможност митнически или икономически съюзи да станат договарящи страни по Конвенцията не създава за нея никакви задължения по отношение на тези съюзи.”

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

The People's Republic of Bulgaria does not consider itself bound by article 57, paragraphs 2 to 6, concerning arbitration. The People's Republic of Bulgaria considers that a dispute can be referred to a court of arbitration only with the consent of all parties to the dispute.

La République populaire de Bulgarie ne se considère pas liée par les dispositions des paragraphes 2 à 6 de l'article 57 de la Convention, relatives à l'arbitrage. La République populaire de Bulgarie considère qu'un différend ne peut être porté devant un tribunal arbitral qu'avec l'assentiment de toutes les parties au différend.

The People's Republic of Bulgaria declares that article 52, paragraph 1, which restricts the participation by a certain number of States in the Convention, is in contradiction with the generally accepted principle of sovereign equality of States.

La République populaire de Bulgarie déclare que le paragraphe 1 de l'article 52, qui limite la participation à la Convention à un certain nombre d'Etats, est contraire au principe généralement reconnu de l'égalité souveraine des Etats.

The People's Republic of Bulgaria declares also that the possibility envisaged in article 52, paragraph 3, for customs or economic unions to become Contracting Parties to the Convention does not bind Bulgaria with any obligations whatsoever with respect to these unions.

La République populaire de Bulgarie déclare en outre que la possibilité prévue au paragraphe 3 de l'article 52 pour des unions douanières ou économiques de devenir Parties contractantes à la Convention n'entraîne pour la Bulgarie aucune obligation à l'égard desdites unions.

*HUNGARY**HONGRIE*

[TRANSLATION — TRANSLATION]

“The Hungarian People's Republic does not consider itself bound by the provisions on compulsory arbitration contained in article 57 of the Convention.

La République populaire hongroise ne se considère pas liée par les dispositions relatives à l'arbitrage obligatoire énoncées à l'article 57 de la Convention.

“The Hungarian People’s Republic draws attention to the fact that the provisions of paragraph 1 of article 52 of the Convention are at variance with the fundamental principles of international law. It follows from the generally accepted principle of sovereign equality of States that the Convention should be open for adherence by all States without any discrimination and restriction.”

La République populaire hongroise appelle l’attention sur le fait que les dispositions du paragraphe 1 de l’article 52 de la Convention sont contraires aux principes fondamentaux du droit international. Le principe universellement admis de l’égalité souveraine des Etats veut qu’il soit donné à tous les Etats, sans discrimination ni restriction, la possibilité d’adhérer à la Convention.

No. 16511

**UNITED NATIONS
(UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME)
and
VIET NAM**

**Agreement concerning assistance by the United Nations
Development Programme to the Government of the
Socialist Republic of Viet Nam. Signed at New York on
21 March 1978**

Authentic texts: French and English.

Registered ex officio on 21 March 1978.

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
(PROGRAMME DES NATIONS UNIES
POUR LE DÉVELOPPEMENT)
et
VIET NAM**

**Accord relatif à une assistance du Programme des Nations
Unies pour le développement au Gouvernement de la
République socialiste du Viet Nam. Signé à New York le
21 mars 1978**

Textes authentiques : français et anglais.

Enregistré d'office le 21 mars 1978.

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIET NAM ET LE PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT

CONSIDÉRANT que l'Assemblée générale des Nations Unies a établi le Programme des Nations Unies pour le développement (ci-après dénommé le PNUD) afin d'appuyer et de compléter les efforts que les pays en voie de développement déploient sur le plan national pour résoudre les problèmes les plus importants de leur développement économique, de favoriser le progrès social et d'instaurer de meilleures conditions de vie; et

CONSIDÉRANT que le Gouvernement de la République Socialiste du Viet Nam souhaite demander l'assistance du PNUD dans l'intérêt de son peuple;

Le Gouvernement et le PNUD (ci-après dénommés les Parties) ont conclu le présent Accord dans un esprit d'amicale coopération.

Article premier. PORTÉE DE L'ACCORD

1. Le présent Accord énonce les conditions fondamentales dans lesquelles le PNUD et les Organisations chargées de l'exécution aideront le Gouvernement à mener à bien ses projets de développement, et dans lesquelles lesdits projets bénéficiant de l'assistance du PNUD seront exécutés. Il vise l'ensemble de l'assistance que le PNUD fournira à ce titre, ainsi que les documents relatifs aux projets ou autres textes (ci-après dénommés les documents relatifs aux projets) que les Parties pourront mettre au point d'un commun accord pour définir plus précisément, dans le cadre de ces projets, les détails de cette assistance et les responsabilités respectives des Parties et de l'Organisation chargée de l'exécution aux termes du présent Accord.

2. Le PNUD ne fournira une assistance au titre du présent Accord que pour répondre aux demandes présentées par le Gouvernement et approuvées par le PNUD. Cette assistance sera mise à la disposition du Gouvernement ou de toute entité que le Gouvernement pourra désigner, et elle sera fournie et reçue conformément aux résolutions et décisions pertinentes et applicables des organes compétents du PNUD, et sous réserve que le PNUD dispose des fonds nécessaires.

Article II. FORMES DE L'ASSISTANCE

I. L'assistance que le PNUD pourra mettre à la disposition du Gouvernement en vertu du présent Accord comprend notamment :

- a) Les services d'experts-conseils et de consultants, y compris ceux de cabinets ou d'organismes de consultants, choisis par le PNUD ou l'Organisation chargée de l'exécution et responsables devant eux;
- b) Les services d'experts opérationnels choisis par l'Organisation chargée de l'exécution pour exercer des fonctions d'exécution, de direction ou d'administration en tant que fonctionnaires du Gouvernement ou employés des entités que le Gouvernement pourra désigner conformément au paragraphe 2 de l'article premier du présent Accord;
- c) Les services de Volontaires des Nations Unies (ci-après dénommés les volontaires);
- d) Le matériel et les fournitures qu'il est difficile de se procurer en République Socialiste du Viet Nam (ci-après dénommée le pays);

¹ Entré en vigueur le 21 mars 1978 par la signature, conformément à l'article XIII, paragraphe I.

- e) Des séminaires, des programmes de formation, des projets de démonstration, des groupes de travail d'experts et des activités connexes;
- f) Des bourses d'études et de perfectionnement ou des dispositions similaires permettant aux candidats désignés par le Gouvernement et agréés par l'Organisation chargée de l'exécution de faire des études ou de recevoir une formation professionnelle; et
- g) Toute autre forme d'assistance dont le Gouvernement et le PNUD pourront convenir.

2. Le Gouvernement devra présenter ses demandes d'assistance au PNUD par l'intermédiaire du représentant résident du PNUD dans le pays (mentionné à l'alinéa *a* du paragraphe 4 du présent article), sous la forme et conformément aux procédures prévues par le PNUD pour ces demandes. Le Gouvernement fournira au PNUD toutes les facilités nécessaires et tous les renseignements pertinents pour évaluer les demandes, en lui faisant part notamment de ses intentions quant à la suite à donner aux projets orientés vers l'investissement.

3. Le PNUD pourra aider le Gouvernement, soit directement, en lui fournissant l'assistance extérieure qu'il jugera appropriée, soit par l'intermédiaire d'une Organisation chargée de l'exécution, qui sera responsable au premier chef de la mise en œuvre de l'assistance du PNUD au titre du projet et dont la situation, à cette fin, sera celle d'un entrepreneur indépendant. Lorsque le PNUD fournira directement une assistance au Gouvernement, toute mention d'une Organisation chargée de l'exécution dans le présent Accord devra être interprétée comme désignant le PNUD, à moins que, de toute évidence, le contexte ne s'y oppose.

4. a) Le PNUD pourra avoir dans le pays une mission permanente, dirigée par un représentant résident, pour le représenter sur place et servir de principal agent de liaison avec le Gouvernement pour toutes les questions relatives au Programme. Au nom du Directeur du PNUD, le représentant résident sera responsable, pleinement et en dernier ressort, du Programme du PNUD sous tous ses aspects dans le pays et assumera les fonctions de chef d'équipe à l'égard des représentants d'autres organismes des Nations Unies en poste dans le pays, compte tenu de leurs qualifications professionnelles et de leurs relations avec les organes compétents du Gouvernement. Au nom du Programme, le représentant résident assurera la liaison avec les organes compétents du Gouvernement, notamment l'organisme national chargé de coordonner l'assistance extérieure, et il informera le Gouvernement des principes, critères et procédures du PNUD et des autres programmes pertinents des Nations Unies. Le cas échéant, il aidera le Gouvernement à établir les demandes concernant le programme et les projets du pays que le Gouvernement compte soumettre au PNUD, ainsi que les propositions visant à modifier le programme ou les projets, il assurera comme il convient la coordination de toute l'assistance que le PNUD fournira par l'intermédiaire des diverses organisations chargées de l'exécution ou de ses propres consultants, il aidera le Gouvernement, lorsqu'il y a lieu, à coordonner les activités du PNUD avec celles qui relèvent des programmes nationaux, bilatéraux et multilatéraux dans le pays et il s'acquittera de toutes les autres tâches que le Directeur ou une Organisation chargée de l'exécution pourront lui confier.

b) La mission du PNUD dans le pays sera en outre dotée du personnel que le PNUD jugera nécessaire pour assurer la bonne marche des travaux. Le PNUD notifiera au Gouvernement, de temps à autre, le nom des membres du personnel de la mission et des membres de leur famille, et toute modification de la situation de ces personnes.

Article III. EXÉCUTION DES PROJETS

1. Le Gouvernement demeurera responsable de ses projets de développement qui bénéficient de l'assistance du PNUD et de la réalisation de leurs objectifs tels qu'ils sont décrits dans les documents relatifs aux projets et il exécutera les éléments de ces projets

qui seront spécifiés dans le présent Accord et lesdits documents. Le PNUD s'engage à appuyer et compléter la participation du Gouvernement à ces projets en lui fournissant une assistance conformément au présent Accord et aux plans de travail contenus dans les documents relatifs aux projets et en l'aidant à réaliser ses intentions quant à la suite à donner aux investissements. Le Gouvernement indiquera au PNUD quel est l'Organisme coopérateur du Gouvernement directement responsable de la participation du Gouvernement dans chacun des projets bénéficiant de l'assistance du PNUD. Sans préjudice de la responsabilité générale du Gouvernement à l'égard de ses projets, les Parties pourront convenir qu'une Organisation chargée de l'exécution sera responsable au premier chef de l'exécution d'un projet, en consultation et en accord avec l'Organisme coopérateur, tous les arrangements à cet effet étant stipulés dans le plan de travail contenu dans le document relatif au projet, ainsi que tous les arrangements prévus, le cas échéant, pour déléguer cette responsabilité, au cours de l'exécution du projet, au Gouvernement ou à une entité désignée par lui.

2. Le PNUD et l'Organisation chargée de l'exécution ne seront tenus de s'acquitter des responsabilités qui leur incombent dans le cadre d'un projet donné qu'à condition que le Gouvernement ait lui-même rempli toutes les obligations préalables jugées d'un commun accord nécessaires ou utiles pour l'assistance du PNUD audit projet. Si cette assistance commence à être fournie avant que le Gouvernement ait rempli ces obligations préalables, elle pourra être arrêtée ou suspendue avec préavis au Gouvernement et à la discrétion du PNUD.

3. Tout accord conclu entre le Gouvernement et une Organisation chargée de l'exécution au sujet de l'exécution d'un projet bénéficiant de l'assistance du PNUD ou entre le Gouvernement et un expert opérationnel sera subordonné aux dispositions du présent Accord.

4. L'Organisme coopérateur affectera à chaque projet, selon qu'il conviendra et en consultation avec l'Organisation chargée de l'exécution, un directeur à plein temps qui s'acquittera des tâches que lui confiera l'Organisme coopérateur. L'Organisation chargée de l'exécution désignera, selon qu'il conviendra et en consultation avec le Gouvernement, un conseiller technique principal ou un coordonnateur de projet qui supervisera sur place la participation de l'Organisation audit projet et sera responsable devant elle. Il supervisera et coordonnera les activités des experts et des autres membres du personnel de l'Organisation chargée de l'exécution et il sera responsable de la formation en cours d'emploi du personnel national de contrepartie. Il sera responsable de la gestion et de l'utilisation efficace de tous les éléments financés par le PNUD, y compris du matériel fourni au titre du projet.

5. Dans l'exercice de leurs fonctions, les experts-conseils, les consultants et les volontaires agiront en consultation étroite avec le Gouvernement et avec les personnes ou organismes désignés par celui-ci, et ils se conformeront aux directives du Gouvernement qui pourront être applicables, eu égard à la nature de leurs fonctions et de l'assistance à fournir et dont le PNUD, l'Organisation chargée de l'exécution et le Gouvernement pourront convenir d'un commun accord. Les experts opérationnels seront uniquement responsables devant le Gouvernement ou l'entité à laquelle ils seront affectés et ils en relèveront exclusivement, mais ils ne seront pas tenus d'exercer des fonctions incompatibles avec leur statut international ou avec les buts du PNUD ou de l'Organisation chargée de l'exécution. Le Gouvernement s'engage à faire coïncider la date d'entrée en fonctions de chaque expert opérationnel avec la date d'entrée en vigueur de son contrat avec l'Organisation chargée de l'exécution.

6. La candidature des boursiers sera présentée par l'Organisme coopérateur et approuvée par l'Agence d'exécution. L'administration des bourses s'effectuera conformément aux principes et pratiques de l'Organisation dans ce domaine.

7. Le PNUD restera propriétaire du matériel technique et autre, ainsi que des approvisionnements, fournitures et autres biens financés ou fournis par lui. Ils seront normalement cédés, selon des modalités et à des conditions fixées d'un commun accord par le Gouvernement et le PNUD, au Gouvernement ou à une entité désignée par celui-ci.

8. En ce qui concerne les brevets, droits d'auteur, droit de reproduction et autres droits de même nature sur les inventions et découvertes :

a) Le Gouvernement aura le droit de les utiliser et de les exploiter dans le pays et d'octroyer des licences d'utilisation et d'exploitation selon des modalités et à des conditions qu'il jugera appropriées; il sera seulement tenu de remettre au PNUD une copie du contrat de licence.

b) Le PNUD aura le droit d'octroyer des licences d'utilisation et d'exploitation chaque fois que cela pourra être son intérêt de le faire, par simple notification de son intention au Gouvernement et en prenant note des points de vue de ce dernier.

c) Le PNUD restera propriétaire des brevets, droits d'auteur, droits de reproduction et autres droits de même nature sur toutes découvertes ou tous travaux résultant uniquement et spécifiquement de l'assistance qu'il fournira au titre du présent Accord. Dans chaque cas, le Gouvernement aura le droit d'utiliser ces découvertes ou travaux à l'intérieur du pays sans avoir à payer de redevances ou autres droits analogues, ainsi que de discuter avec le PNUD tout autre type d'incidences.

Article IV. RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX PROJETS

1. Le Gouvernement fournira au PNUD les rapports, cartes, comptes, livres, états, documents et autres renseignements pertinents que ce dernier pourra lui demander concernant tout projet bénéficiant de l'assistance du PNUD, son exécution, ou la confirmation de sa faisabilité et de sa validité ou concernant l'accomplissement par le Gouvernement des obligations qui lui incombent en vertu du présent Accord ou des documents relatifs au projet.

2. Le PNUD s'engage à faire en sorte que le Gouvernement soit tenu au courant des progrès de ses activités d'assistance en vertu du présent Accord. Chacune des Parties aura le droit, à tout moment, d'observer l'état d'avancement des opérations entreprises dans le cadre des projets bénéficiant de l'assistance du PNUD.

3. Après l'achèvement d'un projet bénéficiant de l'aide du PNUD, le Gouvernement fournira au PNUD, sur sa demande, des renseignements sur les avantages qui en résultent et sur les activités entreprises pour atteindre les objectifs du projet, notamment les renseignements nécessaires ou utiles pour évaluer le projet ou l'assistance du PNUD et, à cette fin, il consultera le PNUD et l'autorisera à observer la situation.

4. Tout renseignement ou document que le Gouvernement est tenu de fournir au PNUD en vertu du présent article sera également communiqué à l'Organisation chargée de l'exécution si celle-ci en fait la demande.

5. Les Parties se consulteront au sujet de la publication, selon qu'il conviendra, des renseignements relatifs aux projets bénéficiant de l'assistance du PNUD ou aux avantages qui en résultent. Toutefois, s'il s'agit de projets orientés vers l'investissement, le PNUD pourra communiquer les renseignements y relatifs à des investisseurs éventuels, sur autorisation écrite du Gouvernement.

Article V. PARTICIPATION ET CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT À L'EXÉCUTION DES PROJETS

1. Pour s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne sa participation et sa contribution à l'exécution des projets bénéficiant de l'assistance du PNUD en vertu du

présent Accord, le Gouvernement fournira à titre de contribution en nature, et dans la mesure où cela sera spécifié en détail dans les documents pertinents relatifs aux projets :

- a) Les services de spécialistes locaux et autre personnel de contrepartie, notamment les homologues nationaux des experts opérationnels;
- b) Les terrains, les bâtiments, les moyens de formation et autres installations et services qui existent dans le pays ou qui y sont produits;
- c) Le matériel, les approvisionnements et les fournitures qui existent dans le pays ou qui y sont produits.

2. Chaque fois que l'assistance du PNUD prévoit la fourniture de matériel au Gouvernement, ce dernier prendra à sa charge les frais de dédouanement de ce matériel, les frais de transport du port d'entrée jusqu'au lieu d'exécution du projet, les dépenses imprévues de manipulation ou d'entreposage et autres dépenses connexes ainsi que les frais d'assurance après livraison sur le lieu d'exécution du projet et les frais d'installation et d'entretien.

3. Le Gouvernement prendra également à sa charge la rémunération des stagiaires et des boursiers pendant la durée de leur bourse.

4. Le Gouvernement versera ou fera verser au PNUD ou à une Organisation chargée de l'exécution, si des dispositions en ce sens figurent dans le document relatif au projet et dans la mesure fixée dans le budget du projet contenu dans ledit document, les sommes requises pour couvrir le coût de l'un quelconque des biens et services énumérés au paragraphe 1 du présent article; l'Organisation chargée de l'exécution se procurera alors les biens et services nécessaires et rendra compte chaque année au PNUD de toutes dépenses couvertes par prélèvement sur les sommes versées en application de la présente disposition.

5. Les sommes payables au PNUD en vertu du paragraphe précédent seront déposées à un compte qui sera désigné à cet effet par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et géré conformément aux dispositions pertinentes du règlement financier du PNUD.

6. Le coût des biens et services qui constituent la contribution du Gouvernement aux projets et toute somme payable par lui en vertu du présent article, tels qu'ils sont indiqués en détail dans les budgets des projets, seront considérés comme des estimations fondées sur les renseignements les plus conformes à la réalité dont on disposera lors de l'établissement desdits budgets. Ces montants feront l'objet d'ajustements chaque fois que cela s'avérera nécessaire, compte tenu du coût effectif des biens et services achetés par la suite.

7. Le Gouvernement disposera, selon qu'il conviendra, sur les lieux d'exécution de chaque projet, des écriteaux appropriés indiquant qu'il s'agit d'un projet bénéficiant de l'assistance du PNUD et de l'Organisation chargée de l'exécution.

Article VI. CONTRIBUTION STATUTAIRE AUX DÉPENSES DU PROGRAMME ET AUTRES FRAIS PAYABLES EN MONNAIE LOCALE

1. Outre la contribution visée à l'article V ci-dessus, le Gouvernement aidera le PNUD à lui fournir son assistance en participant au paiement ou en faisant les dépenses locales et les services ci-après, jusqu'à concurrence des montants indiqués dans le document relatif au projet ou fixés par ailleurs par le PNUD conformément aux décisions pertinentes de ses organes directeurs :

- a) Les frais locaux de subsistance des experts-conseils et des consultants affectés aux projets dans le pays;

- b) Les services de personnel administratif et de personnel de bureau local, y compris le personnel de secrétariat, les interprètes-traducteurs et autres auxiliaires analogues dont les services seront nécessaires;
- c) Le transport du personnel à l'intérieur du pays; et
- d) Les services postaux et de télécommunications nécessaires à des fins officielles.

2. Le Gouvernement versera aussi directement à chaque expert opérationnel le traitement, les indemnités et autres éléments de rémunérations que recevrait l'un de ses ressortissants s'il était nommé au même poste. Il lui accordera les mêmes congés annuels et congés de maladie que ceux accordés par l'Organisation chargée de l'exécution à ses propres agents et il prendra les dispositions nécessaires pour qu'il puisse prendre le congé dans les foyers auquel il a droit en vertu du contrat qu'il a passé avec l'Organisation intéressée. Si le Gouvernement prend l'initiative de mettre fin à l'engagement de l'expert dans des circonstances telles que l'Organisation chargée de l'exécution soit tenue de lui verser une indemnité en vertu du contrat qu'elle a passé avec lui, le Gouvernement versera, à titre de contribution au règlement de cette indemnité, une somme égale au montant de l'indemnité de licenciement qu'il devrait verser à un de ses fonctionnaires ou autres personnes employées par lui à titre analogue auxquels l'intéressé est assimilé quant au rang, s'il mettait fin à leurs services dans les mêmes circonstances.

3. Le Gouvernement s'engage à fournir, à titre de contribution en nature, les installations et services locaux suivants :

- a) Les bureaux et autres locaux nécessaires;
- b) Des facilités et services médicaux pour le personnel international comparables à ceux dont disposent les fonctionnaires nationaux;
- c) Des logements simples mais adéquatement meublés pour les volontaires; et
- d) Une assistance pour trouver des logements qui conviennent au personnel international et la fourniture de logements appropriés aux experts opérationnels, dans des conditions semblables à celles dont bénéficient les fonctionnaires nationaux auxquels les intéressés sont assimilés quant au rang.

4. Le Gouvernement contribuera également aux dépenses d'entretien de la mission du PNUD dans le pays en versant tous les ans au PNUD une somme globale dont le montant sera fixé d'un commun accord par les Parties, afin de couvrir les frais correspondant aux postes de dépenses ci-après :

- a) Bureaux appropriés, y compris le matériel et les fournitures, pour le siège local du PNUD dans le pays;
- b) Personnel local approprié : secrétaires et commis, interprètes, traducteurs et autres auxiliaires;
- c) Moyens de transport pour le représentant résident et ses collaborateurs lorsque ceux-ci, dans l'exercice de leurs fonctions, se déplaceront à l'intérieur du pays;
- d) Services postaux et de télécommunications nécessaires à des fins officielles; et
- e) Indemnité de subsistance du représentant résident et de ses collaborateurs lorsque ceux-ci, dans l'exercice de leurs fonctions, se déplaceront à l'intérieur du pays.

5. Le Gouvernement aura la faculté de fournir en nature les installations et services mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus, à l'exception de ceux visés aux alinéas *b* et *e*.

6. Les sommes payables en vertu des dispositions du présent article, à l'exception du paragraphe 2, seront versées par le Gouvernement et gérées par le PNUD conformément au paragraphe 5 de l'article V.

Article VII. RAPPORT ENTRE L'ASSISTANCE DU PNUD ET L'ASSISTANCE
PROVENANT D'AUTRES SOURCES

Au cas où l'une d'elles obtiendrait, en vue de l'exécution d'un projet, une assistance provenant d'autres sources, les Parties se consulteront entre elles et consulteront l'Organisation chargée de l'exécution afin d'assurer une coordination et une utilisation efficaces de l'ensemble de l'assistance reçue par le Gouvernement. Les arrangements qui pourraient être conclus avec d'autres entités prêtant leur concours au Gouvernement pour l'exécution d'un projet ne modifieront pas les obligations qui incombent audit Gouvernement en vertu du présent Accord.

Article VIII. UTILISATION DE L'ASSISTANCE FOURNIE

Le Gouvernement ne ménagera aucun effort pour tirer le meilleur parti possible de l'assistance du PNUD, qu'il devra utiliser aux fins prévues. Sans limiter la portée générale de ce qui précède, le Gouvernement prendra à cette fin les mesures indiquées dans le document relatif au projet.

Article IX. PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

1. Le Gouvernement appliquera à l'Organisation des Nations Unies et à ses organes, y compris le PNUD et les organes subsidiaires de l'Organisation des Nations Unies faisant fonction d'organisations chargées de l'exécution de projets du PNUD ainsi qu'à leurs biens, fonds et avoirs et à leurs fonctionnaires, y compris le représentant résident et les autres membres de la mission du PNUD dans le pays, les dispositions de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies¹.

2. Le Gouvernement appliquera à toute institution spécialisée faisant fonction d'organisation chargée de l'exécution, ainsi qu'à ses biens, fonds et avoirs et à ses fonctionnaires, les dispositions de la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées², y compris celles de toute annexe à la Convention applicable à ladite institution spécialisée. Si l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) fait fonction d'organisation chargée de l'exécution, le Gouvernement appliquera à ses fonds, biens et avoirs, ainsi qu'à ses fonctionnaires et experts, les dispositions de l'Accord relatif aux privilèges et immunités de l'AIEA³.

3. Les membres de la mission du PNUD dans le pays bénéficieront de tous les autres privilèges et immunités qui pourront être nécessaires pour permettre à la mission de remplir efficacement ses fonctions.

4. a) A moins que les Parties n'en décident autrement dans les documents relatifs à des projets particuliers, le Gouvernement accordera à toutes les personnes, autres que les ressortissants du Gouvernement employés sur le plan local, fournissant des services pour le compte du PNUD, d'une institution spécialisée ou de l'AIEA et qui ne sont pas visées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, les mêmes privilèges et immunités que ceux auxquels ont droit les fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies, de l'institution spécialisée intéressée ou de l'AIEA en vertu de la section 18 de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies, de la section 19 de la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées ou de la section 18 de l'Accord relatif aux privilèges et immunités de l'AIEA, respectivement.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1, p. 15

² *Ibid.*, vol. 33, p. 261. Pour les textes finals et révisés des annexes publiées ultérieurement, voir vol. 71, p. 319; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 299; vol. 314, p. 309; vol. 323, p. 365; vol. 327, p. 327; vol. 371, p. 267; vol. 423, p. 285; vol. 559, p. 349, et vol. 645, p. 341.

³ *Ibid.*, vol. 374, p. 147.

b) Aux fins des instruments sur les privilèges et immunités qui sont mentionnés ci-dessus dans le présent article :

- 1) Tous les papiers et documents relatifs à un projet qui sont en possession ou sous le contrôle de personnes visées à l'alinéa *a* du paragraphe 4 ci-dessus seront considérés comme la propriété de l'Organisation des Nations Unies, de l'institution spécialisée intéressée ou de l'AIEA, selon le cas; et
- 2) Le matériel, les approvisionnements et les fournitures importés, achetés ou loués par ces personnes dans le pays aux fins d'un projet seront considérés comme la propriété de l'Organisation des Nations Unies, de l'institution spécialisée intéressée ou de l'AIEA, selon le cas.

5. L'expression « personnes fournissant des services » telle qu'elle est utilisée dans les articles IX, X et XIII du présent Accord vise les experts opérationnels, les volontaires, les consultants et les personnes juridiques et physiques ainsi que leurs employés. Elle vise les organisations ou sociétés gouvernementales ou non gouvernementales auxquelles le PNUD peut faire appel en tant qu'organisation chargée de l'exécution ou à tout autre titre, pour exécuter un projet ou aider à mettre en œuvre l'assistance du PNUD à un projet, ainsi que leurs employés. Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme limitant les privilèges, immunités ou facilités accordées à ces organisations ou sociétés ou à leurs employés en vertu d'un autre instrument.

6. Les privilèges et immunités ci-dessus sont accordés aux membres de la mission du PNUD dans le pays, ainsi qu'aux experts, conseillers et personnes exécutant des services, non pour leur profit personnel, mais afin de les aider à s'acquitter de leurs fonctions et de leurs responsabilités telles qu'elles sont prévues dans le présent Accord ou dans les documents relatifs aux projets. Le PNUD et ses agents d'exécution coopéreront à tout moment avec les autorités compétentes du Gouvernement pour faciliter la bonne administration de la justice, assurer le respect des règlements de police et empêcher tout abus en liaison avec les privilèges, immunités et facilités mentionnés dans le présent article.

Article X. FACILITÉS ACCORDÉES AUX FINS DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ASSISTANCE DU PNUD

1. Le Gouvernement prendra toutes les mesures qui pourront être nécessaires pour que le PNUD, les Organisations chargées de l'exécution, leurs experts et les autres personnes fournissant des services pour leur compte ne soient pas soumis à des règlements ou autres dispositions juridiques qui pourraient gêner l'exécution d'opérations entreprises en vertu du présent Accord, et leur accordera toutes les autres facilités nécessaires à la mise en œuvre rapide et satisfaisante de l'assistance du PNUD. Il leur accordera notamment les droits et facilités ci-après :

- a) Admission rapide des experts et autres personnes fournissant des services pour le compte du PNUD ou d'une Organisation chargée de l'exécution;
- b) Délivrance rapide et gratuite des visas, permis et autorisations nécessaires;
- c) Accès aux lieux d'exécution des projets et tous droits de passage nécessaires;
- d) Droit de circuler librement à l'intérieur du pays, d'y entrer ou d'en sortir, dans la mesure nécessaire à la mise en œuvre satisfaisante de l'assistance du PNUD;
- e) Taux de change légal le plus favorable;
- f) Toutes autorisations nécessaires à l'importation de matériel, d'approvisionnements et de fournitures ainsi qu'à leur exportation ultérieure;
- g) Toutes autorisations nécessaires à l'importation de biens appartenant aux fonctionnaires du PNUD et des Organisations chargées de l'exécution ou à d'autres personnes

fournissant des services pour leur compte, et destinés à la consommation ou à l'usage personnel des intéressés, ainsi que toutes autorisations nécessaires à l'exportation ultérieure de ces biens; et

h) Dédouanement rapide des biens mentionnés aux alinéas *f* et *g* ci-dessus.

2. L'assistance fournie en vertu du présent Accord devant servir les intérêts du Gouvernement et du peuple de la République Socialiste du Viet Nam, le Gouvernement supportera tous les risques des opérations exécutées en vertu du présent Accord. Il devra répondre à toutes réclamations que des tiers pourraient présenter contre le PNUD ou contre une Organisation chargée de l'exécution, ou leur personnel, ou contre d'autres personnes fournissant des services pour leur compte, et il les mettra hors de cause en cas de réclamation et les dégagera de toute responsabilité résultant d'opérations exécutées en vertu du présent Accord. Les dispositions qui précèdent ne s'appliqueront pas si les Parties et l'Organisation chargée de l'exécution conviennent que ladite réclamation ou ladite responsabilité résultent d'une négligence grave ou d'une faute intentionnelle des intéressés.

Article XI. SUSPENSION OU FIN DE L'ASSISTANCE

1. Le PNUD pourra, après consultation substantielle avec le Gouvernement et par voie de notification écrite adressée au Gouvernement et à l'Organisation chargée de l'exécution, suspendre son assistance à un projet si, de l'avis du PNUD, des circonstances se présentent qui gênent ou menacent de gêner la bonne exécution du projet ou la réalisation de ses fins. Le PNUD pourra, dans la même notification écrite ou dans une notification ultérieure, indiquer les conditions dans lesquelles il serait disposé à reprendre son assistance au projet. Cette suspension pourra se poursuivre jusqu'à ce que le Gouvernement ait accepté ces conditions et que le PNUD ait notifié par écrit le Gouvernement et l'Organisation chargée de l'exécution qu'il est disposé à reprendre son assistance.

2. Si une situation du type visé au paragraphe 1 du présent article se poursuit pendant 30 jours après que le PNUD a notifié cette situation et la suspension de son assistance au Gouvernement et à l'Organisation chargée de l'exécution, le PNUD pourra à tout moment, tant que cette situation se poursuivra, mettre fin à son assistance au projet par voie de notification écrite au Gouvernement et à l'Organisation chargée de l'exécution.

3. Les dispositions du présent article ne préjugent pas de tous autres droits ou recours dont le PNUD pourrait se prévaloir en l'occurrence, selon les principes généraux du droit ou à d'autres titres.

4. Si les circonstances visées au paragraphe 1 ci-dessus sont imputables au PNUD ou à l'Agence d'exécution ou aux deux, le Gouvernement pourra demander par écrit au PNUD et à l'Agence d'exécution concernée l'adoption immédiate de mesures destinées à éliminer ces circonstances.

Article XII. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend entre le PNUD et le Gouvernement auquel donnerait lieu le présent Accord ou qui y aurait trait et qui ne pourrait être réglé par voie de négociations ou par un autre mode convenu de règlement sera soumis à l'arbitrage à la demande de l'une des Parties. Chacune des Parties désignera un arbitre et les deux arbitres ainsi désignés en nommeront un troisième, qui présidera. Si, dans les 30 jours qui suivront la demande

d'arbitrage, l'une des Parties n'a pas désigné d'arbitre ou si, dans les 15 jours qui suivront la nomination des deux arbitres, le troisième arbitre n'a pas été désigné, l'une des Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre. La procédure d'arbitrage sera arrêtée par les arbitres et les frais de l'arbitrage seront à la charge des Parties, à raison de la proportion fixée par les arbitres. La sentence arbitrale sera motivée et sera acceptée par les Parties comme le règlement définitif du différend.

2. Tout différend entre le Gouvernement et un expert opérationnel auquel donneraient lieu les conditions d'emploi de l'expert auprès du Gouvernement ou qui y aurait trait pourra être soumis à l'Organisation chargée de l'exécution qui aura fourni les services de l'expert opérationnel, soit par le Gouvernement, soit par l'expert opérationnel, et l'organisation intéressée usera de ses bons offices pour aider les Parties à arriver à un règlement. Si le différend ne peut être réglé conformément à la phrase précédente ou par un autre mode convenu de règlement, la question sera soumise à l'arbitrage à la demande de l'une des Parties, conformément aux dispositions énoncées au paragraphe 1 du présent article, si ce n'est que l'arbitre qui n'aura pas été désigné par l'une des Parties ou par les arbitres des Parties sera désigné par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article XIII. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Le présent Accord entrera en vigueur dès sa signature et demeurera en vigueur tant qu'il n'aura pas été dénoncé conformément au paragraphe 3 ci-dessous. Lors de son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera les accords existants¹ en ce qui concerne l'assistance fournie au Gouvernement à l'aide des ressources du PNUD et le bureau du PNUD dans le pays, et il s'appliquera à toute assistance fournie au Gouvernement et au bureau du PNUD établi dans le pays en vertu des dispositions des accords ainsi remplacés.

2. Le présent Accord pourra être modifié par accord écrit entre les Parties. Les questions non expressément prévues dans le présent Accord seront réglées par les Parties conformément aux résolutions et décisions pertinentes des organes compétents de l'Organisation des Nations Unies. Chacune des Parties examinera avec soin et dans un esprit favorable toute proposition dans ce sens présentée par l'autre Partie en application du présent paragraphe.

3. Le présent Accord pourra être dénoncé par l'une ou l'autre Partie par voie de notification écrite adressée à l'autre Partie et il cessera de produire ses effets 60 jours après la réception de ladite notification.

4. Les obligations assumées par les Parties en vertu des articles IV (Renseignements relatifs au projet) et VIII (Utilisation de l'assistance fournie) subsisteront après l'expiration ou la dénonciation du présent Accord. Les obligations assumées par le Gouvernement en vertu des articles IX (Privilèges et immunités), X (Facilités accordées aux fins de la mise en œuvre de l'assistance du PNUD) et XII (Règlement des différends) du présent Accord subsisteront après l'expiration ou la dénonciation dudit Accord dans la mesure nécessaire pour permettre de procéder méthodiquement au rapatriement du personnel, des fonds et des biens du PNUD et de toute Organisation chargée de l'exécution ou de toute personne fournissant des services pour leur compte en vertu du présent Accord.

¹ Voir «Accord entre le Gouvernement de la République du Viet-Nam et le Programme des Nations Unies pour le développement, signé à Saigon le 7 mai 1974» dans le *Recueil des Traités* des Nations Unies, vol. 933, p. 145.

EN FOI DE QUOI les soussignés, représentants dûment autorisés du Programme des Nations Unies pour le développement d'une part, et du Gouvernement d'autre part, ont, au nom des Parties, signé le présent Accord en deux exemplaires établis en langues française et anglaise, à New York le 21 mars 1978.

Pour le Programme des Nations Unies
pour le développement :

{*Signé*]
BRADFORD MORSE
Administrateur

Pour le Gouvernement
de la République Socialiste
du Viet Nam :

{*Signé*]
VO DÔNG GIANG
Vice-Ministre
des affaires étrangères

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM AND THE UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME

WHEREAS the General Assembly of the United Nations has established the United Nations Development Programme (hereinafter called the UNDP) to support and supplement the national efforts of developing countries at solving the most important problems of their economic development and to promote social progress and better standards of life; and

WHEREAS the Government of the Socialist Republic of Viet Nam wishes to request assistance from the UNDP for the benefit of its people;

NOW, THEREFORE, the Government and the UNDP (hereinafter called the Parties) have entered into this Agreement in a spirit of friendly co-operation.

Article I. SCOPE OF THIS AGREEMENT

1. This Agreement embodies the basic conditions under which the UNDP and its Executing Agencies shall assist the Government in carrying out its development projects, and under which such UNDP-assisted projects shall be executed. It shall apply to all such UNDP assistance and to such Project Documents or other instruments (hereinafter called Project Documents) as the Parties may conclude to define the particulars of such assistance and the respective responsibilities of the Parties and the Executing Agency hereunder in more detail in regard to such projects.

2. Assistance shall be provided by the UNDP under this Agreement only in response to requests submitted by the Government and approved by the UNDP. Such assistance shall be made available to the Government, or to such entity as the Government may designate, and shall be furnished and received in accordance with the relevant and applicable resolutions and decisions of the competent UNDP organs, and subject to the availability of the necessary funds to the UNDP.

Article II. FORMS OF ASSISTANCE

I. Assistance which may be made available by the UNDP to the Government under this Agreement may consist of:

- (a) the services of advisory experts and consultants, including consultant firms or organizations, selected by and responsible to, the UNDP or the Executing Agency concerned;
- (b) the services of operational experts selected by the Executing Agency, to perform functions of an operational, executive or administrative character as civil servants of the Government or as employees of such entities as the Government may designate under article 1, paragraph 2, hereof;
- (c) the services of members of the United Nations Volunteers (hereinafter called volunteers);
- (d) equipment and supplies not readily available in the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter called the country);
- (e) seminars, training programmes, demonstration projects, expert working groups and related activities;

¹ Came into force on 21 March 1978 by signature, in accordance with article XIII (1).

- (f) scholarships and fellowships, or similar arrangements under which candidates nominated by the Government and approved by the Executing Agency concerned may study or receive training; and
- (g) any other form of assistance which may be agreed upon by the Government and the UNDP.

2. Requests for assistance shall be presented by the Government to the UNDP through the UNDP resident representative in the country (referred to in paragraph 4 (a) of this article), and in the form and in accordance with procedures established by the UNDP for such requests. The Government shall provide the UNDP with all appropriate facilities and relevant information to appraise the request, including an expression of its intent with respect to the follow-up of investment-oriented projects.

3. Assistance may be provided by the UNDP to the Government either directly, with such external assistance as it may deem appropriate, or through an Executing Agency, which shall have primary responsibility for carrying out UNDP assistance to the project and which shall have the status of an independent contractor for this purpose. Where assistance is provided by the UNDP directly to the Government, all references in this Agreement to an Executing Agency shall be construed to refer to the UNDP, unless clearly inappropriate from the context.

4. (a) The UNDP may maintain a permanent mission, headed by a resident representative, in the country to represent the UNDP therein and be the principal channel of communication with the Government on all Programme matters. The resident representative shall have full responsibility and ultimate authority, on behalf of the UNDP Administrator, for the UNDP programme in all its aspects in the country, and shall be team leader in regard to such representatives of other United Nations organizations as may be posted in the country, taking into account their professional competence and their relations with appropriate organs of the Government. The resident representative shall maintain liaison on behalf of the Programme with the appropriate organs of the Government, including the Government's co-ordinating agency for external assistance, and shall inform the Government of the policies, criteria and procedures of the UNDP and other relevant programmes of the United Nations. He shall assist the Government, as may be required, in the preparation of UNDP country programme and project requests, as well as proposals for country programme or project changes, assure proper co-ordination of all assistance rendered by the UNDP through various Executing Agencies or its own consultants, assist the Government, as may be required, in co-ordinating UNDP activities with national, bilateral and multilateral programmes within the country, and carry out such other functions as may be entrusted to him by the Administrator or by an Executing Agency.

(b) The UNDP mission in the country shall have such other staff as the UNDP may deem appropriate to its proper functioning. The UNDP shall notify the Government from time to time of the names of the members, and of the families of the members, of the mission, and of changes in the status of such persons.

Article III. EXECUTION OF PROJECTS

1. The Government shall remain responsible for its UNDP-assisted development projects and the realization of their objectives as described in the relevant Project Documents, and shall carry out such parts of such projects as may be stipulated in the provisions of this Agreement and such Project Documents. The UNDP undertakes to complement and supplement the Government's participation in such projects through assistance to the Government in pursuance of this Agreement and the Work Plans forming part of such Project Documents, and through assistance to the Government in fulfilling its intent with respect to investment follow-up. The Government shall inform UNDP of the Government Cooperating Agency directly responsible for the Government's participation

in each UNDP-assisted project. Without prejudice to the Government's overall responsibility for its projects, the Parties may agree that an Executing Agency shall assume primary responsibility for execution of a project in consultation and agreement with the Cooperating Agency, and any arrangements to this effect shall be stipulated in the project Work Plan forming part of the Project Document together with arrangements, if any, for transfer of such responsibility, in the course of project execution, to the Government or to an entity designated by the Government.

2. Compliance by the Government with any prior obligations agreed to be necessary or appropriate for UNDP assistance to a particular project shall be a condition of performance by the UNDP and the Executing Agency of their responsibilities with respect to that project. Should provision of such assistance be commenced before such prior obligations have been met, it may be terminated or suspended with notice to the Government and at the discretion of the UNDP.

3. Any agreement between the Government and an Executing Agency concerning the execution of a UNDP-assisted project or between the Government and an operational expert shall be subject to the provisions of this Agreement.

4. The Cooperating Agency shall as appropriate and in consultation with the Executing Agency assign a full-time director for each project who shall perform such functions as are assigned to him by the Cooperating Agency. The Executing Agency shall as appropriate and in consultation with the Government appoint a Chief Technical Adviser or Project Coordinator responsible to the Executing Agency to oversee the Executing Agency's participation in the project at the project level. He shall supervise and coordinate activities of experts and other Executing Agency personnel and be responsible for the on-the-job training of national Government counterparts. He shall be responsible for the management and efficient utilization of all UNDP-financed inputs, including equipment provided to the project.

5. In the performance of their duties, advisory experts, consultants and volunteers shall act in close consultation with the Government and with persons or bodies designated by the Government, and shall comply with such instructions from the Government as may be appropriate to the nature of their duties and the assistance to be given and as may be mutually agreed upon between the UNDP and the Executing Agency concerned and the Government. Operational experts shall be solely responsible to, and be under the exclusive direction of, the Government or the entity to which they are assigned, but shall not be required to perform any functions incompatible with their international status or with the purposes of the UNDP or of the Executing Agency. The Government undertakes that the commencing date of each operational expert in its service shall coincide with the effective date of his contract with the Executing Agency concerned.

6. Recipients of fellowships shall be nominated by the Cooperating Agency and approved by the Executing Agency. Such fellowships shall be administered in accordance with the fellowship policies and practices of the Executing Agency.

7. Technical and other equipment, materials, supplies and other property financed or provided by the UNDP shall belong to the UNDP. Ownership thereof shall normally be transferred, on terms and conditions mutually agreed upon between the Government and the UNDP, to the Government or to an entity nominated by it.

8. With reference to patent rights, copyright rights, and other similar rights relating to inventions and discoveries:

(a) The Government shall have the right of use and exploitation in the country and to grant licenses of use and exploitation on the terms and conditions it deems relevant, being obliged solely to transmit a copy of the contract of license to the UNDP.

(b) The UNDP shall have the right to grant licenses of use and exploitation wherever it might be in its interests to do so, by simple notification of its desire to the Government and taking note of the points of view of the latter.

(c) The patent rights, copyright rights, and other similar rights to any discovery or work which results solely and specifically from UNDP assistance under this Agreement shall belong to the UNDP. In each case the Government shall have the right to use any such discoveries or work within the country free of royalty or any charge of similar nature, as well as to discuss with the UNDP any other type of implications.

Article IV. INFORMATION CONCERNING PROJECTS

1. The Government shall furnish the UNDP with such relevant reports, maps, accounts, records, statements, documents and other information as it may request concerning any UNDP-assisted project, its execution or its continued feasibility and soundness, or concerning the compliance by the Government with its responsibilities under this Agreement or Project Documents.

2. The UNDP undertakes that the Government shall be kept currently informed of the progress of its assistance activities under this Agreement. Either Party shall have the right, at any time, to observe the progress of operations on UNDP-assisted projects.

3. The Government shall, subsequent to the completion of a UNDP-assisted project, make available to the UNDP at its request information as to benefits derived from and activities undertaken to further the purposes of that project, including information necessary or appropriate to its evaluation or to evaluation of UNDP assistance, and shall consult with and permit observation by the UNDP for this purpose.

4. Any information or material which the Government is required to provide to the UNDP under this article shall be made available by the Government to an Executing Agency at the request of the Executing Agency concerned.

5. The Parties shall consult each other regarding the publication, as appropriate, of any information relating to any UNDP-assisted project or to benefits derived therefrom. Any information relating to any investment-oriented project may be released by the UNDP to potential investors, with the written approval of the Government.

Article V. PARTICIPATION AND CONTRIBUTION OF GOVERNMENT IN EXECUTION OF PROJECT

1. In fulfilment of the Government's responsibility to participate and co-operate in the execution of the projects assisted by the UNDP under this Agreement, it shall contribute the following in kind to the extent detailed in relevant Project Documents:

- (a) local counterpart professional and other services, including national counterparts to operational experts;
- (b) land, buildings, and training and other facilities available or produced within the country; and
- (c) equipment, materials and supplies available or produced within the country.

2. Whenever the provision of equipment forms part of UNDP assistance to the Government, the latter shall meet charges relating to customs clearance of such equipment, its transportation from the port of entry to the project site together with any incidental handling or storage and related expenses, its insurance after delivery to the project site, and its installation and maintenance.

3. The Government shall also meet the salaries of trainees and recipients of fellowships during the period of their fellowships.

4. If so provided in the Project Document, the Government shall pay, or arrange to have paid, to the UNDP or an Executing Agency the sums required, to the extent specified in the Project Budget of the Project Document, for the provision of any of the items enumerated in paragraph 1 of this article, whereupon the Executing Agency shall obtain the necessary items and account annually to the UNDP for any expenditures out of payments made under this provision.

5. Moneys payable to the UNDP under the preceding paragraph shall be paid to an account designated for this purpose by the Secretary-General of the United Nations and shall be administered in accordance with the applicable financial regulations of the UNDP.

6. The cost of items constituting the Government's contribution to the project and any sums payable by the Government in pursuance of this article, as detailed in Project Budgets, shall be considered as estimates based on the best information available at the time of preparation of such Project Budgets. Such sums shall be subject to adjustment whenever necessary to reflect the actual cost of any such items purchased thereafter.

7. The Government shall as appropriate display suitable signs at each project identifying it as one assisted by the UNDP and the Executing Agency.

Article VI. ASSESSED PROGRAMME COSTS AND OTHER ITEMS
PAYABLE IN LOCAL CURRENCY

1. In addition to the contribution referred to in article V above, the Government shall assist the UNDP in providing it with assistance by participating in paying or arranging to pay for the following local costs or facilities, in the amounts specified in the relevant Project Document or otherwise determined by the UNDP in pursuance of relevant decisions of its governing bodies:

- (a) the local living costs of advisory experts and consultants assigned to projects in the country;
- (b) local administrative and clerical services, including necessary local secretarial help, interpreter-translators, and related assistance;
- (c) transportation of personnel within the country; and
- (d) postage and telecommunications for official purposes.

2. The Government shall also pay each operational expert directly the salary, allowances and other related emoluments which would be payable to one of its nationals if appointed to the post involved. It shall grant an operational expert the same annual and sick leave as the Executing Agency concerned grants its own officials, and shall make any arrangement necessary to permit him to take home leave to which he is entitled under the terms of his service with the Executing Agency concerned. Should his service with the Government be terminated by it under circumstances which give rise to an obligation on the part of an Executing Agency to pay him an indemnity under its contract with him, the Government shall contribute to the cost thereof the amount of separation indemnity which would be payable to a national civil servant or comparable employee of like rank whose service is terminated in the same circumstances.

3. The Government undertakes to furnish in kind the following local services and facilities:

- (a) the necessary office space and other premises;
- (b) such medical facilities and services for international personnel as may be available to national civil servants;
- (c) simple but adequately furnished accommodation to volunteers; and

(d) assistance in finding suitable housing accommodation for international personnel, and the provision of such housing to operational experts under the same conditions as to national civil servants of comparable rank.

4. The Government shall also contribute towards the expenses of maintaining the UNDP mission in the country by paying annually to the UNDP a lump sum mutually agreed between the Parties to cover the following expenditures:

- (a) an appropriate office with equipment and supplies, adequate to serve as local headquarters for the UNDP in the country;
- (b) appropriate local secretarial and clerical help, interpreters, translators and related assistance;
- (c) transportation of the resident representative and his staff for official purposes within the country;
- (d) postage and telecommunications for official purposes; and
- (e) subsistence for the resident representative and his staff while in official travel status within the country.

5. The Government shall have the option of providing in kind the facilities referred to in paragraph 4 above, with the exception of items (b) and (e).

6. Moneys payable under the provisions of this article, other than under paragraph 2, shall be paid by the Government and administered by the UNDP in accordance with article V, paragraph 5.

Article VII. RELATION TO ASSISTANCE FROM OTHER SOURCES

In the event that assistance towards the execution of a project is obtained by either Party from other sources, the Parties shall consult each other and the Executing Agency with a view to effective co-ordination and utilization of assistance received by the Government from all sources. The obligations of the Government hereunder shall not be modified by any arrangements it may enter into with other entities co-operating with it in the execution of a project.

Article VIII. USE OF ASSISTANCE

The Government shall exert its best efforts to make the most effective use of the assistance provided by the UNDP and shall use such assistance for the purpose for which it is intended. Without restricting the generality of the foregoing, the Government shall take such steps to this end as are specified in the Project Document.

Article IX. PRIVILEGES AND IMMUNITIES

1. The Government shall apply to the United Nations and its organs, including the UNDP and U.N. subsidiary organs acting as UNDP Executing Agencies, their property, funds and assets, and to their officials, including the resident representative and other members of the UNDP mission in the country, the provisions of the Convention on the privileges and immunities of the United Nations.¹

2. The Government shall apply to each Specialized Agency acting as an Executing Agency, its property, funds and assets, and to its officials, the provisions of the Convention on the privileges and immunities of the Specialized Agencies,² including any

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1, p. 15, and vol. 90, p. 327 (corrigendum to vol. 1, p. 18).

² *Ibid.*, vol. 33, p. 261. For the final and revised texts of annexes published subsequently, see vol. 71, p. 318; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 298; vol. 314, p. 308; vol. 323, p. 364; vol. 327, p. 326; vol. 371, p. 266; vol. 423, p. 284; vol. 559, p. 348, and vol. 645, p. 340.

Annex to the Convention applicable to such Specialized Agency. In case the International Atomic Energy Agency (the IAEA) acts as an Executing Agency, the Government shall apply to its property, funds and assets, and to its officials and experts, the Agreement on the privileges and immunities of the IAEA.¹

3. Members of the UNDP mission in the country shall be granted such additional privileges and immunities as may be necessary for the effective exercise by the mission of its functions.

4. (a) Except as the Parties may otherwise agree in Project Documents relating to specific projects, the Government shall grant all persons, other than Government nationals employed locally, performing services on behalf of the UNDP, a Specialized Agency or the IAEA who are not covered by paragraphs 1 and 2 above, the same privileges and immunities as officials of the United Nations, the Specialized Agency concerned or the IAEA under sections 18, 19 or 18 respectively of the Conventions on the privileges and immunities of the United Nations or of the Specialized Agencies, or of the Agreement on the privileges and immunities of the IAEA.

(b) For purposes of the instruments on privileges and immunities referred to in the preceding parts of this article:

- (1) all papers and documents relating to a project in the possession or under the control of the persons referred to in sub-paragraph 4 (a) above shall be deemed to be documents belonging to the United Nations, the Specialized Agency concerned, or the IAEA, as the case may be; and
- (2) equipment, materials and supplies brought into or purchased or leased by those persons within the country for purposes of a project shall be deemed to be property of the United Nations, the Specialized Agency concerned, or the IAEA, as the case may be.

5. The expression "persons performing services" as used in articles IX, X and XIII of this Agreement includes operational experts, volunteers, consultants, and juridical as well as natural persons and their employees. It includes governmental or non-governmental organizations or firms which UNDP may retain, whether as an Executing Agency or otherwise, to execute or to assist in the execution of UNDP assistance to a project, and their employees. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the privileges, immunities or facilities conferred upon such organizations or firms or their employees in any other instrument.

6. The foregoing privileges and immunities are granted to the members of the UNDP mission in the country, as well as to the experts, advisors, and persons performing services, not in furtherance of their own personal gain, but with the end in view of helping them discharge their functions and responsibilities as envisaged in this Agreement and relevant Project Documents. The UNDP and its Executing Agencies shall co-operate at all times with the appropriate authorities of the Government to facilitate the proper administration of justice, secure the observance of police regulations and prevent the occurrence of any abuse in connection with the privileges, immunities and facilities mentioned in this article.

Article X. FACILITIES FOR EXECUTION OF UNDP ASSISTANCE

1. The Government shall take any measures which may be necessary to exempt the UNDP, its Executing Agencies, their experts and other persons performing services on their behalf from regulations or other legal provisions which may interfere with operations under this Agreement, and shall grant them such other facilities as may be necessary for

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 374, p. 147.

the speedy and efficient execution of UNDP assistance. It shall, in particular, grant them the following rights and facilities:

- (a) prompt clearance of experts and other persons performing services on behalf of the UNDP or an Executing Agency;
- (b) prompt issuance without cost of necessary visas, licenses or permits;
- (c) access to the site of work and all necessary rights of way;
- (d) free movement within or to or from the country, to the extent necessary for proper execution of UNDP assistance;
- (e) the most favourable legal rate of exchange;
- (f) any permits necessary for the importation of equipment, materials and supplies, and for their subsequent exportation;
- (g) any permits necessary for importation of property belonging to and intended for the personal use or consumption of officials of the UNDP, its Executing Agencies, or other persons performing services on their behalf, and for the subsequent exportation of such property; and
- (h) prompt release from customs of the items mentioned in sub-paragraphs (f) and (g) above.

2. Assistance under this Agreement being provided for the benefit of the Government and people of the Socialist Republic of Viet Nam, the Government shall bear all risks of operations arising under this Agreement. It shall be responsible for dealing with claims which may be brought by third parties against the UNDP or an Executing Agency, their officials or other persons performing services on their behalf, and shall hold them harmless in respect of claims or liabilities arising from operations under this Agreement. The foregoing provision shall not apply where the Parties and the Executing Agency are agreed that a claim or liability arises from the gross negligence or wilful misconduct of the above-mentioned individuals.

Article XI. SUSPENSION OR TERMINATION OF ASSISTANCE

1. The UNDP may, after substantial consultation with the Government and by written notice to the Government and to the Executing Agency concerned, suspend its assistance to any project if in the judgement of the UNDP any circumstance arises which interferes with or threatens to interfere with the successful completion of the project or the accomplishment of its purposes. The UNDP may, in the same or a subsequent written notice, indicate the conditions under which it is prepared to resume its assistance to the project. Any such suspension shall continue until such time as such conditions are accepted by the Government and as the UNDP shall give written notice to the Government and the Executing Agency that it is prepared to resume its assistance.

2. If any situation referred to in paragraph 1 of this article shall continue for a period of thirty days after notice thereof and of suspension shall have been given by the UNDP to the Government and the Executing Agency, then at any time thereafter during the continuance thereof, the UNDP may by written notice to the Government and the Executing Agency terminate its assistance to the project.

3. The provisions of this Article shall be without prejudice to any other rights or remedies the UNDP may have in the circumstances, whether under general principles of law or otherwise.

4. If the circumstances referred to in paragraph 1 above are within the responsibility of the UNDP or the Executing Agency or both, the Government may by written notice to the UNDP and the Executing Agency concerned request the immediate adoption of measures designed to eliminate such circumstances.

Article XII. SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute between the UNDP and the Government arising out of or relating to this Agreement which is not settled by negotiation or other agreed mode of settlement shall be submitted to arbitration at the request of either Party. Each Party shall appoint one arbitrator, and the two arbitrators so appointed shall appoint a third, who shall be the chairman. If within thirty days of the request for arbitration either Party has not appointed an arbitrator or if within fifteen days of the appointment of two arbitrators the third arbitrator has not been appointed, either Party may request the Secretary-General of the United Nations to appoint an arbitrator. The procedure of the arbitration shall be fixed by the arbitrators, and the expenses of the arbitration shall be borne by the Parties as assessed by the arbitrators. The arbitral award shall contain a statement of the reasons on which it is based and shall be accepted by the Parties as the final adjudication of the dispute.

2. Any dispute between the Government and an operational expert arising out of or relating to the conditions of his service with the Government may be referred to the Executing Agency providing the operational expert by either the Government or the operational expert involved, and the Executing Agency concerned shall use its good offices to assist them in arriving at a settlement. If the dispute cannot be settled in accordance with the preceding sentence or by other agreed mode of settlement, the matter shall at the request of either Party be submitted to arbitration following the same provisions as are laid down in paragraph 1 of this article, except that the arbitrator not appointed by either Party or by the arbitrators of the Parties shall be appointed by the Secretary-General of the United Nations.

Article XIII. GENERAL PROVISIONS

1. This Agreement shall enter into force upon signature, and shall continue in force until terminated under paragraph 3 below. Upon the entry into force of this Agreement, it shall supersede existing Agreements¹ concerning the provision of assistance to the Government out of UNDP resources and concerning the UNDP office in the country, and it shall apply to all assistance provided to the Government and to the UNDP office established in the country under the provisions of the Agreements now superseded.

2. This Agreement may be modified by written agreement between the Parties hereto. Any relevant matter for which no provision is made in this Agreement shall be settled by the Parties in keeping with the relevant resolutions and decisions of the appropriate organs of the United Nations. Each Party shall give full and sympathetic consideration to any proposal advanced by the other Party under this paragraph.

3. This Agreement may be terminated by either Party by written notice to the other and shall terminate sixty days after receipt of such notice.

4. The obligations assumed by the Parties under article IV (concerning project information) and VIII (concerning the use of assistance) hereof shall survive the expiration of this Agreement. The obligations assumed by the Government under articles IX (concerning privileges and immunities), X (concerning facilities for project execution) and XII (concerning settlement of disputes) hereof shall survive the expiration or termination of this Agreement to the extent necessary to permit orderly withdrawal of personnel, funds and property of the UNDP and of any Executing Agency, or of any persons performing services on their behalf under this Agreement.

¹ See "Agreement between the Government of the Republic of Viet-Nam and the United Nations Development Programme, signed at Saigon on 7 May 1974" in United Nations, *Treaty Series*, vol. 933, p. 145.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly appointed representatives of the United Nations Development Programme and of the Government, respectively, have on behalf of the Parties signed the present Agreement in the English and French languages in two copies at New York this 21st day of March 1978.

For the United Nations
Development Programme:

[Signed]
BRADFORD MORSE
Administrator

For the Government
of the Socialist Republic
of Viet Nam:

[Signed]
VO DÔNG GIANG
Vice-Minister
of Foreign Affairs

No. 16512

**UNITED NATIONS
and
INDIA**

Agreement concerning the seminar on statistics for rural development to be held in New Delhi from 5 to 10 April 1978. Signed at New Delhi and Bangkok on 22 March 1978

Authentic text: English.

Registered ex officio on 22 March 1978.

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
et
INDE**

Accord concernant le séminaire sur les statistiques pour le développement rural devant se tenir à New Delhi du 5 au 10 avril 1978. Signé à New Delhi et Bangkok le 22 mars 1978

Texte authentique : anglais.

Enregistré d'office le 22 mars 1978.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED NATIONS AND THE GOVERNMENT OF INDIA CONCERNING THE SEMINAR ON STATISTICS FOR RURAL DEVELOPMENT TO BE HELD IN NEW DELHI FROM 5 TO 10 APRIL 1978

ACCORD¹ ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES ET LE GOUVERNEMENT DE L'INDE CONCERNANT LE SÉMINAIRE SUR LES STATISTIQUES POUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL DEVANT SE TENIR À NEW DELHI DU 5 AU 10 AVRIL 1978

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément à l'article 12, paragraphe 2, du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 22 March 1978 by signature, in accordance with article IX.

¹ Entré en vigueur le 22 mars 1978 par la signature, conformément à l'article IX.

No. 16513

**UNITED NATIONS
(UNITED NATIONS CAPITAL DEVELOPMENT FUND)
and
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA**

**Grant Agreement — *Rural Water Supply* (with annexes).
Signed at Dar es Salaam on 27 February and 23 March
1978**

Authentic text: English.

Registered ex officio on 23 March 1978.

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
(FONDS D'ÉQUIPEMENT DES NATIONS UNIES)
et
RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE**

**Accord de don — *Adduction d'eau dans les zones rurales*
(avec annexes). Signé à Dar es-Salam les 27 février et
23 mars 1978**

Texte authentique : anglais.

Enregistré d'office le 23 mars 1978.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

GRANT AGREEMENT¹ BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE
UNITED REPUBLIC OF TAN-
ZANIA AND THE UNITED
NATIONS CAPITAL DEVELOP-
MENT FUND

ACCORD¹ DE DON ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉ-
PUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE
ET LE FONDS D'ÉQUIPEMENT
DES NATIONS UNIES

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément à l'article 12, paragraphe 2, du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 23 March 1978 by signature, in accordance with section 6.01.

¹ Entré en vigueur le 23 mars 1978 par la signature, conformément au paragraphe 6 01.

No. 16514

**YUGOSLAVIA
and
AUSTRIA**

**Agreement on the equivalence of diplomas leading to
admission to universities. Signed at Vienna on
27 March 1974**

Authentic texts: Serbo-Croatian and German.

Registered by Yugoslavia on 29 March 1978.

**YOUgoslavIE
et
AUTRICHE**

**Accord relatif à l'équivalence des diplômes donnant accès
aux établissements universitaires. Signé à Vienne le
27 mars 1974**

Textes authentiques : serbo-croate et allemand.

Enregistré par la Yougoslavie le 29 mars 1978.

[SERBO-CROATIAN TEXT — TEXTE SERBO-CROATE]

SPORAZUM IZMEDJU SOCIJALISTICKE FEDERATIVNE REPUBLIKE JUGOSLAVIJE I REPUBLIKE AUSTRIJE O EKVIVALENCIJI SVEDOCANSTAVA O ZAVRSNOM ISPITU ZA SREDNJE SKOLE

Socijalisticka Federativna Republika Jugoslavija i Republika Austrija, u cilju da omladini obeju drzava obezbede slobodan pristup duhovnim dobrima obeju drzava,

ugovorili su sledece:

Clan 1. 1. Svaka od obeju drzava ugovornica priznaje za prijem na univerzitate koji se nalaze na njenoj teritoriji — kada je taj prijem podlozan drzavnom nadzoru — ekvivalenciju svedocanstava izdatih na teritoriji druge drzave ugovornice, cije posodovanje pruza imaocima preduslov za prijem u odredjene ustanove zemlje u kojoj su ta svedocanstva izdata. U obe se drzave ugovornice za prijem na pojedine smerove odnosno usmerenja imaju primenjivati propisi one drzave ugovornice u kojoj se ovaj prijem trazi.

2. Prijem na svakom univerzitetu obavice se u granicama raspolozivih mesta.

3. Ne podleze li prijem na univerzitate koji se nalaze na teritoriji jedne drzave ugovornice drzavnom nadzoru, onda ce doticna drzava ugovornica dostaviti tim univerzitetima tekst ovog Sporazuma i zaloziti se da pomenuti univerziteti prihvate nacela izneta u prethodnim tackama.

Clan 2. Drzave ugovornice ce se u toku godine dana posle stupanja na snagu ovoga Sporazuma uzajamno pismeno obavestiti o preduzetim merama za sprovođenje odredaba prethodnog clana.

Clan 3. U ovom Sporazumu znace:

a) Izraz “svedocanstvo” sva svedocanstva, potvrde ili neka druga uverenja — nezavisno od oblika ispostavljanja ili re gistrovanja — koji nosiocu ili zainteresovanom daju pravo da za hteva prijem na neki univerzitet;

b) Izraz “univerzitet”:

1) univerzitate;

2) institute kojima je od drzave ugovornice, na cijoje se teritoriji nalaze, priznat visokoskolski karakter.

Clan 4. Za savetovanje o svim pitanjima koja proizilaze iz ovog Sporazuma obrazovace se Stalna komisija strucnjaka. Komisija ce se sastojati od po tri clana koje ce imenovati svaka od dveju drzava ugovornica. Spisak clanova ce se drugoj drzavi ugovornici dostaviti diplomatskim putem. Svaka od dveju drzava ugovornica moze pozvati savetnike. Stalna komisija strucnjaka sastace se na sednicu po zelji jedne od drzava ugovornica, a najmanje jednom godisnje. Mesto savetovanja ugovornice se svaki put.

Clan 5. 1. Ovaj Sporazum podleze ratifikaciji i stupa na snagu 60 dana posle razmene ratifikacionih instrumenata.

2. Ovaj Sporazum se zakljucuje na neograniceno vreme. Svaka drzava ugovornica moze otkazati ovaj Sporazum drugoj drzavi ugovornici pismeno diplomatskim putem. Otkaz stupa na snagu jednu godinu posle dana kada druga drzava ugovornica primi notifikaciju.

ZA VERODOSTOJNOST OVOGA, priznati opunomoćenici potpisali su ovaj Sporazum i overili pečatom.

SACINJENO u Beču, dana 27 marta 1974 u dva originalna primerka na srpsko-hrvatskom i nemackom jeziku, s tim sto su oba teksta autenticiāa.

Za Socijalisticku Federativnu
Republiku Jugoslaviju:

[*Signed — Signé*]¹

Za Republiku Austriju:

[*Signed — Signé*]²

¹ Signed by Gustav Vlahov — Signé par Gustav Vlahov.

² Signed by Rudolf Kirchschräger — Signé par Rudolf Kirchschräger.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER SOZIALISTISCHEN FÖDERATIVEN REPUBLIK JUGOSLAWIEN UND DER REPUBLIK ÖSTERREICH ÜBER DIE GLEICHWERTIGKEIT DER REIFEZEUGNISSE

Die Sozialistische Föderative Republik Jugoslawien und die Republik Österreich haben,

um der Jugend beider Staaten freien Zugang zu den geistigen Gütern der beiden Staaten zu gewähren,

folgendes vereinbart:

Artikel 1. 1. Jeder der beiden Vertragsstaaten erkennt für die Zulassung zu den in seinem Gebiet gelegenen Universitäten, falls diese Zulassung der staatlichen Kontrolle unterliegt, die Gleichwertigkeit der im Gebiet des anderen Vertragsstaates ausgestellten Zeugnisse an, deren Besitz für den Inhaber die Voraussetzung für die Zulassung zu den entsprechenden Anstalten des Landes, in dem diese Zeugnisse ausgestellt wurden, bildet. In den beiden Vertragsstaaten sind für die Zulassung zu den einzelnen Studienrichtungen beziehungsweise Fachrichtungen die Vorschriften jedes Vertragsstaates anzuwenden, in dem diese Zulassung beantragt wird.

2. Die Zulassung zu den einzelnen Universitäten erfolgt nach Maßgabe der verfügbaren Plätze.

3. Unterliegt die Zulassung zu den Universitäten im Gebiet eines Vertragsstaates nicht der staatlichen Kontrolle, so hat der betreffende Vertragsstaat diesen Universitäten den Wortlaut dieses Abkommens zu übermitteln und sich dafür einzusetzen, daß die genannten Universitäten die in den vorstehenden Ziffern niedergelegten Grundsätze annehmen.

Artikel 2. Die Vertragsstaaten werden einander innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Abkommens schriftliche Mitteilung über die zur Durchführung der Bestimmungen des vorstehenden Artikels getroffenen Maßnahmen zukommen lassen.

Artikel 3. In diesem Abkommen bedeutet:

a) Der Ausdruck „Zeugnis“ alle Zeugnisse, Bescheinigungen oder sonstigen Urkunden — ohne Rücksicht auf die Form der Ausstellung oder Registrierung — die dem Inhaber beziehungsweise dem Beteiligten das Recht verleihen, seine Zulassung zu einer Universität zu verlangen;

b) Der Ausdruck „Universitäten“:

- i) die Universitäten;
- ii) die Institute, denen von dem Vertragsstaat, in dessen Gebiet sie gelegen sind, Hochschulcharakter zuerkannt wird.

Artikel 4. Für die Beratung aller Fragen, die sich aus diesem Abkommen ergeben, wird eine Ständige Expertenkommission eingesetzt werden, die aus je drei von jedem der beiden Vertragsstaaten zu ernennenden Mitgliedern bestehen wird. Die Liste der Mitglieder wird dem anderen Vertragsstaat auf diplomatischem Wege übermittelt werden. Jeder der beiden Vertragsstaaten kann Berater beiziehen. Die Ständige Expertenkommission wird auf Wunsch eines der Vertragsstaaten, jedoch mindestens einmal jährlich, zu einer Sitzung zusammentreten. Der Tagungsort wird jeweils vereinbart werden.

Artikel 5. 1. Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation und tritt sechzig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

2. Dieses Abkommen wird auf unbegrenzte Dauer geschlossen. Es kann jederzeit von einem der Vertragsstaaten schriftlich auf diplomatischem Wege gekündigt werden. Die Kündigung tritt ein Jahr nach Einlangen der Notifikation beim anderen Vertragsstaat in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die gefertigten Bevollmächtigten das vorliegende Abkommen unterzeichnet und mit Siegeln versehen.

GESCHEHEN zu Wien, am 27. März 1974 in zwei Urschriften in serbokroatischer und deutscher Sprache, wobei beide Texte in gleicher Weise verbindlich sind.

Für die Sozialistische Föderative
Republik Jugoslawien:
[RUDOLF KIRCHSCHLÄGER]
[*Signed — Signé*]¹

Für die Republik
Österreich:
[*Signed — Signé*]²

¹ Signed by Gustav Vlahov — Signé par Gustav Vlahov.

² Signed by Rudolf Kirchschräger — Signé par Rudolf Kirchschräger

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE SOCIALIST FEDERAL REPUBLIC OF YUGOSLAVIA AND THE REPUBLIC OF AUSTRIA ON THE EQUIVALENCE OF DIPLOMAS LEADING TO ADMISSION TO UNIVERSITIES

The Socialist Federal Republic of Yugoslavia and the Republic of Austria,

In order to make the intellectual resources of the two States freely available to the youth of both States,

Have agreed as follows:

Article 1. 1. Each Contracting State shall recognize for the purpose of admission to the universities situated in its territory, admission to which is subject to State control, the equivalence of those diplomas awarded in the territory of the other Contracting State, which constitute a requisite qualification for admission to similar institutions in the country in which these diplomas were awarded. In both Contracting States, admission to any particular field of study or specialization shall be subject to the regulations of the Contracting State in which admission is applied for.

2. Admission to any university shall be subject to the availability of places.

3. Where admission to universities situated in the territory of a Contracting State is outside the control of the State, that Contracting State shall transmit the text of this Agreement to the universities concerned and use its best endeavours to obtain the acceptance by the latter of principles stated in the preceding paragraphs.

Article 2. Each Contracting State shall, within one year after the entry into force of this Agreement, notify the other in writing of the measures taken to implement the provisions of the preceding article.

Article 3. For the purpose of this Agreement:

(a) The term “diploma” shall mean any diploma, certificate or other qualification, in whatever form it may be awarded or recorded, which entitles the holder or the person concerned to apply for admission to a university;

(b) The term “universities” shall mean:

- (1) universities;
- (2) institutions regarded as being similar in character to universities by the Contracting State in whose territory they are situated.

Article 4. For the consideration of all questions arising out of this Agreement, there shall be established a standing expert commission composed of three members from each of the two Contracting States. The list of members shall be transmitted to the other Contracting State through the diplomatic channel. Each of the two Contracting States may bring in consultants. The standing expert commission shall meet at the request of either of the Contracting States, but at least once a year. The place of the meeting shall, in each case, be decided by agreement.

Article 5. 1. This Agreement is subject to ratification and shall enter into force 60 days after the exchange of the instruments of ratification.

¹ Came into force on 18 September 1976, i.e. 60 days after the exchange of the instruments of ratification, which took place at Belgrade on 20 July 1976, in accordance with article 5 (1).

2. This Agreement is concluded for an indefinite period. It may be denounced in writing through the diplomatic channel at any time by either of the Contracting States. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt of notification by the other Contracting State.

IN WITNESS WHEREOF the Plenipotentiaries, being duly authorized, have signed this Agreement and have thereto affixed their seals.

DONE at Vienna on 27 March 1974, in duplicate in the Serbo-Croatian and German languages, both texts being equally authentic.

For the Socialist Federal
Republic of Yugoslavia:

[GUSTAV VLAHOV]

For the Republic of Austria:

[RUDOLF KIRCHSCHLÄGER]

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE FÉDÉRATIVE DE
YUGOSLAVIE ET LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE RELATIF À
L'ÉQUIVALENCE DES DIPLÔMES DONNANT ACCÈS AUX ÉTA-
BLISSEMENTS UNIVERSITAIRES

La République socialiste fédérative de Yougoslavie et la République d'Autriche,
Souhaitant donner aux jeunes gens des deux pays la possibilité d'accéder librement
aux richesses intellectuelles des deux Etats,

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier. 1. Chaque Etat contractant reconnaît pour l'admission dans les universités qui se trouvent sur son territoire et dont l'accès est soumis au contrôle de l'Etat l'équivalence des diplômes délivrés sur le territoire de l'autre Etat contractant et qui ouvrent au titulaire l'accès aux établissements correspondants du pays dans lequel le diplôme a été délivré.

L'admission à l'étude d'une branche ou d'une spécialisation donnée est régie, en ce qui concerne les deux Etats contractants, par les règlements de l'Etat contractant dans lequel l'admission est demandée.

2. L'admission aux diverses universités se fait en fonction des places disponibles.

3. Si l'admission dans les universités de l'un des Etats contractants n'est pas soumise au contrôle de l'Etat, l'Etat contractant concerné devra alors communiquer à ces universités les termes du présent Accord et s'engager à ce que lesdites universités adoptent les principes énoncés dans les paragraphes ci-dessus.

Article 2. Un an après l'entrée en vigueur du présent Accord, les Etats contractants se communiqueront par écrit les mesures prises en vue d'assurer l'application de l'article précédent.

Article 3. Aux fins du présent Accord,

a) Le terme «diplôme» signifie tout diplôme, certificat ou autre document, sous quelque forme qu'il ait été délivré ou enregistré, qui donne au titulaire ou à l'intéressé le droit de demander son admission dans une université;

b) Le terme «université» désigne :

- 1) Les universités;
- 2) Les instituts auxquels l'Etat contractant sur le territoire duquel ils se trouvent reconnaît le caractère d'établissements d'enseignement supérieur.

Article 4. En vue de faciliter les consultations relatives aux questions que pourrait susciter l'application de l'Accord, il est créé une commission permanente d'experts composée de trois représentants de chacun des Etats contractants désignés par ceux-ci. La liste des représentants est soumise à l'autre Etat contractant par la voie diplomatique. Chacun des Etats contractants peut faire appel à des conseillers. La Commission permanente d'experts se réunit au moins une fois par an à la demande de l'un ou l'autre des Etats contractants, le lieu de chaque réunion étant fixé d'un commun accord.

¹ Entré en vigueur le 18 septembre 1976, soit 60 jours après l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Belgrade le 20 juillet 1976, conformément à l'article 5, paragraphe 1.

Article 5. 1. Le présent Accord est sujet à ratification et entrera en vigueur 60 jours après l'échange des documents de ratification.

2. Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée. Chacun des Etats contractants peut notifier à l'autre, par la voie diplomatique, son intention de le dénoncer; la dénonciation prendra effet un an après la réception par l'autre Etat contractant de ladite notification.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

FAIT à Vienne le 27 mars 1974, en double exemplaire, en langues serbo-croate et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour la République socialiste
fédérative de Yougoslavie :

[GUSTAV VLAHOV]

Pour la République d'Autriche :

[RUDOLF KIRCHSCHLÄGER]

II

Treaties and international agreements

filed and recorded

from 10 February 1978 to 29 March 1978

No. 805

Traités et accords internationaux

classés et inscrits au répertoire

du 10 février 1978 au 29 mars 1978

N° 805

No. 805

**UNITED NATIONS
(OFFICE OF THE UNITED NATIONS
DISASTER RELIEF CO-ORDINATOR)
and
INTER-GOVERNMENTAL MARITIME
CONSULTATIVE ORGANIZATION**

Memorandum of understanding on the harmonization of the activities of IMCO and UNDRO in the prevention, control and handling of maritime disasters. Signed at London on 17 March 1978

Authentic text: English.

Filed and recorded by the Secretariat on 17 March 1978.

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
(BUREAU DU COORDONNATEUR
DES NATIONS UNIES POUR LES SECOURS
EN CAS DE CATASTROPHE)
et
ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE
CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME**

Mémoire d'accord sur l'harmonisation des activités de l'OMCI et du Bureau du Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe concernant les mesures de prévention, de lutte et de secours en cas de catastrophes maritimes. Signé à Londres le 17 mars 1978

Texte authentique : anglais.

Classé et inscrit au répertoire par le Secrétariat le 17 mars 1978.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING¹ BETWEEN THE SECRETARY-GENERAL OF THE INTER-GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION AND THE UNITED NATIONS DISASTER RELIEF CO-ORDINATOR

The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) and the United Nations Disaster Relief Co-ordinator,

Recalling paragraph 3 of article IV and paragraph I of article XVI of the Agreement signed in February 1959² between the United Nations and IMCO by which IMCO affirmed its intention of co-operating in measures necessary for the effective co-ordination of the activities of the Specialized Agencies with those of the United Nations, and both Parties agreed to take these and other measures necessary to make liaison between them fully effective;

Noting the mandate and functions assigned to the United Nations Disaster Relief Co-ordinator (UNDRO) by General Assembly Resolution 2816 (XXVI);³

Having determined that the common objectives of IMCO and UNDRO in the prevention, control and handling of maritime disasters will be materially advanced by the harmonization of the activities of IMCO and UNDRO in this field;

Have agreed on the following arrangements:

I. *Disaster-related activities in which UNDRO and IMCO will co-operate*

(i) *Disaster prevention*

(a) UNDRO through its programme of technical advisory missions in disaster prevention will, whenever appropriate, urge Governments of Member States to accept and implement international conventions (and amendments thereto) concerned with the safety of human life at sea and with the protection of the marine environment. At the request of a Government or of UNDRO, IMCO will endeavour, within such resources as may be available to it for this purpose, to provide or assist in providing expert advice specifically needed to enable a Government to comply with these conventions.

(b) Subject to the wishes of the Government or Governments concerned, UNDRO will be provided with the opportunity to advise on IMCO projects involving planning, construction or expansion of port facilities, particularly with regard to the use of composite risk analysis for site selection purposes and the need to ensure, as far as practicable, compliance with building standards appropriate to the risks.

(ii) *Disaster preparedness*

(a) In the disaster preparedness activities of UNDRO, technical co-operation missions are sent to disaster-prone countries to give advice to Governments on the establishment or improvement of disaster relief machinery, the formulation of emergency plans, the training of personnel, and other measures which should be taken in advance of a disaster. Where there is determined to be a risk that maritime disasters might affect a country (whether or not that country is otherwise disaster prone) IMCO will, at the request of the Government or of UNDRO, provide or assist in procuring advice on the special precautions which should be taken. The maritime disasters referred to in this paragraph include those likely to affect ships in port, such as accidents to nuclear-powered vessels, and explosions caused by mishandling of dangerous cargoes, and those likely to affect

¹ Came into force on 17 March 1978 by signature, in accordance with paragraph 7.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 324, p. 273.

³ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Twentieth Session, Supplement No. 29 (A/8429)*, p. 85.

ships or marine installations in port or at sea, such as accidents resulting in oil spillage from ships or from off-shore oil production platforms.

(b) In the context of disaster preparedness, and of UNDRO's role as a co-ordinating body, and subject to the wishes of the Government or Governments concerned, IMCO will provide UNDRO with appropriate information on national or regional arrangements for co-operation to combat pollution in cases of emergency, operated wholly or partly by IMCO.

(c) In the context of its work in the field of facilitation of maritime traffic, IMCO will, at the request of UNDRO, take such steps as may be appropriate to promote acceptance by its Member States of Annex F.5 to the International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures¹ which relates to urgent consignments of goods and particularly to relief consignments sent in the event of disasters.

(d) IMCO will co-operate with UNDRO in establishing a list of experts who will be available at short notice, at the request of a Government of a disaster-stricken country or of UNDRO, to advise and assist in relief operations following maritime disasters and, in the case of those or other disasters, to assist in the organization of mass evacuation of persons by ship, in loading and unloading and carriage of relief goods to and from the affected area, and in search and rescue operations.

(iii) *Disaster relief*

After a maritime disaster IMCO and UNDRO will co-operate with respect to relief assistance. IMCO will, at the request of a Government or of UNDRO, assist in providing or procuring advice on the use of pollution control equipment and the disposition of coastal defence teams should they be required, and advise on the possibilities of and necessity for intergovernmental co-operation in pollution emergencies.

2. *Requests for disaster relief assistance*

(i) Requests received by UNDRO from Governments of stricken countries for assistance following disasters are regarded as having been addressed to the United Nations system in general. Should a request be made to UNDRO following a maritime disaster UNDRO will immediately inform IMCO, and UNDRO and IMCO will then consult together on the appropriate action to be taken.

(ii) IMCO will inform UNDRO as soon as possible of any request for emergency assistance and, as appropriate, consult with UNDRO on further steps to be taken.

(iii) Wherever appropriate, IMCO and UNDRO will keep each other informed of resources made available for disaster relief assistance undertaken by the other Party.

3. *Joint action in the field and missions to disaster areas*

(i) UNDRO has arranged for the establishment in developing countries of standing United Nations Disaster Teams (as referred to in the "Guidelines to Resident Representatives" attached to this Memorandum of Understanding) under the responsibility of the UNDP Resident Representative and with the participation of other UN Agencies and other interested parties present in these countries, including diplomatic missions. In an emergency situation following a maritime accident, IMCO will arrange for a suitable expert or experts to join the Disaster Team and to contribute to the assessment of relevant technical and scientific requirements. The action to be taken in respect of these requirements will be determined by IMCO and will be subject to the resources available to it.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 950, p. 269.

4. *Exchange of information*

(i) IMCO and UNDRO recognize that the rapid exchange of information on all matters of mutual interest is of paramount importance. To this end IMCO and UNDRO will in all cases keep each other fully informed of any action they are taking and will, where appropriate, provide each other with copies of relevant communications in connexion with such action. IMCO and UNDRO will take the necessary measures to ensure that communications reach the other as rapidly as possible.

(ii) It is expressly understood by IMCO and UNDRO that information on assistance being provided to any Government or group of Governments by either Party shall be made available to the other Party subject to the wishes of the Government or Governments concerned.

5. *Financial arrangements*

(i) It is specifically recognized that IMCO has no financial resources of its own for disaster relief. Accordingly assistance provided by IMCO to Governments or to UNDRO will be subject to the requisite funds being available. Such funds may be provided or procured by or with the assistance of the Government concerned or UNDRO, as the case may be.

(ii) When funds are transferred to IMCO by UNDRO for the implementation of action related to a disaster emergency, no "overhead cost levy" or other fee will be charged. Interest on funds held pending actual disbursement will be credited to a Trust Fund set up for the particular operation for which the funds are destined in accordance with the Financial Regulations, Rules or Practices of IMCO. Final accounting of such transactions will be rendered as soon as practicable after the conclusion of the operation. Any unspent balance will be returned to UNDRO. Narrative reports of action taken and results achieved by IMCO in using funds originally contributed to UNDRO will, whenever practicable, be furnished so that they may be communicated to donors.

6. *Review of collaboration*

The Secretary-General of IMCO and the United Nations Disaster Relief Co-ordinator or their representatives will from time to time review and evaluate the effectiveness of their collaboration in disaster-related matters and, where necessary, evolve any improvements that may prove desirable in the light of the experience gained.

7. *Entry into force, amendment and duration*

This Memorandum of Understanding will enter into force upon its signature by the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and the United Nations Disaster Relief Co-ordinator, and may be amended by mutual agreement. It will remain in force until such time as it is terminated by one Party giving the other three months' written notice of termination.

[Signed]

17-3-1978¹

C. P. SRIVASTAVA
Secretary-General

Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization

[Signed]

17 March 1978

FARUK N. BERKOL
Under-Secretary-General
Disaster Relief Co-ordinator

¹ 17 March 1978

[TRADUCTION — TRANSLATION]

MÉMORANDUM D'ACCORD¹ ENTRE LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME ET LE BUREAU DU COORDONNATEUR DES NATIONS UNIES POUR LES SECOURS EN CAS DE CATASTROPHE

Le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée l'«OMCI») et le Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe,

Rappelant les dispositions du paragraphe 3 de l'article IV et du paragraphe 1 de l'article XVI de l'Accord signé en février 1959² entre l'Organisation des Nations Unies et l'OMCI, dans lequel l'OMCI a exprimé son intention de contribuer à l'adoption de mesures de coordination efficaces des activités des institutions spécialisées et celles de l'Organisation des Nations Unies, et dans lequel les deux Parties sont convenues de prendre les mesures considérées et d'autres dispositions visant à établir entre elles une liaison pleinement efficace;

Prenant note du mandat et des fonctions que l'Assemblée générale a assignés, dans sa résolution 2816 (XXVI)³, au Bureau du Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe (ci-après dénommé le «Bureau»);

Ayant constaté que la réalisation des objectifs que poursuivent l'OMCI et le Bureau dans les domaines de la prévention, de la lutte et des secours en cas de catastrophes maritimes sera matériellement facilitée par l'harmonisation des activités des deux Parties;

Sont convenus de ce qui suit :

I. *Activités relatives aux catastrophes qui feront l'objet d'une coopération entre l'OMCI et le Bureau*

i) *Prévention des catastrophes*

a) Le Bureau invitera instamment, selon que de besoin, les Gouvernements des Etats membres, par l'intermédiaire de son programme de missions techniques consultatives en matière de prévention des catastrophes, à accepter et appliquer les conventions internationales (et leurs amendements éventuels) portant sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin. A la demande d'un Gouvernement du Bureau, l'OMCI s'efforcera, dans les limites des ressources dont elle disposera à cette fin, de fournir ou d'aider à fournir les services consultatifs spécialisés dont tel ou tel Gouvernement aurait besoin pour appliquer lesdites conventions.

b) Sous réserve des vœux exprimés par le Gouvernement ou les Gouvernements concernés, le Bureau aura l'occasion de faire connaître son point de vue sur les projets de l'OMCI portant sur la planification, la construction ou l'agrandissement des installations portuaires, en ce qui concerne notamment l'application de l'analyse des risques multiples au choix des sites et la nécessité d'assurer dans toute la mesure possible le respect de normes de construction correspondant aux risques encourus.

ii) *Capacité opérationnelle en cas de catastrophe*

a) Dans le cadre des activités de préparation aux catastrophes du Bureau, des missions de coopération technique sont envoyées dans les pays sujets aux catastrophes

¹ Entré en vigueur le 17 mars 1978 par la signature, conformément au paragraphe 7.

² Nations Unies. *Recueil des Traités*, vol. 324, p. 273.

³ Nations Unies. *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 29 (A/8429)*, p. 90

pour conseiller leurs Gouvernements en matière de création ou d'amélioration des systèmes de secours, d'élaboration des plans d'urgence, de formation du personnel et des autres dispositions à prendre par avance. Quand il est établi qu'un risque de catastrophe maritime pèse sur un pays (qu'au demeurant ce dernier soit ou non sujet aux catastrophes), l'OMCI, à la demande du Gouvernement de ce pays ou du Bureau, fournira ou aidera à fournir des services consultatifs pour déterminer les précautions à prendre. Les catastrophes maritimes visées dans le présent paragraphe sont celles qui peuvent atteindre les navires au port, comme les avaries des navires à propulsion nucléaire et les explosions causées par les erreurs de manutention de cargaison dangereuse, et celles qui peuvent toucher les navires ou les installations maritimes au port ou en mer, comme les accidents résultant des déversements d'hydrocarbure des navires ou des plateformes d'exploitation en mer.

b) Dans le cadre des activités de protection anticipée et des fonctions d'organe de coordination qu'assure le Bureau, l'OMCI, sous réserve des vœux exprimés par le Gouvernement ou les Gouvernements concernés, fournira au Bureau toute information utile sur les accords de coopération conclus au niveau régional ou national pour assurer l'harmonisation de la lutte contre la pollution en cas d'urgence, que ces accords soient administrés partiellement ou entièrement par l'OMCI.

c) Dans le cadre des activités qu'elle déploie pour faciliter le trafic maritime, l'OMCI, à la demande du Bureau, prendra toutes les mesures voulues pour inciter ses Etats membres à accepter les dispositions de l'annexe F.5 de la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers¹, dispositions qui visent les expéditions urgentes de marchandises et notamment l'acheminement des secours en cas de catastrophe.

d) L'OMCI collaborera avec le Bureau à l'élaboration d'un registre d'experts qui seraient en mesure, à la demande du Bureau ou du Gouvernement d'un pays victime d'une catastrophe, de fournir à très bref délai leur assistance et leurs conseils pour les opérations de secours liées aux catastrophes maritimes, et d'aider, pour les catastrophes d'un autre ordre, à organiser les évacuations massives par voie de mer, le chargement, le déchargement et le transport des secours en provenance ou à destination de la région sinistrée, et de collaborer aux opérations de recherche et de sauvetage.

iii) *Secours en cas de catastrophe*

En cas de catastrophe maritime, l'OMCI et le Bureau collaboreront dans le domaine des secours. A la demande d'un Gouvernement ou du Bureau, l'OMCI aidera à fournir ou à faire fournir des services consultatifs pour la mise en œuvre du matériel de lutte contre la pollution et la mise en place, le cas échéant, d'équipes de protection côtière; elle donnera son avis sur la nécessité de faire appel à la coopération intergouvernementale et les perspectives de cette initiative en cas d'alerte à la pollution.

2. *Demandes de secours en cas de catastrophes*

i) Lorsque le Gouvernement d'un pays frappé par une catastrophe demandera des secours à la suite de cet événement, cette demande sera réputée être adressée à l'ensemble des organismes des Nations Unies. Si le Bureau est saisi d'une telle demande, il en informera immédiatement l'OMCI; les deux organismes se consulteront alors sur les mesures à prendre.

ii) L'OMCI informera le Bureau dans les meilleurs délais de toute demande de secours qu'elle aura reçue et, le cas échéant, le consultera sur les nouvelles mesures à prendre.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol 950, p. 269.

iii) L'OMCI et le Bureau s'informeront réciproquement, dans toute la mesure nécessaire, des ressources dont ils disposent respectivement pour participer aux secours.

3. *Collaboration sur le terrain et envoi de missions dans les zones sinistrées*

i) Le Bureau a pris des dispositions pour que soient créées dans les pays en développement des équipes de secours permanentes des Nations Unies (visées dans les directives destinées aux Représentants résidents jointes à l'annexe au présent Mémoire d'accord), placées sous la responsabilité des Représentants résidents du PNUD, avec la collaboration des autres institutions des Nations Unies et autres parties compétentes actives dans ces pays, y compris les missions diplomatiques. En cas d'urgence liée à un accident maritime, l'OMCI prendra des dispositions pour qu'un expert ou des experts qualifiés s'intègrent aux équipes permanentes des Nations Unies et contribuent à l'évaluation technique et scientifique des besoins. Les mesures à prendre seront fixées par l'OMCI, sous réserve des ressources dont elle dispose.

4. *Echange d'informations*

i) L'OMCI et le Bureau reconnaissent qu'il importe au plus haut point d'échanger rapidement des informations sur les questions d'intérêt mutuel. A cette fin, l'OMCI et le Bureau se tiendront pleinement informés de toute mesure qu'ils prendront; ils se feront notamment tenir copie des communications pertinentes. L'OMCI et le Bureau feront en sorte que leurs communications atteignent l'autre Partie dans les plus brefs délais.

ii) Il est expressément convenu entre l'OMCI et le Bureau que toute information en matière d'assistance fournie par un Gouvernement ou un groupe de Gouvernements à l'une des Parties sera communiquée à l'autre, sous réserve des vœux qu'auront exprimés sur ce point le Gouvernement ou les Gouvernements concernés.

5. *Arrangements financiers*

i) Il est expressément convenu que l'OMCI ne dispose d'aucun fonds propre pour les secours en cas de catastrophe. Par conséquent, l'assistance qu'elle consentira aux Gouvernements ou au Bureau sera subordonnée à la disponibilité des moyens nécessaires. Ces fonds seront fournis ou réunis par le Gouvernement concerné ou le Bureau, ou avec leur appui, selon le cas.

ii) Lorsque des fonds seront virés à l'OMCI par le Bureau en vue de fournir une assistance en cas de catastrophe, il ne sera prélevé ni commission au titre des frais généraux ni redevance d'aucune sorte. Les intérêts produits par les fonds gardés en dépôt en attendant le décaissement effectif seront crédités au fonds d'affectation spéciale constitué en vue de l'opération à laquelle les fonds sont destinés, conformément au Règlement financier et aux Règles de gestion financière de l'OMCI. La comptabilité définitive des transactions sera présentée aussitôt que possible après l'achèvement de l'opération considérée. Tout solde non utilisé sera reversé au Bureau. Un compte rendu descriptif des activités entreprises et des résultats atteints par l'OMCI à l'aide des fonds initialement fournis par le Bureau sera établi chaque fois que possible, pour être communiqué aux donateurs.

6. *Examen de la collaboration*

Le Secrétaire général de l'OMCI et le Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe, ou leurs représentants, se réuniront de temps à autre pour examiner et évaluer l'efficacité de leur collaboration en matière d'assistance en cas de catastrophe et apporter les améliorations que recommanderait l'expérience acquise.

7. *Entrée en vigueur, amendements et durée*

Le présent Mémoire d'accord entrera en vigueur à la date de sa signature par le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation

maritime et le Coordonnateur des Nations Unies pour les secours en cas de catastrophe; il peut être modifié par accord entre les Parties. Il restera en vigueur jusqu'à ce que l'une des Parties le dénonce, moyennant un préavis de trois mois notifié par écrit à l'autre Partie.

Le Secrétaire général de l'Organisation
intergouvernementale consultative de la
navigation maritime,

[Signé]

C. P. SRIVASTAVA
Le 17 mars 1978

Le Sous-Secrétaire général,
Coordonnateur des Nations Unies
pour les secours en cas de catastrophe,

[Signé]

FARUK N. BERKOL
Le 17 mars 1978

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. 2545. CONVENTION RELATING TO
THE STATUS OF REFUGEES. SIGNED AT
GENEVA ON 28 JULY 1951¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

28 March 1978

COSTA RICA

(With effect from 26 June 1978. Adopting
alternative (b) under article 1 (B).)

Registered ex officio on 28 March 1978.

ANNEXE A

N° 2545. CONVENTION RELATIVE AU
STATUT DES RÉFUGIÉS. SIGNÉE À
GENÈVE LE 28 JUILLET 1951¹

ADHÉSION

Instrument déposé le :

28 mars 1978

COSTA RICA

(Avec effet au 26 juin 1978. Avec adoption de
la formule b prévue par l'article 1, para-
graphe B.)

Enregistré d'office le 28 mars 1978.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 189, p. 137, for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 2 to 12, as well as annex A in volumes 808, 820, 826, 829, 834, 856, 917, 995, 1015, 1018, 1023, 1051, 1065 and 1073.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 189, p. 137, pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 2 à 12, ainsi que l'annexe A des volumes 808, 820, 826, 829, 834, 856, 917, 995, 1015, 1018, 1023, 1051, 1065 et 1073.

No. 4789. AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS OF APPROVAL AND RECIPROCAL RECOGNITION OF APPROVAL FOR MOTOR VEHICLE EQUIPMENT AND PARTS. DONE AT GENEVA ON 20 MARCH 1958¹

ENTRY INTO FORCE of amendments to Regulation No. 10² annexed to the above-mentioned Agreement

The amendments were proposed by the Government of the Federal Republic of Germany and circulated by the Secretary-General on 19 October 1977. They came into force on 19 March 1978, in accordance with article 12 (1).

01 Series of Amendments (modified) to Regulation No. 10

UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES
WITH REGARD TO RADIO INTERFERENCE SUPPRESSION

Add the following *new subparagraph 2.2.5*:

“2.2.5. suppression equipment of different types.”

Paragraph 3.2.3, read:

“3.2.3. a diagram of the ignition system with the means used for interference suppression clearly marked;”

Paragraph 3.3, read:

“3.3. At the request of the technical service conducting the approval tests, the following shall be submitted to that service:

“3.3.1. a sample of each of the proposed radio interference suppression devices; and

“3.3.2. a specimen of the vehicle type to be approved.”

Paragraph 3.4

Delete.

Paragraph 5.2, read:

“5.2. An approval number shall be assigned to each vehicle type approved. The first two digits shall be the highest number of the series of amendments incorporated in the Regulation at the time of issue of approval. A Contracting Party may, however, assign the same approval number to several vehicle types as defined in paragraph 2.2, being variants of the same basic model, provided each type is separately tested and found to comply with the requirements of this Regulation.”

Paragraph 5.4, read:

“5.4. There shall be affixed, conspicuously and in a readily accessible place specified on the approval form, to every vehicle conforming to a vehicle type approved under this Regulation an international approval mark consisting of:

“5.4.1. a circle surrounding the letter “E” followed by the distinguishing number of the country which has granted approval;”

“5.4.2. the number of this Regulation followed by the letter *R*, a dash and the approval number to the right of the circle prescribed in paragraph 5.4.1.”

Footnote 1, read:

“... Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 211, for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 12, as well as annex A in volumes 801, 802, 808, 811, 814, 815, 818, 820, 825, 826, 829, 830, 834, 835, 848, 850, 854, 856, 857, 858, 860, 861, 865, 866, 871, 872, 882, 887, 891, 892, 893, 897, 899, 915, 917, 926, 932, 940, 943, 945, 950, 951, 955, 958, 960, 961, 963, 966, 973, 974, 978, 981, 982, 985, 986, 993, 995, 997, 1003, 1006, 1010, 1015, 1019, 1020, 1021, 1024, 1026, 1031, 1035, 1036, 1037, 1038, 1039, 1040, 1046, 1048, 1050, 1051, 1055, 1059, 1060, 1065, 1066, 1073, and 1078.

² *Ibid.*, vol. 667, p. 316.

for Switzerland, 15 for the German Democratic Republic, 16 for Norway, 17 for Finland, 18 for Denmark and 19 for Romania.”

Paragraph 5.5, read:

“5.5. If the vehicle conforms to a vehicle type approved, under one or more other Regulations annexed to the Agreement, in the country which has granted approval under this Regulation, the symbol prescribed in paragraph 5.4.1 need not be repeated; in such a case the additional numbers, approval numbers and symbols of all the Regulations under which approval has been granted in the country which has granted approval under this Regulation shall be placed in vertical columns to the right of the symbol prescribed in paragraph 5.4.1.”

Paragraph 5.6, read:

“5.6. The approval mark shall be clearly legible and be indelible.”

Paragraph 5.7, read:

“5.7. The approval mark shall be placed closed to or on the vehicle data plate.”

Paragraph 5.8, read:

“5.8. Annex 2 to this Regulation gives examples of arrangements of the approval mark.”

Annex 1

Item 15, read:

“15. The following documents to this communication:
 diagram of the ignition system with the means used for interference suppression, in accordance with paragraph 3.2.3 of this Regulation;
 photographs of the fully equipped engine compartment;
 list of components . . . [the remainder unchanged] . . .”

Annex 4, French text only

Where the text reads “S_n, x, x et L . . .” the second “x” should read “x̄”.

Annex 2

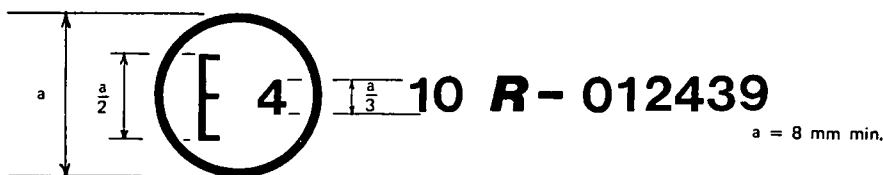
Replace Annex 2 by the following:

“ANNEX 2

“ARRANGEMENTS OF THE APPROVAL MARK

“*Model A*

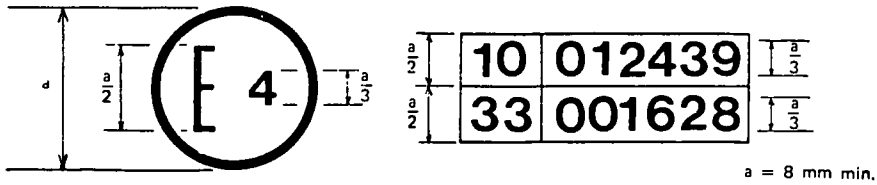
“(See paragraph 5.4 of this Regulation)



“The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has, with regard to radio interference suppression, been approved in the Netherlands (E 4) pursuant to Regulation No. 10 under approval No. 02439. The approval number indicates that the approval was granted according to the requirements of Regulation 10 as amended by the 01 series of amendments.

"Model B"

"(See paragraph 5.5 of this Regulation)



"The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has been approved in the Netherlands (E 4) pursuant to Regulations Nos. 10 and 33.* The approval numbers indicate that, at the date when the respective approvals were given, Regulation No. 10 included the 01 series of amendments and Regulation No. 33 was still in its original form."

Authentic texts of the amendments: English and French.

Registered ex officio on 19 March 1978.

* The second number is given merely as an example

N° 4789. ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES D'HOMOLOGATION ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DE L'HOMOLOGATION DES ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES DE VÉHICULES À MOTEUR. FAIT À GENÈVE LE 20 MARS 1958¹

ENTRÉE EN VIGUEUR d'amendements au Règlement n° 10² annexé à l'Accord susmentionné

Les amendements avaient été proposés par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et communiqués par le Secrétaire général le 19 octobre 1977. Ils sont entrés en vigueur le 19 mars 1978, conformément à l'article 12, paragraphe 1.

Série d'amendements 01 au Règlement n° 10 (modifiée)

PRESRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES
EN CE QUI CONCERNE L'ANTIPARASITAGE

Ajouter le *nouveau paragraphe 2.2.5* suivant :

«2.2.5. dispositifs d'antiparasitage de types différents.»

Paragraphe 3.2.3, lire :

«3.2.3. représentation schématique du système d'allumage avec éléments du dispositif d'antiparasitage clairement indiqués.»

Paragraphe 3.3, lire :

«3.3. A la demande du service technique chargé des essais d'homologation, il doit lui être présenté :

«3.3.1. un échantillon de chacun des dispositifs d'antiparasitage prévus,

«3.3.2. un exemplaire du type de véhicule à homologuer.»

Paragraphe 3.4

A supprimer.

Paragraphe 5.2, lire :

«5.2. Chaque homologation comportera l'attribution d'un numéro d'homologation. Les deux premiers chiffres correspondront au numéro le plus élevé de la série d'amendements incorporée au Règlement à la date de l'homologation. Une même Partie contractante pourra toutefois attribuer le même numéro d'homologation à plusieurs types de véhicules, comme définis au paragraphe 2.2, lorsqu'il s'agit de variantes du même modèle de base, sous réserve que chaque type soit essayé séparément et qu'il soit trouvé que ce type satisfait aux conditions du présent Règlement.»

Paragraphe 5.4, lire :

«5.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il sera apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée :

«5.4.1. d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre «E» suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation¹;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 4 à 12, ainsi que l'annexe A des volumes 801, 802, 808, 811, 814, 815, 818, 820, 825, 826, 829, 830, 834, 835, 848, 850, 854, 856, 857, 858, 860, 861, 865, 866, 871, 872, 882, 887, 891, 892, 893, 897, 899, 915, 917, 926, 932, 940, 943, 945, 950, 951, 955, 958, 960, 961, 963, 966, 973, 974, 978, 981, 982, 985, 986, 993, 995, 997, 1003, 1006, 1010, 1015, 1019, 1020, 1021, 1024, 1026, 1031, 1035, 1036, 1037, 1038, 1039, 1040, 1046, 1048, 1050, 1051, 1055, 1059, 1060, 1065, 1066, 1073 et 1078.

² *Ibid.*, vol. 667, p. 317.

«5.4.2. du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre *R*, d'un tiret et du numéro d'homologation, à la droite du cercle prévu au paragraphe 5.4.1.»

Note 1 en bas de page, lire :

«... Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 pour la République démocratique allemande, 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark et 19 pour la Roumanie.»

Paragraphe 5.5, lire :

«5.5. Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d'un autre (d'autres) Règlement(s) annexé(s) à l'Accord dans le même pays que celui qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, le symbole prévu au paragraphe 5.4.1 n'a pas à être répété; dans ce cas, les numéros, numéros d'homologation et symboles additionnels de tous les Règlements pour lesquels l'homologation est accordée dans le pays ayant accordé l'homologation en application du présent Règlement doivent être rangés en colonnes verticales situées à droite du symbole prévu au paragraphe 5.4.1.»

Paragraphe 5.6, lire :

«5.6. La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.»

Paragraphe 5.7, lire :

«5.7. La marque d'homologation est placée au voisinage de la plaque apposée par le constructeur et donnant les caractéristiques des véhicules, ou sur cette plaque.»

Paragraphe 5.8, lire :

«5.8. L'annexe 2 du présent Règlement donne des exemples de schémas de la marque d'homologation.»

Annexe 1

Point 15, lire :

- «15. Sont annexées indiqué ci-dessus :
- représentation schématique du système d'allumage avec éléments du dispositif d'antiparasitage mentionnés au paragraphe 3.2.3. du présent Règlement,
 - photographies du compartiment moteur entièrement équipé,
 - bordereau...» (la fin sans modification).

Annexe 4 (texte français seulement)

Au lieu de «S_n, x, x et L...» lire : «S_n, x, \bar{x} et L...».

Annexe 2

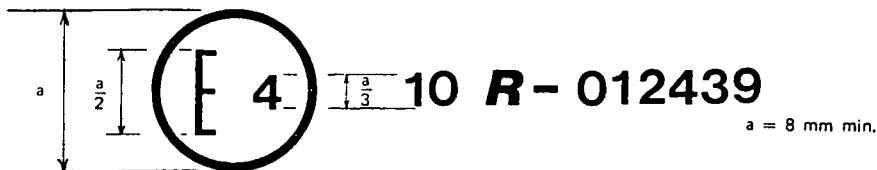
Remplacer l'annexe 2 par la suivante :

«ANNEXE 2

«SCHÉMAS DE LA MARQUE D'HOMOLOGATION

«*Modèle A*

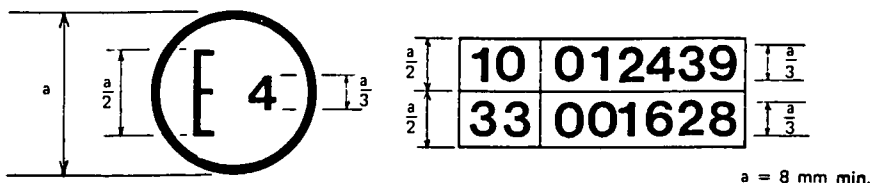
«(Voir paragraphe 5.4 du présent Règlement)



«La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne l'antiparasitage, en application du Règlement n° 10 et qu'il lui a été attribué le numéro d'homologation 012439. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été accordée conformément aux dispositions du Règlement n° 10 tel qu'il a été amendé par la série d'amendements 01.

«Modèle B

«(Voir paragraphe 5.5 du présent Règlement)



«La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en application des Règlements nos 10 et 33*. Les numéros d'homologation indiquent que, à la date où les homologations correspondantes ont été accordées, le Règlement n° 10 comprenait la série d'amendements 01, et le Règlement n° 33 existait encore sous sa forme originale.»

Textes authentiques des amendements : anglais et français.

Enregistré d'office le 19 mars 1978.

* Ce dernier numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.

No. 4996. CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS (TIR CONVENTION). DONE AT GENEVA ON 15 JANUARY 1959¹

N° 4996. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (CONVENTION TIR). FAITE À GENÈVE LE 15 JANVIER 1959¹

TERMINATION

The above-mentioned Convention ceased to have effect on 20 March 1978, the Customs Convention on the international transport of goods under cover of TIR carnets (TIR Convention) concluded at Geneva on 14 November 1975² having entered into force at that date, in accordance with article 56 (1) of the latter Convention.

Registered ex officio on 20 March 1978.

ABROGATION

La Convention susmentionnée a cessé d'avoir effet le 20 mars 1978, la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) conclue à Genève le 14 novembre 1975² étant entrée en vigueur à cette date, conformément à l'article 56, paragraphe 1, de cette dernière Convention.

Enregistré d'office le 20 mars 1978.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 348, p. 13; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 6, 8, 10 and 12, as well as annex A in volumes 897, 916, 917, 954, 985, 1043 and 1072.

² See p. 89 of this volume.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 348, p. 13; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 4 à 6, 8, 10 et 12, ainsi que l'annexe A des volumes 897, 916, 917, 954, 985, 1043 et 1072.

² Voir p. 89 du présent volume.

No. 7388. AGREEMENT CONCERNING MULTILATERAL SETTLEMENTS IN TRANSFERABLE ROUBLES AND THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL BANK FOR ECONOMIC CO-OPERATION. SIGNED AT MOSCOW ON 22 OCTOBER 1963¹

N° 7388. ACCORD RELATIF AUX RÈGLEMENTS DE COMPTES MULTILATÉRAUX EN ROUBLES TRANSFÉRABLES ET À L'ORGANISATION D'UNE BANQUE INTERNATIONALE DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE. SIGNÉ À MOSCOU LE 22 OCTOBRE 1963¹

ACCESSION

Procedure under article XIII effected on:

27 May 1977

VIET NAM

(With effect from 27 May 1977.)

Certified statement was registered by the Secretariat of the Council for Mutual Economic Assistance, acting on behalf of the Parties, on 21 March 1978.

ADHÉSION

Procédure prévue par l'article XIII effectuée le :

27 mai 1977

VIET NAM

(Avec effet au 27 mai 1977.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Secrétariat du Conseil d'assistance économique mutuelle, agissant au nom des Parties, le 21 mars 1978.

No. 8791. PROTOCOL RELATING TO THE STATUS OF REFUGEES. DONE AT NEW YORK ON 31 JANUARY 1967²

N° 8791. PROTOCOLE RELATIF AU STATUT DES RÉFUGIÉS. FAIT À NEW YORK LE 31 JANVIER 1967²

ACCESSION

Instrument deposited on:

28 MARCH 1978

COSTA RICA

(With effect from 28 March 1978.)

Registered ex officio on 28 March 1978.

ADHÉSION

Instrument déposé le :

28 mars 1978

COSTA RICA

(Avec effet au 28 mars 1978.)

Enregistré d'office le 28 mars 1978.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 506, p. 197, and annex A in volume 936.

² *Ibid.*, vol. 606, p. 267; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 9 to 12, as well as annex A in volumes 808, 820, 822, 826, 856, 884, 886, 890, 903, 936, 958, 995, 1015, 1018, 1023, 1051, 1065 and 1073

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 506, p. 197, et annexe A du volume 936.

² *Ibid.*, vol. 606, p. 267, pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 9 à 12, ainsi que l'annexe A des volumes 808, 820, 822, 826, 856, 884, 886, 890, 903, 936, 958, 995, 1015, 1018, 1023, 1051, 1065 et 1073

No. 11417. AGREEMENT CONCERNING THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL INVESTMENT BANK. DONE AT MOSCOW ON 10 JULY 1970¹

N° 11417. ACCORD RELATIF À LA CRÉATION D'UNE BANQUE INTERNATIONALE D'INVESTISSEMENT. SIGNÉ À MOSCOU LE 10 JUILLET 1970¹

ACCESSION

Procedure under article XXIII effected on:

30 May 1977

VIET NAM

(With effect from 30 May 1977.)

Certified statement was registered by the Secretariat of the Council for Mutual Economic Assistance, acting on behalf of the Parties, on 21 March 1978.

ADHÉSION

Procédure prévue par l'article XXIII effectuée le :

30 mai 1977

VIET NAM

(Avec effet au 30 mai 1977.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Secrétariat du Conseil d'assistance économique mutuelle, agissant au nom des Parties, le 21 mars 1978.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 801, p. 319, and annex A in volume 936

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 801, p. 319, et annexe A du volume 936

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

RATIFICATION and ACCEPTANCE (A)

Instruments deposited with the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

20 February 1978

EL SALVADOR

(With effect from 20 May 1978.)

27 February 1978 A

MAURITIUS

(With effect from 27 May 1978.)

Certified statements were registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 29 March 1978.

RATIFICATION et ACCEPTATION (A)

Instruments déposés auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :

20 février 1978

EL SALVADOR

(Avec effet au 20 mai 1978.)

27 février 1978 A

MAURICE

(Avec effet au 27 mai 1978.)

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le 29 mars 1978.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 823, p. 231, and annex A in volumes 826, 846, 856, 859, 861, 875, 888, 913, 917, 943, 950, 952, 962, 1015, 1025, 1036, 1043 and 1053.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 823, p. 231, et annexe A des volumes 826, 846, 856, 859, 861, 875, 888, 913, 917, 943, 950, 952, 962, 1015, 1025, 1036, 1043 et 1053.

No. 12392. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF GUYANA CONCERNING OFFICERS DESIGNATED BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM IN THE SERVICE OF THE GOVERNMENT OF GUYANA. GEORGETOWN, 29 MARCH 1971¹

N° 12392. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT GUYANAIS RELATIF AUX AGENTS AFFECTÉS AU SERVICE DU GOUVERNEMENT GUYANAIS PAR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI. GEORGETOWN, 29 MARS 1971¹

TERMINATION (*Note by the Secretariat*)

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland registered on 16 March 1978 the exchange of notes constituting an agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Guyana concerning officers designated by the Government of the United Kingdom in the service of the Government of Guyana dated at Georgetown on 31 March 1977.²

The said Agreement, which came into force on 1 April 1977, provides for the termination of the above-mentioned Agreement of 29 March 1971.

(16 March 1978)

ABROGATION (*Note du Secrétariat*)

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a enregistré le 16 mars 1978 l'échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République de Guyane relatif aux agents affectés au service du Gouvernement guyanais par le Gouvernement du Royaume-Uni en date à Georgetown du 31 mars 1977².

Ledit Accord, qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 1977, stipule l'abrogation de l'Accord susmentionné du 29 mars 1971.

(16 mars 1978)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 863, p. 257, and annex A in volume 1031.

² See p. 3 of this volume.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 863, p. 257, et annexe A du volume 1031

² Voir p. 3 du présent volume

No. 13410. CONVENTION BETWEEN THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE REPUBLIC OF ITALY FOR THE RECIPROCAL RECOGNITION AND ENFORCEMENT OF JUDGMENTS IN CIVIL AND COMMERCIAL MATTERS. SIGNED AT ROME ON 7 FEBRUARY 1964¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² CONCERNING THE DESIGNATION OF COURTS IN HONG KONG UNDER ARTICLE X (2) OF THE ABOVE-MENTIONED CONVENTION, AS AMENDED.¹ ROME, 23 AND 28 FEBRUARY 1977

Authentic texts: English and Italian.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 16 March 1978.

I

Her Majesty's Ambassador at Rome to the Minister for Foreign Affairs of Italy

BRITISH EMBASSY
ROME

23 February 1977

Your Excellency,

I have the honour to refer to the Convention between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Italian Republic for the Reciprocal Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters signed at Rome on 7 February 1964,³ as amended by the Protocol signed at Rome on 14 July 1970.³

On instructions from Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs, I have to inform you that the United Kingdom wish to extend the operation of the said Convention as amended to Hong Kong under article X. Paragraph (2) of that article provides that, before this can be done, an agreement must be concluded between the High Contracting Parties as to the judgments of the courts of the territory concerned to which application for registration of any judgment shall be made.

I therefore have the honour to propose that the judgments of the following courts, that is to say:

- (a) the Supreme Court of Judicature of Hong Kong (Court of Appeal and High Court of Justice),
- (b) Her Majesty in Council determining appeals from the Supreme Court of Judicature of Hong Kong,

shall be those to which the Convention shall apply and that the High Court of Justice of Hong Kong shall be the court to which application for registration of any judgment shall be made. I would explain that in certain cases appeals lie from the Supreme Court of Judicature of Hong Kong to Her Majesty in Council, who exercises this appellate jurisdiction on the advice of the Judicial Committee of that Council.

If the foregoing proposal is acceptable to the Italian Republic I have the honour to suggest that the present Note and Your Excellency's reply to that effect shall constitute the Agreement provided for in Article X (2) of the Convention in so far as the territory of Hong Kong is concerned.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

ALAN CAMPBELL

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 941, p. 173, and annex A in volume 1032.

² Came into force on 2 June 1977 by the exchange of the said notes

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 941, p. 173

II

[ITALIAN TEXT — TEXTE ITALIEN]

Roma, 28 febbraio 1977

Eccellenza,

Ho l'onore di riferirmi alla Nota di Vostra Eccellenza in data 23 febbraio 1977 la cui traduzione è la seguente :

«Ho l'onore di riferirmi alla Convenzione fra il Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord e la Repubblica Italiana per il reciproco riconoscimento ed esecuzione delle sentenze civili e commerciali firmata a Roma il 7 febbraio 1964, come emendata dal Protocollo firmato a Roma il 14 luglio 1970.

«A seguito delle istruzioni ricevute dal segretario di Stato Sua Maestà per gli Affari Esteri e del Commonwealth, la informo che il Regno Unito desidera estendere la validità della predetta Convenzione e successivi emendamenti ad Hong Kong, ai sensi dello art. 10 di essa. Il paragrafo (2) del predetto articolo stabilisce che, prima che ciò possa avvenire, deve essere raggiunto un accordo fra le Alte Parti Contraenti circa le sentenze delle corti del territorio interessato alle quali la Convenzione si applicherà e circa le corti alle quali bisogna far domanda per la registrazione di ciascuna sentenza.

«Ho pertanto l'onore di proporre che le sentenze delle corti seguenti :

«(a) la Suprema Corte Giudiziaria di Hong Kong (Corte d'Appello ed Alta Corte di Giustizia);

«(b) il Consiglio privato di Sua Maestà quando giudichi appelli dalla Suprema Corte Giudiziaria di Hong Kong.

«siano quelle cui si applicherà la Convenzione e che l'Alta Corte di Giustizia di Hong Kong sia La Corte a cui dovranno essere rivolte le richieste per la registrazione di ciascuna sentenza. Desidero chiarire che in alcuni casi può essere promosso appello dalla Suprema Corte Giudiziaria di Hong Kong al Consiglio Privato di Sua Maestà il quale esercita tale giurisdizione d'appello su parere del Comitato Giuridico di detto Consiglio.

«Se la proposta di cui sopra è accettabile per la Repubblica italiana ho l'onore di suggerire che la presente Nota e la risposta di Vostra Eccellenza al riguardo costituiscano l'Accordo previsto dall'art. X (2) della Convenzione per quanto riguarda il territorio di Hong Kong.

«Mi avvalgo di questa occasione per rinnovare a Vostra Eccellenza le assicurazioni della mia più alta considerazione.»

Poichè le proposte di cui al testo soprascritto risultano accettabili al Governo italiano, la Nota di Vostra Eccellenza e la presente risposta costituiscono l'Accordo previsto dall'art. X (2) della Convenzione per quanto riguarda il territorio di Hong Kong.

Mi avvalgo dell'occasione per rinnovare a Vostra Eccellenza le espressioni della mia più alta considerazione.

FORLANI

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]*The Minister for Foreign Affairs of Italy to Her Majesty's Ambassador at Rome*

Rome, 28 February 1977

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's Note of 23 February 1977 which in translation reads as follows:

[See note I]

¹ Translation supplied by the Government of the United Kingdom

² Traduction fournie par le Gouvernement du Royaume-Uni

The foregoing proposals being acceptable to the Italian Republic, Your Excellency's Note and this reply shall constitute the Agreement provided for in article X (2) of the Convention in so far as the territory of Hong Kong is concerned.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

FORLANI

TERRITORIAL APPLICATION

Notification under article X (1) of the Convention of 7 February 1964, as amended, addressed to the Government of Italy on:

1 March 1977

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

(In respect of Hong Kong. With effect from 2 June 1977.)

Certified statement was registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 16 March 1978.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 13410. CONVENTION ENTRE LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE RELATIVE À LA RECONNAISSANCE ET À L'EXÉCUTION RÉCIPROQUES DES JUGEMENTS EN MATIÈRE CIVILE ET COMMERCIALE. SIGNÉE À ROMÈ LE 7 FÉVRIER 1964¹

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² PORTANT DÉSIGNATION DE JURIDICTIONS À HONG-KONG EN VERTU DU PARAGRAPHE 2 DE L'ARTICLE X DE LA CONVENTION SUSMENTIONNÉE, TELLE QUE MODIFIÉE³. ROME, 23 ET 28 FÉVRIER 1977

Textes authentiques : anglais et italien.

Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 16 mars 1978.

I

L'Ambassadeur de Sa Majesté britannique à Rome au Ministre des affaires étrangères d'Italie

AMBASSADE DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD
ROME

Le 23 février 1977

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à la Convention entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la République italienne relative à la reconnaissance et à l'exécution réciproques des jugements en matière civile et commerciale signée à Rome le 7 février 1964³, telle qu'amendée par le Protocole signé à Rome le 14 juillet 1970³.

Sur ordre du Premier secrétaire d'Etat de Sa Majesté aux affaires étrangères et aux affaires du Commonwealth, j'ai l'honneur de vous informer que le Royaume-Uni souhaite étendre à Hong-Kong la portée de ladite Convention telle qu'amendée, en vertu des dispositions de son article X. Le paragraphe 2 de l'article considéré dispose qu'à cette fin les Hautes Parties contractantes doivent s'entendre sur la nature des jugements des juridictions qui doivent être saisies des demandes d'enregistrement de tout jugement.

J'ai donc l'honneur de proposer que les jugements des cours suivantes :

- a) La Supreme Court of Judicature de Hong-Kong (Court of Appeal et High Court of Justice),
- b) Le Conseil privé de Sa Majesté statuant en appel des jugements de la Supreme Court of Judicature de Hong-Kong,

seront les juridictions auxquelles s'applique la Convention; la High Court of Justice de Hong-Kong sera la juridiction à saisir de toute demande d'enregistrement de jugement. J'ajouterai que dans certains cas il est fait appel des décisions de la Supreme Court of Judicature de Hong-Kong auprès du Conseil privé de Sa Majesté qui statue sur avis de son comité judiciaire.

Si la proposition qui précède rencontre l'agrément de la République italienne, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et votre réponse en ce sens constituent l'accord prévu au paragraphe 2 de l'article X de la Convention en ce qui concerne le territoire de Hong-Kong.

Veuillez agréer, etc.

ALAN CAMPBELL

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 941, p. 173, et annexe A du volume 1032

² Entré en vigueur le 2 juin 1977 par l'échange desdites notes.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 941, p. 173

II

Le Ministre des affaires étrangères d'Italie à l'Ambassadeur de Sa Majesté britannique à Rome

Rome, le 28 février 1977

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 23 février 1977, dont le texte se lit comme suit :

[*Voir note I*]

La proposition qui précède rencontrant l'agrément de la République italienne, votre note et la présente réponse constituent l'accord prévu au paragraphe 2 de l'article X de la Convention en ce qui concerne le territoire de Hong-Kong.

Veuillez agréer, etc.

FORLANI

APPLICATION TERRITORIALE

Notification en vertu de l'article X, paragraphe 1, de la Convention du 7 février 1964, telle que modifiée, adressée au Gouvernement italien le :

1^{er} mars 1977

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

(À l'égard de Hong-Kong. Avec effet au 2 juin 1977).

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 16 mars 1978.

No. 14696. AGREEMENT CONCERNING THE LATIN AMERICAN FACULTY OF SOCIAL SCIENCES (FLACSO) CONSTITUTING MODIFICATION OF THE AGREEMENT OF 18 JUNE 1971. CONCLUDED AT QUITO ON 30 APRIL 1975¹

N° 14696. ACCORD SUR LA FACULTÉ LATINO-AMÉRICAINNE DE SCIENCES SOCIALES (FLACSO) CONSTITUANT MODIFICATION DE L'ACCORD DU 18 JUIN 1971. CONCLU À QUITO LE 30 AVRIL 1975¹

ACCEPTANCE

Instrument deposited with the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

21 February 1978

CUBA

(With effect from 30 April 1975, the date when the Agreement came into force for all full FLACSO member States, including Cuba, in accordance with paragraph 1 of its transitory provision.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 29 March 1978.

ACCEPTATION

Instrument déposé auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :

21 février 1978

CUBA

(Avec effet au 30 avril 1975, date à laquelle il est entré en vigueur pour tous les Etats membres de plein droit de la FLACSO, y compris Cuba, conformément au paragraphe 1 de ses dispositions transitoires.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le 29 mars 1978.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1001, p. 129, and annex A in volume 1007.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1001, p. 129, et annexe A du volume 1007.

No. 15033. INTERNATIONAL COCOA AGREEMENT, 1975. CONCLUDED AT GENEVA ON 20 OCTOBER 1975¹

N° 15033. ACCORD INTERNATIONAL DE 1975 SUR LE CACAO. CONCLU À GENÈVE LE 20 OCTOBRE 1975¹

RATIFICATION

Instrument deposited on:

28 March 1978

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

(With provisional effect from 28 March 1978. The Agreement came into force provisionally on 1 October 1976 for the Federal Republic of Germany which, by that date, had notified its intention to apply it, in accordance with article 69 (2). With a declaration of application to Berlin (West) with effect from the date on which the Agreement entered into force for the Federal Republic of Germany.)

Registered ex officio on 28 March 1978.

RATIFICATION

Instrument déposé le :

28 mars 1978

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

(Avec effet à titre provisoire au 28 mars 1978. L'Accord est entré en vigueur à titre provisoire le 1^{er} octobre 1976 pour la République fédérale d'Allemagne qui, à cette date, avait notifié son intention de l'appliquer, conformément à l'article 69, paragraphe 2. Avec une déclaration d'application à Berlin-Ouest avec effet à compter du jour où l'Accord est entré en vigueur pour la République fédérale d'Allemagne.)

Enregistré d'office le 28 mars 1978.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1023, p. 253, and annex A in volumes 1025, 1029, 1030, 1037, 1039, 1045, 1050, 1056 and 1078.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1023, p. 253, et annexe A des volumes 1025, 1029, 1030, 1037, 1039, 1045, 1050, 1056 et 1078.

No. 15511. CONVENTION FOR THE PROTECTION OF THE WORLD CULTURAL AND NATURAL HERITAGE. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION AT ITS SEVENTEENTH SESSION, PARIS, 16 NOVEMBER 1972¹

RATIFICATION

Instrument deposited with the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

3 March 1978

PANAMA

(With effect from 3 June 1978.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 29 March 1978.

N° 15511. CONVENTION POUR LA PROTECTION DU PATRIMOINE MONDIAL CULTUREL ET NATUREL. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE À SA DIX-SEPTIÈME SESSION, PARIS, 16 NOVEMBRE 1972¹

RATIFICATION

Instrument déposé auprès du Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :

3 mars 1978

PANAMA

(Avec effet au 3 juin 1978.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le 29 mars 1978.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1037, p. 151, and annex A in volumes 1043, 1050, 1053, 1055 and 1063.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1037, p. 151, et annexe A des volumes 1043, 1050, 1053, 1055 et 1063.

No. 16041. AGREEMENT ESTABLISHING THE INTERNATIONAL FUND FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT. CONCLUDED AT ROME ON 13 JUNE 1976¹

N° 16041. ACCORD PORTANT CRÉATION DU FONDS INTERNATIONAL DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE. CONCLU À ROME LE 13 JUIN 1976¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

28 March 1978

FJI

(With effect from 28 March 1978.)

Registered ex officio on 28 March 1978.

ADHÉSION

Instrument déposé le :

28 mars 1978

FIDJI

(Avec effet au 28 mars 1978.)

Enregistré d'office le 28 mars 1978.

No. 16200. INTERNATIONAL SUGAR AGREEMENT, 1977. CONCLUDED AT GENEVA ON 7 OCTOBER 1977²

N° 16200. ACCORD INTERNATIONAL DE 1977 SUR LE SUCRE. CONCLU À GENÈVE LE 7 OCTOBRE 1977²

ACCESSION

Instrument deposited on:

27 March 1978

BOLIVIA

(With provisional effect from 27 March 1978.)

Registered ex officio on 27 March 1978.

ADHÉSION

Instrument déposé le :

27 mars 1978

BOLIVIE

(Avec effet à titre provisoire au 27 mars 1978.)

Enregistré d'office le 27 mars 1978.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1059, p. 191, and annex A in volumes 1060, 1061, 1063, 1065 and 1066.
² *Ibid.*, vol. 1064, p. 219, and annex A in volumes 1066, 1072, 1077 and 1078.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1059, p. 191, et annexe A des volumes 1060, 1061, 1063, 1065 et 1066.
² *Ibid.*, vol. 1064, p. 219, et annexe A des volumes 1066, 1072, 1077 et 1078.

ANNEX B

*Ratifications, accessions, prorogations, etc.,
concerning treaties and international agreements
filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

ANNEXE B

*Ratifications, adhésions, prorogations, etc.,
concernant des traités et accords internationaux
classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

ANNEX B

No. 718. AGREEMENT BETWEEN THE UNITED NATIONS (UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME) AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF VIET-NAM CONCERNING ASSISTANCE BY THE UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME TO THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF VIET-NAM. SIGNED AT SAIGON ON 7 MAY 1974¹

TERMINATION

The above-mentioned Agreement ceased to have effect on 21 March 1978, the date of entry into force of the Agreement between the United Nations (United Nations Development Programme) and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam concerning assistance by the United Nations Development Programme to the Government of the Socialist Republic of Viet Nam signed at New York on 21 March 1978, in accordance with article XIII (1) of the latter Agreement.²

Filed and recorded by the Secretariat on 21 March 1978.

ANNEXE B

N° 718. ACCORD ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES (PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT) ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU VIET-NAM RELATIF À UNE ASSISTANCE DU PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT AU GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU VIET-NAM. SIGNÉ À SAIGON LE 7 MAI 1974¹

ABROGATION

L'Accord susmentionné a cessé d'avoir effet le 21 mars 1978, date de l'entrée en vigueur de l'Accord entre les Nations Unies (Programme des Nations Unies pour le développement) et le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam relatif à une assistance du Programme des Nations Unies pour le développement au Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam signé à New York le 21 mars 1978, conformément à l'article XIII, paragraphe 1, de ce dernier Accord².

Classé et inscrit au répertoire par le Secrétariat le 21 mars 1978.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 933, p. 145.

² See p. 299 of this volume.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 933, p. 145.

² Voir p. 299 du présent volume.

Counterfoil No. 2 (even-numbered pages, Green) of the TIR Carnet

No.

- 1. Arrival certified by the Customs office at
- 2. Seals or identification marks found to be intact
- 3. Discharged packages or articles (as specified in the manifest)
- 4. New seals affixed
- 5. Conditions of discharge (if any)

6. Customs officer's signature and Customs office date stamp



VOUCHER No. 2 2. Customs office(s) of departure 1. 2. 3. For official use	1. TIR Carnet (number) 3. Issued by (name of issuing association) 4. Valid for the acceptance of Goods by the Customs office of departure up to and including 5. Holder of the carnet (name, address and country)	6. Country of departure 7. Country/countries of destination 10. Documents attached to the manifest	13. Gross weight in kg 16. Seals or identification marks applied (number, identification)
8. Registration No(s). of road vehicle(s) 9. Certificate(s) of approval (No. and date) GOODS MANIFEST 11. (a) Load compartment(s), or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	12. Number and type of packages or articles; description of Goods		15. I declare the information in items 1-14 to be correct and complete 16. Place and date 17. Signature of holder or agent 19. Customs office of departure and Customs office date stamp
14. Total number of packages entered on the manifest, Destination: 1. Customs office 2. Customs office 3. Customs office	20. Certificate of acceptance of Goods (Customs office of departure or of entry en route) <input type="checkbox"/> 21. Seals or identification marks found to be intact 22. Time-limit for transit 23. Registered by the Customs office at under No. 24. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) 25. Customs officer's signature and Customs office date stamp		26. Certificate of discharge (Customs office of exit en route or of destination) <input type="checkbox"/> 27. Seals or identification marks found to be intact 28. Number of packages discharged 29. Conditions of discharge (if any) 30. Customs officer's signature and Customs office date stamp

Carnet TIR No.



VOUCHER INTENDED EXCLUSIVELY
for the Customs Office of destination
if so required

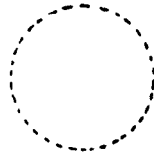
<u>Voucher No. 2 (pink)</u>		1. TIR carnet (number)	
2. Customs office(s) of departure		3. Issued by (name of issuing association)	
1. 2.		4. Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including	
3.		5. Holder of the carnet (name, address and country)	
For official use		6. Country of departure	
		7. Country/countries of destination	
8. Registration No(s). of road vehicle(s)		10. Documents attached to the manifest	
9. Certificate(s) of approval (No. and date)			
GOODS MANIFEST			
11. (a) Load compartment(s) or container(s)		12. Number and type of packages or articles; description	
(b) Marks and Nos. of packages or articles		13. Gross weight in kg	
		18. Seals or identification marks applied (number, identification)	
14. Total number of packages entered on the manifest, Destination:		15. I declare the information in items 1-14 to be correct and complete	
1. Customs office		16. Place and date	
2. Customs office		17. Signature of holder or agent	
3. Customs office		19. Customs office of departure Customs officer's signature and Customs office date stamp	
20. Certificate of acceptance of goods (Customs office of departure or of entry en route)		26. Certificate of discharge (Customs office of exit en route or of destination)	
<input type="checkbox"/> 21. Seals or identification marks found to be intact		<input type="checkbox"/> 27. Seals or identification marks found to be intact	
22. Time-limit for transit		28. Number of packages discharged	
23. Registered by the Customs office at under no.		29. Conditions of discharge (if any)	
24. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.)		30. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
25. Customs officer's signature and Customs office date stamp			

CERTIFIED REPORT (Yellow)

Drawn up in accordance with article 25 of the TIR Convention
(See also Rules 13 to 17 regarding the use of the TIR carnet)

<p>1. Customs office(s) of departure</p>	<p>2. TIR carnet No.</p>																												
	<p>3. Issued by</p>																												
<p>4. Registration No(s), of road vehicle(s) Identification No(s), of container(s)</p>	<p>5. Holder of carnet</p>																												
<p>6. The Customs seal(s) is/are intact <input type="checkbox"/> not intact <input type="checkbox"/></p> <p>7. The Load compartment(s) or container(s) is/are intact <input type="checkbox"/> not intact <input type="checkbox"/></p>	<p>8. Remarks</p>																												
<p>9. <input type="checkbox"/> No goods appeared to be missing <input type="checkbox"/> The goods indicated in items 10 to 13 are missing (M) or have been destroyed (D) as indicated in column 12</p>																													
<p>10. (a) Load compartment(s) or container(s)</p> <p>(b) Marks and Nos. of packages or articles</p>	<p>11. Number and type of packages or articles; description of goods</p>																												
	<p>12. M or D</p>																												
<p>14. Date, place and circumstances of the accident.</p>	<p>13. Remarks (give particulars of quantities missing or destroyed)</p>																												
<p>15. Measures taken to enable the TIR operation to continue</p> <p><input type="checkbox"/> affixing of new seals: number description</p> <p><input type="checkbox"/> transfer of load (see item 16 below)</p> <p><input type="checkbox"/> other</p>																													
<p>16. If the goods have been transferred: description of road vehicle(s)/container(s) substituted</p> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:50%;"></th> <th style="width:10%; text-align: center;">Approved</th> <th style="width:10%; text-align: center;">No</th> <th style="width:10%; text-align: center;">No</th> <th style="width:10%; text-align: center;">No.</th> <th style="width:10%; text-align: center;">of certificate</th> <th style="width:10%; text-align: center;">Number and particulars</th> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">Yes</td> <td style="text-align: center;">No</td> <td style="text-align: center;">No</td> <td style="text-align: center;">No</td> <td style="text-align: center;">of approval</td> <td style="text-align: center;">of seals affixed</td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(a) vehicle</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">.....</td> <td style="text-align: center;">.....</td> <td style="text-align: center;">...../.....</td> </tr> <tr> <td>(b) container</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">.....</td> <td style="text-align: center;">.....</td> <td style="text-align: center;">...../.....</td> </tr> </tbody> </table>			Approved	No	No	No.	of certificate	Number and particulars		Yes	No	No	No	of approval	of seals affixed	(a) vehicle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>/.....	(b) container	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>/.....
	Approved	No	No	No.	of certificate	Number and particulars																							
	Yes	No	No	No	of approval	of seals affixed																							
(a) vehicle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>/.....																							
(b) container	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>/.....																							
<p>17. Authority which drew up this certified report.</p> <p>..... Place/Date/Stamp</p> <p>..... Signature</p>	<p>18. Endorsement of next Customs office reached by the TIR transport</p> <p>..... Signature</p>																												

Mark the appropriate boxes with a cross



RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET

A. General

1. **Issue :** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.
2. **Language :** The TIR carnet is printed in French except for page 1 of the cover where the items are also printed in English ; this page is a translation of the «Rules regarding the use of the TIR carnet» given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the printed text may also be inserted.
3. **Validity :** The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR operation at the Customs office of destination, provided that it has been taken under Customs control at the Customs office of departure within the time-limit set by the issuing association (item 1 of page 1 of the cover and item 4 of the vouchers).
4. **Number of carnets :** Only one TIR carnet need be required for a combination of vehicles (coupled vehicles) or for several containers loaded either on a single vehicle or on a combination of vehicles (see also rule 10 (d) below).
5. **Number of Customs offices of departure and Customs offices of destination :** Transport under cover of a TIR carnet may involve several Customs offices of departure and destination, but, unless otherwise authorized :
 - (a) the Customs offices of departure must be situated in the same country ;
 - (b) the Customs offices of destination may not be situated in more than two countries ;
 - (c) the total number of Customs offices of departure and destination may not exceed four (see also rule 10 (e) below).
6. **Number of forms :** Where there is only one Customs office of departure, and one Customs office of destination, the TIR carnet must contain at least 2 sheets for the country of departure, 3 sheets for the country of destination and 2 sheets for each country traversed. For each additional Customs office of departure 2 extra sheets and for each additional Customs office of destination 3 extra sheets shall be required ; in addition, there must be 2 more sheets if the Customs offices of destination are situated in two different countries.
7. **Presentation at Customs offices :** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each Customs office of departure, Customs office *en route* and Customs office of destination. At the last Customs office of departure, the Customs Officer shall sign and date stamp item 19 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B. How to fill in the TIR carnet

8. **Erasures, over-writing :** No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any corrections shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initialised by the person making it and endorsed by the Customs authorities.
9. **Information concerning registration :** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification or manufacturer's no. shall be shown instead of the registration no.
10. **The manifest :**
 - (a) The manifest must be completed in the language of the country of departure, unless the Customs authorities allow another language to be used. The Customs authorities of the other countries traversed reserve the right to require its translation into their own language. In order to avoid delays which might ensue from this requirement, carriers are advised to supply the driver of the vehicle with the requisite translations.
 - (b) **The information on the manifest should be typed or multicoloured in such a way as to be clearly legible on all the sheets. Illegible sheets will not be accepted by the Customs authorities.**
 - (c) When there is not enough space in the manifest to enter all the goods carried, separate sheets of the same model as the manifest or commercial documents providing all the information required by the manifest may be attached to the vouchers. In such cases, all the vouchers must contain the following particulars :
 - (i) the number of sheets attached (box 10)
 - (ii) the number and type of packages or articles and the total gross weight of the goods listed on the attached sheets (boxes 11 to 13).
 - (d) When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers, the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be preceded by the registration no. of the vehicle or the identification no. of the container (item 11 of the manifest).
 - (e) Likewise, if there are several Customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under Customs control at, or intended for, each Customs office shall be clearly separated from each other on the manifest.
11. **Packing lists, photographs, plans, etc. :** When such documents are required by the Customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the Customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made to these documents in box 10 of all vouchers.
12. **Signature :** All vouchers (items 16 and 17) must be dated and signed by the holder of the TIR carnet or his agent.

C. Incidents or accidents

13. In the event of Customs seals being broken or goods being destroyed or damaged by accident *en route* the carrier shall immediately contact the Customs authorities, if there are any near at hand, or, if not, any other competent authorities of the country he is in. The authorities concerned shall draw up with the minimum delay the certified report which is contained in the TIR carnet.
14. In the event of an accident necessitating transfer of the load to another vehicle or another container, this transfer may be carried out only in the presence of one of the authorities mentioned in rule 13 above. The said authority shall draw up the certified report. Unless the carnet carries the words «Heavy or bulky goods», the vehicle or container substituted must be one approved for the transport of goods under Customs seals. Furthermore, it shall be sealed and details of the seal affixed shall be indicated in the certified report. However, if no approved vehicle or container is available, the goods may be transferred to an unapproved vehicle or container, provided it affords adequate safeguards. In the latter event, the Customs authorities of succeeding countries shall judge whether they, too, can allow the transport under cover of the TIR carnet to continue in that vehicle or container.
15. In the event of imminent danger necessitating immediate unloading of the whole or of part of the load, the carrier may take action on his own initiative without requesting, or waiting for action by the authorities mentioned in rule 13 above. It shall then be for him to furnish proof that he was compelled to take such action in the interests of the vehicle or container or of the road and, as soon as he has taken such preventive measures as the emergency may require, he shall notify one of the authorities mentioned in rule 13 above in order that the facts may be verified, the load checked, the vehicle or container sealed and the certified report drawn up.
16. The certified report shall remain attached to the TIR carnet until the Customs office of destination is reached.
17. In addition to the model form inserted in the TIR carnet itself, associations are recommended to furnish carriers with a supply of certified report forms in the language or languages of the countries of transit.

(Nom de l'Organisation internationale)

CARNET TIR*

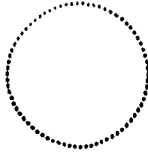


1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au Inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par
Issued by
.....
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire
Holder
.....
(nom, adresse, pays / name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association
émettrice
et cachet de cette association :
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association :
.....



5. Signature du secrétaire
de l'Organisation Internationale :
Signature of the secretary of the international organization :

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ
Country of departure

7. Pays de destination
Country/Countries of destination ()*

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (*)
Registration No(s), of road vehicle(s) ()*

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (*)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ()*

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (*)
Identification No(s), of container(s) ()*

11. Observations diverses
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet :
Signature of the carnet holder :

(*) Bliffer la mention inutile.
Strike out whichever does not apply

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

A. Généralités

1. **Emission :** Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
2. **Langue :** Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont également imprimées en anglais ; les « Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR » sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés.
3. **Vaildité :** le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice (rubrique 1 de la page 1 de la couverture et rubrique 4 des volets).
4. **Nombre de carnets :** Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10 d) ci-dessous).
5. **Nombre de bureaux de douane de départ et de destination :** Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais sauf autorisation :
 - a) les bureaux de douane de départ devront être situés dans le même pays ;
 - b) les bureaux de douane de destination ne pourront pas être situés dans plus de deux pays ;
 - c) le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser 4 (voir également la règle 10 e ci-dessous).
6. **Nombre de feuillets :** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 3 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ ou de destination supplémentaire, 2 autres feuillets, respectivement 3 autres feuillets, seront nécessaires ; en outre, il faudra ajouter 2 feuillets si les bureaux de douane de destination sont situés dans deux pays différents.
7. **Présentation aux bureaux de douane :** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 19).
8. **Grattage, surcharge :** Le carnet TIR ne comportera ni grattage ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en bifflant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
9. **Indication relative à l'immatriculation :** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.
10. **Manifeste :**
 - a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
 - b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou polycopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.
 - c) Lorsqu'il n'y a pas assez d'espace pour inscrire sur le manifeste toutes les marchandises transportées, des feuillets annexes, du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste, peuvent être attachées aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes :
 - i) nombre des feuillets-annexes (case 10),
 - ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuillets-annexes (cases 11 à 13).
 - d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'immatriculation du véhicule ou du No d'identification du conteneur (rubrique 11 du manifeste).
 - e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.
11. **Listes de collasage, photos, plans, etc. :** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigeront que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture du carnet. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 10 de tous les volets.
12. **Signature :** Tous les volets (rubriques 16 et 17) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées, le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.
14. En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat. A moins que le carnet ne porte la mention « marchandises pondéreuses ou volumineuses », le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scelllements douaniers. En plus, il sera scellé et le scellement apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.
15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.
16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.
17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre le modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

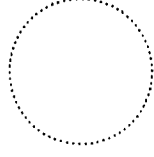
SOUCHE N° 1 (pages impaires, blanc)

du CARNET TIR

No

1. Pris en charge par le bureau de douane de
2. Sous le No
3. Scelllements ou marques d'identification apposés
4. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts
5. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.)

6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane



VOLET N° 1

2. Bureau(x) de douane de départ

1.
2.

3.

Pour usage officiel

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s)

9. Certificat(s) d'agrément (No et date)

MANIFESTE DE MARCHANDISES

11. a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s)
b) Marques et Nos des colis ou objets

12. Nombre et nature des colis ou objets ; désignation des marchandises

13. Poids brut en kg

18. Scelllements ou marques d'identification apposés, (nombre, identification)

1. CARNET TIR

No

3. Délivré par (nom de l'association émettrice)

4. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au

Inclus

5. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays)

6. Pays de départ

7. Pays de destination

10. Documents joints au manifeste

14. Total des colis figurant sur le manifeste

Destination :

Nombre

1. Bureau de douane

2. Bureau de douane

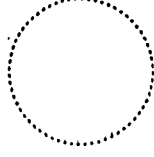
3. Bureau de douane

15. Je certifie que les indications sous rubriques 1 à 14 ci-dessus sont exactes et complètes

16. Lieu et date

17. Signature du titulaire ou de son représentant

19. Bureau de douane de départ du bureau de douane



20. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée)

21. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts

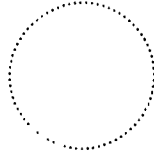
22. Délai de transit

23. Enregistré par le bureau de douane de

sous le No

24. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.)

25. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane



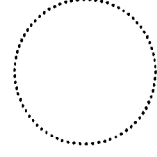
SOUCHE N° 2 (pages pairs, vert)

du CARNET TIR

No

1. Arrivée constatée par le bureau de douane de
2. Scelléments ou marques d'identification reconnus Intacts
3. Déchargé colis ou objets (comme stipulé sur le manifeste)
4. Nouveaux scelléments apposés
5. Réserves

6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane



VOLET N° 2

2. Bureau(x) de douane de départ

1.

3.

Pour usage officiel

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s)

9. Certificat(s) d'agrément (No et date)

MANIFESTE DE MARCHANDISES

11. a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s)
- b) Marques et Nos des colis ou objets

12. Nombre et nature des colis ou objets ; désignation des marchandises

18. Scelléments ou marques d'identification apposés, (nombre, identification)

13. Poids brut en kg

14. Total des colis figurant sur le manifeste

Destination :

1. Bureau de douane

2. Bureau de douane

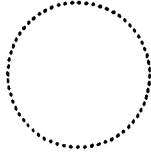
3. Bureau de douane

15. Je certifie que les indications sous rubriques 1 à 14, ci-dessus sont exactes et complètes

16. Lieu et date

17. Signature du titulaire ou de son représentant

19. Bureau de douane de départ
Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane



20. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée)

21. Scelléments ou marques d'identification reconnus Intacts

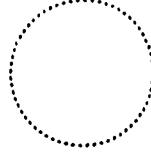
22. Délai de transit

23. Enregistré par le bureau de douane de

sous le No

24. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.)

25. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane



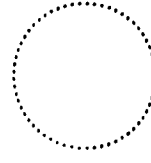
25. Certificat de décharge (bureau de douane de passage de sortie ou de destination)

27. Scelléments ou marques d'identification reconnus Intacts

26. Nombre de colis déchargés

29. Réserve

30. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane



Carnet TIR No . . .

**VOLET DESTINÉ EXCLUSIVEMENT,
en tant que de besoin, au bureau
de douane de destination**

VOLET N° 2 (rose)		CARNET TIR		No
2. Bureau(x) de douane de départ		3. Délivré par (nom de l'association émettrice)		
1.	2.	4. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ inclus jusqu'au		
3.		5. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays)		
Pour usage officiel		6. Pays de départ	7. Pays de destination	
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s)		10. Documents joints au manifeste		
9. Certificat(s) d'agrément (No et date)				
MANIFESTE DE MARCHANDISES				
11. a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) b) Marques et Nos des colis ou objets		12. Nombre et nature des colis ou objets ; désignation des marchandises		13. Poids brut en kg
14. Total des colis figurant sur le manifeste Destination :		15. Je certifie que les indications sous rubriques 1 à 14 ci-dessus sont exactes et complètes		18. Scelléments ou marques d'identification apposés, (nombre, identification)
1. Bureau de douane	Nombre	16. Lieu et date		19. Bureau de douane de départ Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane
2. Bureau de douane		17. Signature du titulaire ou de son représentant		
3. Bureau de douane				
20. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée)		26. Certificat de décharge (bureau de douane de passage de sortie ou de destination)		
<input type="checkbox"/> 21. Scelléments ou marques d'identification reconnus intacts		<input type="checkbox"/> 27. Scelléments ou marques d'identification reconnus intacts		
22. Délai de transit		28. Nombre de colis déchargés		
23. Enregistré par le bureau de douane de		29. Réserves		
24. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.)		30. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane		

Procès-verbal de constat (jamaïcain)

établi en application de l'article 25 de la Convention TIR
(voir également les règles 13 à 17 relatives à l'utilisation du carnet TIR)

2. Bureau(x) de douane de départ	CARNET TIR No
3. Délivré par	
5. Titulaire du carnet	
8. Observations	
4. No(s) d'immatriculation du/des véhicule(s) routier(s) No(s) d'identification du/des conteneur(s)	6. Le(s) scellément(s) douanier(s) est/sont Intact(s) non intact(s) <input type="checkbox"/> Intact(s) <input type="checkbox"/> non intact(s)
7. Le(s) compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) est/sont Intact(s) non intact(s) <input type="checkbox"/> Intact(s) <input type="checkbox"/> non intact(s)	9. <input type="checkbox"/> Aucune marchandise ne semble manquer <input type="checkbox"/> Les marchandises désignées dans les rubriques 10 à 13 manquent (M) ou sont détruites (D) comme indiqué dans la rubrique 12
10. a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) b) Marques et Nos des colis ou objets	11. Nombre et nature des colis ou objets : désignation des marchandises
12. M ou D	
13. Observations (indiquer notamment les quantités manquantes ou détruites)	
14. Date, lieu et circonstances de l'accident	
15. Mesures prises pour que l'opération TIR puisse se poursuivre <input type="checkbox"/> apposition de nouveaux scelléments : nombre caractéristiques <input type="checkbox"/> transbordement des marchandises (voir rubrique 16 ci-après) <input type="checkbox"/> autres	
16. Si les marchandises ont été transbordées : caractéristiques du/des véhicule(s) routier(s) ou du/des conteneur(s) de substitution No d'immatriculation: Agréé non ou No du certificat d'agrément Nombre et caractéristiques des scelléments apposés a) véhicule <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non / b) conteneur No d'identification <input type="checkbox"/> /	
17. Autorité ayant établi le présent procès-verbal Lieu / date / timbre signature	18. Visas du prochain bureau de douane touché par le transport TIR signature

Marquer d'une croix les cases qui contiennent

RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET

A. General

1. **Issue :** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.
2. **Language :** The TIR carnet is printed in French except for page 1 of the cover where the items are also printed in English ; this page is a translation of the « Rules regarding the use of the TIR carnet » given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the printed text may also be inserted.
3. **Validity :** The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR operation at the Customs office of destination, provided that it has been taken under Customs control at the Customs office of departure within the time-limit set by the issuing association (item 1 of page 1 of the cover and item 4 of the vouchers).
4. **Number of carnets :** Only one TIR carnet need be required for a combination of vehicles (coupled vehicles) or for several containers loaded either on a single vehicle or on a combination of vehicles (see also rule 10 (d) below).
5. **Number of Customs offices of departure and Customs offices of destination :** Transport under cover of a TIR carnet may involve several Customs offices of departure and destination, but, unless otherwise authorized :
 - (a) the Customs offices of departure must be situated in the same country ;
 - (b) the Customs offices of destination may not be situated in more than two countries ;
 - (c) the total number of Customs offices of departure and destination may not exceed four (see also rule 10 (e) below).
6. **Number of forms :** Where there is only one Customs office of departure, and one Customs office of destination, the TIR carnet must contain at least 2 sheets for the country of departure, 3 sheets for the country of destination and 2 sheets for each country traversed. For each additional Customs office of departure 2 extra sheets and for each additional Customs office of destination 3 extra sheets shall be required ; in addition, there must be 2 more sheets if the Customs offices of destination are situated in two different countries.
7. **Presentation at Customs offices :** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each Customs office of departure, Customs office *en route* and Customs office of destination. At the last Customs office of departure, the Customs Officer shall sign and date stamp item 19 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B. How to fill in the TIR carnet

8. **Erasures, over-writing :** No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any corrections shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initialled by the person making it and endorsed by the Customs authorities.
9. **Information concerning registration :** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification or manufacturer's no. shall be shown instead of the registration no.
10. **The manifest :**
 - (a) The manifest must be completed in the language of the country of departure, unless the Customs authorities allow another language to be used. The Customs authorities of the other countries traversed reserve the right to require its translation into their own language. In order to avoid delays which might ensue from this requirement, carriers are advised to supply the driver of the vehicle with the requisite translations.
 - (b) **The information on the manifest should be typed or multicolored in such a way as to be clearly legible on all the sheets. Illegible sheets will not be accepted by the Customs authorities.**
 - (c) When there is not enough space in the manifest to enter all the goods carried, separate sheets of the same model as the manifest or commercial documents providing all the information required by the manifest may be attached to the vouchers. In such cases, all the vouchers must contain the following particulars :
 - (i) the number of sheets attached (box 10)
 - (ii) the number and type of package, or articles and the total gross weight of the goods listed on the attached sheets (boxes 11 to 13).
 - (d) When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers, the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be preceded by the registration no. of the vehicle or the identification no. of the container (item 11 of the manifest).
 - (e) Likewise, if there are several Customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under Customs control at, or intended for, each Customs office shall be clearly separated from each other on the manifest.
11. **Packing lists, photographs, plans, etc. :** When such documents are required by the Customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the Customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made to these documents in box 10 of all vouchers.
12. **Signature :** All vouchers (items 16 and 17) must be dated and signed by the holder of the TIR carnet or his agent.

C. Incidents or accidents

13. In the event of Customs seals being broken or goods being destroyed or damaged by accident *en route* the carrier shall immediately contact the Customs authorities, if there are any near at hand, or, if not, any other competent authorities of the country he is in. The authorities concerned shall draw up with the minimum delay the certified report which is contained in the TIR carnet.
14. In the event of an accident necessitating transfer of the load to another vehicle or another container, this transfer may be carried out only in the presence of one of the authorities mentioned in rule 13 above. The said authority shall draw up the certified report. Unless the carnet carries the words « Heavy or bulky goods », the vehicle or container substituted must be one approved for the transport of goods under Customs seals. Furthermore, it shall be sealed and details of the seal affixed shall be indicated in the certified report. However, if no approved vehicle or container is available, the goods may be transferred to an unapproved vehicle or container provided it affords adequate safeguards. In the latter event, the Customs authorities of succeeding countries shall judge whether they, too, can allow the transport under cover of the TIR carnet to continue in that vehicle or container.
15. In the event of imminent danger necessitating immediate unloading of the whole or of part of the load, the carrier may take action on his own initiative without requesting, or waiting for action by the authorities mentioned in rule 13 above. It shall then be for him to furnish proof that he was compelled to take such action in the interests of the vehicle or container or of the load and, as soon as he has taken such preventive measures as the emergency may require, he shall notify one of the authorities mentioned in rule 13 above in order that the facts may be verified, the load checked, the vehicle or container sealed and the certified report drawn up.
16. The certified report shall remain attached to the TIR carnet until the Customs office of destination is reached.
17. In addition to the model form inserted in the TIR carnet itself, associations are recommended to furnish carriers with a supply of certified report forms in the language or languages of the countries of transit.

(Наименование международной организации)

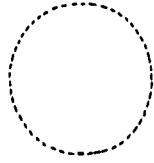
КНИЖКА МДП* В

1. Действительна для принятия грузов тамошей места отправления до (дата) включительно

2. Выдана (ком)
.....
(наименование выдавшего документ объединения)

3. Держатель
.....
(фамилия, адрес, страна)

4. Подпись представителя объединения, выдавшего документ, и печать этого объединения



5. Подпись секретаря международной организации

(Заполняется до использования держателем книжки)

6. Страна отправления

7. Страна (ы) назначения

8. Регистрационный (ые) номер (а) дорожного (ых) транспортного (ых) средства (-)

9. Свидетельство (а) о допущении дорожного (ых) транспортного (ых) средства (-) (номер и дата)

10. Дозволяющий (ые) номер (а) контейнера (ов)

11. Прочие замечания

12. Подпись держателя книжки

Вскрывать не нужно.
См. приложение 1 к Конвенции МДП 1975 г. в разработкой под эгидой Европейской Экономической Комиссии Организация Объединенных Наций.

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ КНИЖКОЙ МДП

А. Общие положения

1. Выдача: Книжка МДП выдается в стране отправления или в той стране, где держатель находится или имеет постоянное местопребывание.
2. Язык: Книжка МДП печатается на французском языке, за исключением лицевой стороны обложки, рубрики которой печатаются также на английском языке. "Правила пользования книжкой МДП" воспроизводятся на английском языке на странице 3 этой обложки. Кроме того, могут быть добавлены дополнительные страницы с переводом печатного текста на другие языки.
3. Срок действия: Книжка МДП действительна до завершения операции МДП в таможене места назначения, если она оформлена в таможене места отправления или срок, установленный выдающим документ объединением (рубрика 1 лицевой стороны обложки и рубрика 4 отрывных листов).
4. Число книжек: Для состава транспортных средств (специальные транспортные средства) или для нескольких контейнеров, погруженных либо на одно транспортное средство, либо на состав транспортных средств, выдается одна книжка МДП (см. также ниже пункт 10 "d").
5. Число таможен места отправления и места назначения: Маршруты перевозок с применением книжки МДП могут проходить через несколько таможен места отправления и назначения; однако, если нет особого разрешения:
 - a) таможен места отправления должны находиться в одной и той же стране;
 - b) таможен места назначения могут находиться не более чем в двух странах;
 - c) общее число таможен мест отправления и назначения не может превышать четырех (см. также ниже пункт 10 "e").
6. Число листов: Если маршрут перевозки проходит только через одну таможену места отправления и одну таможену места назначения, то в книжке МДП должно быть по меньшей мере 2 листа для страны отправления, 3 листа для страны назначения и 2 листа для каждой другой страны, по территории которой производится перевозка. Для каждой дополнительной таможенны места отправления или места назначения требуется соответственно 2 или 3 дополнительных листа; кроме того, следует добавить еще 2 листа, если таможен места назначения находятся в двух разных странах.
7. Предоставление в таможене: Книжка МДП должна представляться вместе с дорожным транспортным средством, составом транспортных средств или контейнером(ами) в каждой таможене места отправления, в каждой промежуточной таможене и в каждой таможене места назначения. В последней таможене места отправления таможенное лицо таможен ставит подпись и штамп с датой под грузовым манифестом на всех отрывных листах, которые будут использованы на остальной части маршрута (рубрика 19).
8. Подписки, пометки: В книжке МДП не должно быть ни подчисток, ни пометок. Все исправления должны быть произведены путем вычеркивания ошибочных указаний и добавления, в случае необходимости, надлежащих указаний. Всякое изменение должно быть подтверждено сделавшим его лицом и удостоверено таможенными органами.
9. Сведения, касающиеся регистрации: Если положениями национального законодательства не предусматривается регистрация прицепов и полуприцепов, то вместо регистрационного номера следует указать опознавательный или заводской номер.
10. Манифест:
 - a) Манифест заполняется на языке страны отправления, если только таможенные органы не разрешают использование другого языка. Таможенные органы других стран, по территории которых осуществляется перевозка, сохраняют за собой право требовать перевода манифеста на язык их страны. Во избежание задержек, которые могут быть вызваны этим требованием, перевозчикам рекомендуется иметь в своем распоряжении надлежащие переводы.
 - b) Указания, занесенные в манифест, должны быть отпечатаны на машинке или гектографированы так, чтобы они были удобочитаемы на всех листах. Листы, заполненные неразборчиво, не принимаются таможенными органами.
 - c) Если в манифесте не хватает места для внесения данных о всех перевозимых грузах, к отрывным листкам могут прилагаться дополнительные листы того же образца, что и манифест, или коммерческие документы с указанием всех сведений, которые приводятся в манифесте. В этом случае за все отрывные листки надлежит внести следующие сведения:
 - i) число дополнительных листов (рубрика 10);
 - ii) число и тип грузовых мест или предметов, а также общий вес брутто грузов, перечисленных в этих дополнительных листах (рубрики 11-13).
 - d) Если книжка МДП выдана на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, в манифесте следует указать отделение содержимое каждого транспортного средства или каждого контейнера. Этому указанию должен предшествовать регистрационный номер транспортного средства или опознавательный номер контейнера (рубрика 11 манифеста).
 - e) Если маршрут перевозки проходит через несколько таможен отправления или назначения, то записи, касающиеся прицепов для оформления грузов или грузов, предназначенных для каждой таможенны, также должны быть внесены в манифест отделения друг от друга.
11. Упаковочные листы, фотографии, схемы и т.д.: Если для опознавания тяжелых или громоздких грузов таможенные органы требуют, чтобы подобные документы были приложены к книжке МДП, последние должны быть заверены таможенными органами и приклеены к странице 2 обложки книжки. Кроме того, на всех отрывных листах в рубрике 10 следует перечислить эти документы.
12. Подпись: На всех отрывных листах (рубрики 16 и 17) должны быть проставлены дата и подпись держателя книжки МДП или его представителя.
13. Если в пути таможенное повреждение или печать случайно повреждена или груз погублен или поврежден, перевозчик должен немедленно обратиться к таможенным органам, если таковые находятся поблизости, или, в противном случае, к другим компетентным органам страны, в которой он находится. Последние в возможно короткий срок составляют протокол, приведенный в книжке МДП.
14. Если в результате дорожно-транспортного происшествия необходимо перегрузить груз на другое транспортное средство или в другой контейнер, то такая перегрузка может быть произведена лишь в присутствии представителя одного из органов, указанных выше в пункте 13. Данный орган составляет протокол. Если в книжке МДП не упомянуты "тяжеловесные или громоздкие грузы", то транспортное средство и контейнер, на которое(ий) грузы были перегружены, должно(должны) быть допущено (допущены) к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами. Кроме того, должны быть наложены таможенные печати и пломбы, которые должны быть описаны в протоколе. Однако при отсутствии допущения к перевозке транспортного средства или контейнера грузы могут быть перегружены на недопущенное(ий) транспортное средство или контейнер, если оно/он является достаточно надежным. В этом последнем случае таможенные органы расположенных далее по маршруту стран решают, могут ли также и они допустить дальнейшую перевозку грузов в этом транспортном средстве или контейнере с применением книжки МДП.
15. В случае непосредственно угрожающей опасности, требующей немедленной выгрузки всего груза или его части, перевозчик может по собственному усмотрению принять необходимые меры, не испортив и не снижая ответственности органов, упомянутых выше в пункте 13. В таком случае он должен привести доказательства того, что он выдвинул бы действия так в интересах сохранения транспортного средства или контейнера или груза, и, немедленно по прибытии срочных мер предупредительного характера, уведомить один из органов, упомянутых выше в пункте 13. Для установления фактов, проверив грузы, наложены пломбы на транспортное средство или контейнер и составлены протоколы.
16. Претензии должны отдаваться в книжке МДП до прибытия груза в таможену места назначения.
17. Объединениям рекомендуется предоставлять перевозчикам, помимо образца, указанного в саку книжку МДП, несколько бланков протоколов, составленных на языке(ях) стран, через которые проходит маршрут перевозки.

КОРНЕНОК № 1 (исчетные страны белого цвета) КНИЖКА МПС

1. Приклад для оформления таможенной (такой)

2. За №

3. Наклеенные пломбы или опознавательные знаки

4. Наклеенные печати и пломбы или опознавательные знаки призами неподороженными

5. Разное (установленный маршрут, таможен, где должен быть представлен груз, и т.д.)

6. Подпись должностного лица таможен и итерпелъ таможен с датой

ОТРАВНОЙ ЛИСТОК № 1		1. КНИЖКА МПС №	
2. Таможен(н) места отправления		3. Выдана (наименование выданного документа объединены)	
1. 2.		4. Действительна для оформления таможен места отправления до	
3.		5. Держатель книжки (наименование, адрес, страна)	
Для официального использования		6. Страна отправления	
		7. Страна(н) назначения	
8. Регистрационный(ные) номер(а) дорожного(ных) транспортно-ного(ных) средства(а) (-)		10. Прилагаемые в манифесту документы	
9. Свидетельство(а) о допущении (и к дате)			
ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ			
11. а) Грузовые(ые) отделен-ние(ия) или контей-нер(ы)		12. Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов	
б) Опознавательные зна-ки и номера грузовых мест или предметов		13. Вес брутто в кг	
		18. Наклеенные пломбы или опознава-тельные знаки (че-сло, иден-тификация)	
14. Общее число грузовых мест, записанных в манифесте Место назначения		15. Я заявляю, что сведения, приведенные выше в рубри-ках 1-14, точны и полны	
1. Таможен		16. Место и дата	
2. Таможен		17. Подпись держателя или его представителя	
3. Таможен		19. Таможен места отправления и итерпелъ таможен с датой	
20. Свидетельство о прикати груза к таможенному оформленю (таможен места отправления ил промежуточна таможен при въезде)			
<input type="checkbox"/> 21. Наклеенные печати и плом-бы или опознавательные знаки призами неподороженными		22. Продолжительность тран-зитной перевозки	
23. Зарегистровано таможен (такой) за №			
24. Разное (установленный маршрут, таможен, где должен быть представлен груз, и т.д.)			
25. Подпись должностного лица таможен и итерпелъ таможен с датой			

Корешок № 2 (четыре странички зеленого цвета) КНИЖКА МДП

<p>1. Прибытие установлено таможен (какой)</p> <p>2. <input type="checkbox"/> Наложены печати и пломбы или опознавательные знаки признамы неопределенными</p> <p>3. Произведено таможенное оформление грузовых мест или предметов (как указано в манифесте)</p> <p>4. Новые наложенные печати и пломбы</p> <p>5. Оговорки при оформлении</p>	<p>6. Подпись должностного лица таможен и вклейка таможен с датой</p> <div style="border: 1px dashed black; width: 100px; height: 100px; margin: 10px auto;"></div>
--	---

<p>ОТВЕТНОЙ ЛИСТОВ № 2</p> <p>2. Таможня(и) места отправления</p> <p>1. _____</p> <p>2. _____</p> <p>3. _____</p> <p>Для официального использования</p> <p>8. Регистрационный(ные) номер(а) дорожного(ых) транспортного(их) средства(а)</p> <p>9. Свидетельство(а) о дозуме(и) (№ и дата)</p> <p>ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ</p> <p>11. а) Грузовые(ые) отделение(ия) или контейнер(ы) б) Опознавательные знаки и номера грузовых мест или предметов</p> <p>12. Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов</p>	<p>1. КНИЖКА МДП № _____</p> <p>3. Выдана (наименование выдавшего документ, объединения)</p> <p>4. Действительна для оформления таможен места отправления до _____ включительно</p> <p>5. Держатель книжки (наименование, адрес, страна)</p> <p>6. Страна отправления</p> <p>7. Страна назначения</p> <p>10. Преплаченные и манифесту документы</p> <p>13. Вес брутто в кг</p> <p>18. Наложены пломбы или опознавательные знаки (число, вклейка, фискалы)</p>
---	---

<p>14. Общее число грузовых мест, записанных в манифесте Место назначения:</p> <p>1. Таможня _____</p> <p>2. Таможня _____</p> <p>3. Таможня _____</p> <p>15. Я заявляю, что сведения, приведенные выше в рубриках 1-14, точны и полны</p> <p>16. Место и дата _____</p> <p>17. Подпись держателя или его представителя _____</p> <p>19. Таможня места отправления таможен и вклейка таможен с датой</p>	<p>26. Свидетельство о произведенном таможенном оформлении (промежуточная таможен при выезде или таможен места назначения)</p> <p><input type="checkbox"/> 27. Наложены печати и пломбы или опознавательные знаки признамы неопределенными</p> <p>28. Число оформленных грузовых мест _____</p> <p>29. Оговорки при оформлении _____</p> <p>30. Подпись должностного лица таможен и вклейка таможен с датой</p>
--	---

КНИЖКА МДП № _____



ОТРАВНОЙ ЛИСТОК,
предназначенный, в случае необходимости, исключительно
для таможенного места назначения

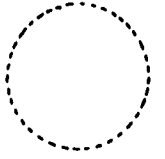


Отравной листок № 2 (розового цвета)		1. КНИЖКА МШ № ...	
2. Таможня(и) места отправления		3. Выдана (заказованна) выдающего документ объединения)	
1.		2.	
3.		4. Действительна для оформления таможенной места отправления включительно	
Для официального использования			
5. Держатель книжки (наименование, адрес, страна)		6. Страна отправления	
7. Страна(ы) назначения		10. Прилагаемые к манифесту документы	
8. Регистрационный(ные) номер(а) хромного(ых) транспортно-го(их) средства(-)		13. Вес брутто в кг	
9. Свидетельство(а) о допущении (№ и дата)		18. Наложённые пломбы или опознавательные знаки (число, идентифи- кация)	
ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ			
11. а) Грузовое (ые) отделение (ия) или контейнер(ы) б) Опознавательные знаки и номера грузовых мест или предметов		12. Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов	
14. Общее число грузовых мест, заши- фрованных в манифесте Место назначения:		15. Я заявляю, что сведения, приведённые выше в рубри- ках 1-14, точны и полны	
1. Таможня		16. Место и дата	
2. Таможня		17. Подпись держателя или его представителя	
3. Таможня		
20. Свидетельство о приёме груза в таможенному оформлению (таможня места отправления или промежуточная таможня при выезде)		26. Свидетельство о произведённом таможенном оформлении (про- межуточная таможня при выезде или таможня места назначения)	
<input type="checkbox"/> 21. Наложённые печати и пломбы или опознавательные знаки присланы непосредственно		<input type="checkbox"/> 27. Наложённые печати и пломбы или опознавательные знаки присланы непосредственно	
22. Продолжительность транзитной перевозки		28. Число оформленных грузовых мест	
23. Зарегистрировано таможенной (какой)		за № ...	
24. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.)		29. Оговорки при оформлении	
25. Подпись должностного лица таможни и клеточка таможни с датой		30. Подпись должностного лица таможни и клеточка таможни с датой	

ПРОТОКОЛ

составлен в соответствии со статьей 25 Конвенции МДП
(См. также правила 13-17, касающиеся пользования книжкой МДП)

1. Таможня(и) места отправления	2. Книжка МДП № ...
4. Регистрационный(ые) номер(а) дорожного(их) транспортно-го(их) средства(-) Оповестительный(ие) номер(а) контейнера(ов)	3. Выдана (кем) 5. Держатель книжки
6. Таможенная(ые) печать(и) и пломба(ы) не повреждены, повреждены <input type="checkbox"/>	8. Замечания
7. Грузовое(ые) отделение(я) не повреждено(ы), повреждено(ы) или контейнер(ы) <input type="checkbox"/>	
9. <input type="checkbox"/> Видимой прощак груза не установлено	Грузы, указанные в рубриках 10-13, отсутствуют (0) или уничтожены (у)
10. а) Грузовое(ые) отделение(я) или контейнер(ы) <input type="checkbox"/> б) Марка и номера грузовых мест или предметов	11. Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов 12. О или у 13. Замечания (в частности, указать недостающие количества или уничтоженные грузы)
14. Дата, место и условия дорожно-транспортного происшествия	
15. Меры, принятые для продолжения операции МДП <input type="checkbox"/> наложение новых печатей и пломб: число описание <input type="checkbox"/> перегрузка грузов (см. ниже рубрику 16) <input type="checkbox"/> прочие	
16. Если грузы были перегружены: отличительные признаки дорожного(их) транспортного(их) средства(-) или контейнера(ов), на которые были перегружены грузы а) Транспортное средство б) Контейнер	Число к описанию наложенных печатей и пломб Документ о допущении/..... Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Оповестительный номер/.....
17. Компетентный орган, составивший данный протокол место/дата/инициалы <input type="checkbox"/> Проставить крестик в соответствующих рубриках	18. Виза следующей таможни, через которую перевезены грузы с применением книжки МДП ПОДПИСЬ



(Nom de l'Organisation internationale)

CARNET TIR*

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

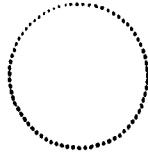
2. Délivré par
Issued by

.....
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire
Holder

.....
(nom, adresse, pays / name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association
émettrice
et cachet de cette association :
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association :



5. Signature du secrétaire
de l'organisation internationale :
Signature of the secretary of the international organization :

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ
Country of departure

7. Pays de destination
Country/Countries of destination ()*

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (*)
Registration No(s). of road vehicle(s) ()*

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (*)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ()*

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (*)
Identification No(s). of container(s) ()*

11. Observations diverses
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet :
Signature of the carnet holder :

(*) Biffer la mention inutile.
Strike out whichever does not apply

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

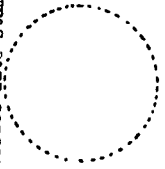
A. Généralités

1. **Emission :** Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
2. **Langue :** Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont également imprimées en anglais ; les « Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR » sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés.
3. **Validité :** le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice (rubrique 1 de la page 1 de la couverture et rubrique 4 des volets).
4. **Nombre de carnets :** il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10 d) ci-dessous).
5. **Nombre de bureaux de douane de départ et de destination :** Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais sauf autorisation :
 - a) les bureaux de douane de départ devront être situés dans le même pays ;
 - b) les bureaux de douane de destination ne pourront pas être situés dans plus de deux pays ;
 - c) le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser 4 (voir également la règle 10 e ci-dessous).
6. **Nombre de feuillets :** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 3 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ ou de destination supplémentaire, 2 autres feuillets, respectivement 3 autres feuillets, seront nécessaires ; en outre, il faudra ajouter 2 feuillets si les bureaux de douane de destination sont situés dans deux pays différents.
7. **Présentation aux bureaux de douane :** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 19).
8. **Grattage, surcharge :** Le carnet TIR ne portera ni grattage ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en biflant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
9. **Indication relative à l'immatriculation :** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.
10. **Manifeste :**
 - a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
 - b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou photocopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.
 - c) Lorsqu'il n'y a pas assez d'espace pour inscrire sur le manifeste toutes les marchandises transportées, des feuilles-annexes, du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste, peuvent être attachées aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes :
 - i) nombre des feuilles-annexes (case 10),
 - ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles-annexes (cases 11 à 13).
 - d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'immatriculation du véhicule ou du No d'identification du conteneur (rubrique 11 du manifeste).
 - e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.
11. **Listes de collage, photos, plans, etc. :** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigent que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture du carnet. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 10 de tous les volets.
12. **Signature :** Tous les volets (rubriques 16 et 17) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

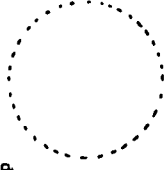
C. Incidents ou accidents

13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées, le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.
14. En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat. A moins que le carnet ne porte la mention « marchandises pondéreuses ou volumineuses », le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scelléments douaniers. En plus, il sera scellé et le scellement apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.
15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.
16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.
17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre le modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

Counterfoil No. 1 (odd-numbered pages, white) of the TIR Carnet

1. Accepted by the Customs office at	No.
2. Under No.	6. Customs officer's signature and Customs office date stamp
3. Seals or identification marks applied	
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact	
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.)	

VOUCHER No. 1	1. TIR Carnet (number...)
2. Customs office(s) of departure	3. Issued by (name of issuing association)
1.	2.
3.	4. Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including
For official use	5. Holder of the carnet (name, address and country)
6. Registration No(s), of road vehicle(s)	6. Country of departure
9. Certificate(s) of approval (No. and date)	7. Country/countries of destination
GOODS MANIFEST	10. Documents attached to the manifest

11. (a) Load compartment(s) or container(s)	12. Number and type of packages or articles; description	13. Gross weight in kg	18. Seals or identification marks applied (number, identification)
(b) Marks and Nos. of packages or articles			
14. Total number of packages entered on the manifest, Destination:	15. I declare the information in items 1-14 to be correct and complete	19. Customs office of departure and Customs office date stamp	
1. Customs office	16. Place and date		
2. Customs office	17. Signature of holder or agent		
3. Customs office			

20. Certificate of acceptance of goods (Customs office of departure or of entry en route)	
<input type="checkbox"/> 21. Seals or identification marks found to be intact	22. Time-limit for transit
23. Registered by the Customs office at	under No.
24. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)	
25. Customs officer's signature and Customs office date stamp	