Treaty Series

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

Recueil des Traités

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

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

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

Treaty Series

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

VOLUME 1898

Recueil des Traités

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

United Nations • Nations Unies
New York, 2000

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

VOLUME 1898 1995 I. Nos. 32365-32369

TABLE OF CONTENTS

I

Treaties and international agreements registered from 30 November 1995 to 1 December 1995

Page

No. 32365. Australia and Israel:

Treaty on mutual legal assistance in criminal matters. Signed at Canberra on 24 August 1994

Rectification of the above-mentioned Treaty 3

No. 32366. Australia and Mauritius:

Agreement relating to air services (with annex). Signed at Port Louis on 31 March 1995

Rectification of the above-mentioned Agreement 39

No. 32367. Australia and South Africa:

Agreement relating to air services (with annex). Signed at Pretoria on 18 July 1995 89

No. 32368. Australia and Viet Nam:

Agreement relating to air services (with annex). Signed at Canberra on 31 July 1995 123

No. 32369. New Zealand and China:

Agreement for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income (with protocol). Signed at Wellington on 16 September 1986 155

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

VOLUME 1898 1995 I. Nos 32365-32369

TABLE DES MATIÈRES

1

Traités et accords internationaux enregistrés du 30 novembre 1995 au 1er décembre 1995

Pages

No 32365. Australie et Israël :

Traité d'entraide judiciaire en matière pénale. Signé à Canberra le 24 août 1994

Rectification du Traité susmentionné 3

No 32366. Australie et Maurice :

Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Port-Louis le 31 mars 1995

Rectification de l'Accord susmentionné 39

No 32367. Australie et Afrique du Sud :

Accord relatif au transport aérien (avec annexe). Signé à Pretoria le 18 juillet 1995 89

No 32368. Australie et Viet Nam :

Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Canberra le 31 juillet 1995 123

No 32369. Nouvelle-Zélande et Chine :

Convention tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu (avec protocole). Signée à Wellington le 16 septembre 1986 155

Page

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

No. 4789. Agreement concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recoguition of approval for motor vehicle equipment and parts. Done at Geneva, on 20 March 1958:

Application by Italy of Regulation No. 93 annexed to the above-mentioned Agreement 254

No. 16743. Couvention on road signs and signals. Concluded at Vienna on 8 November 1968:

Entry into force of amendments to the above-mentioned Convention 255

Pages

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

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 :

Application par l'Italie du Règlement n° 93 annexé à l'Accord susmentionné 254

N° 16743. Convention sur la signalisation routière. Conclue à Vienne le 8 novembre 1968 :

Entrée en vigueur d'amendements à la Convention susmentionnée 255

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 30 November 1995 to 1 December 1995

Nos. 32365 to 32369

Traités et accords internationaux

enregistrés

du 30 novembre 1995 au 1er décembre 1995

Nos 32365 à 32369

No. 32365

AUSTRALIA
and
ISRAEL

Treaty on mutual legal assistance in criminal matters. Signed at Canberra on 24 August 1994

Rectification of the above-mentioued Treaty

Authentic texts: English and Hebrew.

Registered by Australia on 30 November 1995.

AUSTRALIE
et
ISRAËL

Traité d'entraide judiciaire en matière pénale. Signé à Canberra le 24 août 1994

Rectification du Traité susmentionné

Textes authentiques : anglais et hébreu.

Enregistrés par l'Australie le 30 novembre 1995.

TREATY[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL ON MUTUAL LEGAL ASSISTANCE IN CRIMINAL MATTERS

THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL;

DESIRING to extend to each other the widest measure of co-operation to combat crime;

HAVE AGREED as follows:

Article 1
Scope of application

1. The Contracting Parties shall, in accordance with this Treaty, grant to each other assistance in criminal proceedings or investigations in respect of all criminal matters.

2. Such assistance shall consist of:

(a) taking of evidence and the obtaining of statements of persons, including the execution of letters rogatory;

(b) provision of documents and other records;

(c) location and identification of persons;

(d) execution of requests for search and seizure;

(e) measures to locate, restrain and forfeit the proceeds of crime;

(f) seeking the consent of persons to be available to give evidence or to assist in investigations in the Requesting State, and where such persons are in custody arranging for their temporary transfer to that State;

(g) service of documents; and

(h) other assistance consistent with the objects of this Treaty which is not inconsistent with the law of the Requested State.

[1] Came into force on 23 September 1995, i.e., 30 days after the Contracting Parties had notified each other (on 9 July and 24 August 1995) of the completion of their respective requirements, in accordance with article 22 (1).

3. Assistance shall not include:

(a) the extradition of any person;

(b) the execution in the Requested State of criminal judgments imposed in the Requesting State except to the extent permitted by the law of the Requested State and this Treaty; and

(c) the transfer of persons in custody to serve sentences.

Article 2
Other assistance

This Treaty shall not derogate from obligations subsisting between the Contracting Parties whether pursuant to other treaties or arrangements or otherwise or prevent the Contracting Parties providing assistance to each other pursuant to other treaties or arrangements or otherwise.

Article 3
Judicial authorities and channels of communications

1. Requests for assistance shall emanate from a Judicial Authority of the Requesting State. A Judicial Authority means any court or tribunal of the Requesting State. In addition, for the purposes of this Treaty, the following authorities shall also be considered to be Judicial Authorities: for the State of Israel, the Attorney General or his delegate; and for Australia, the Attorney General or his delegate. Either State, with the consent of the another, may appoint other authority of that State to be considered to be a Judicial Authority for the purposes of this Treaty.

2. For Australia, the channel of communication shall be the Attorney General's Department, Canberra. For Israel, the channel of communication shall be the Ministry of Foreign Affairs, Jerusalem. In addition, in cases of urgency, a duplicate copy of a request to Israel may be sent to the International Department of the State Attorney's Office, Jerusalem.

Article 4
Refusal of assistance

1. Assistance shall be refused if:

(a) the request relates to the prosecution or punishment of a person for an offence that is regarded by the Requested State as:

(i) an offence of a political character; or

(ii) an offence under military law of the Requested State which is not also an offence under the ordinary criminal law of the Requested State; or

(b) there are substantial grounds for believing that the request for assistance has been made for the purpose of prosecuting or punishing a person on account of that person's race, sex, religion, nationality or political opinions or that that person's position may be prejudiced for any of these reasons.

2. Assistance may be refused if:

(a) the request relates to the prosecution or punishment of a person for an offence where the acts or omissions alleged to constitute that offence would not, if they had taken place within the jurisdiction of the Requested State, have constituted an offence;

(b) the request relates to the prosecution of a person for an offence in respect of which that person has been finally acquitted or pardoned or has served the sentence imposed;

(c) the Requested State is of the opinion that the request, if granted, would prejudice its sovereignty, security, public policy, national interest or other essential interests;

(d) the request relates to the prosecution or punishment of a person for an offence which is committed outside the territory of the Requesting State and the law of the Requested State does not provide for the punishment of an offence committed outside its territory in similar circumstances;

(e) the request concerns an offence which the Requested State considers a fiscal offence;

(f) provision of the assistance sought could prejudice a proceeding or investigation in the Requested State, prejudice the safety of any person or impose an excessive burden on the resources of that State; or

(g) the request relates to the prosecution or punishment of a person for an offence in respect of which the death penalty may be imposed or executed.

3. Before refusing to grant a request for assistance, the Requested State shall consider whether assistance may be granted subject to such conditions as it deems necessary. If the Requesting State accepts assistance subject to conditions, it shall comply with those conditions.

Article 5
Contents of requests

1. Requests for assistance shall include:

(a) the purpose of the request, a description of the assistance sought, and a statement setting out the connection between the assistance sought and the criminal matter to which it relates;

(b) the name of the competent authority conducting the proceeding or investigation to which the request relates;

(c) a description of the nature of the criminal matter including a statement of the relevant laws;

(d) except in the case of a request for service of documents, a description of the acts or omissions or matters alleged to constitute the offence;

(e) the court order, if any, sought to be enforced and a statement to the effect that it is a final order;

(f) details of any particular procedure or requirement that the Requesting State wishes to be followed, including a statement as to whether sworn or affirmed evidence or statements are required;

(g) the requirements, if any, of confidentiality and the reasons therefor; and

(h) specification of any time limit within which compliance with the request is desired.

2. Requests for assistance, to the extent necessary and insofar as possible, shall also include:

(a) the identity, nationality and location of the person or persons who are the subject of or who may have information relevant to the proceeding or investigation;

(b) a description of the information, statement or evidence sought;

(c) a description of the documents, records or articles of evidence to be produced as well as a description of the appropriate person to be asked to produce them; and

(d) information as to the allowances and expenses to which a person appearing in the Requesting State shall be entitled.

3. Requests for assistance and all supporting documents emanating from Israel may be in English, or in Hebrew accompanied by a translation into English. Requests for assistance and all supporting documents emanating from Australia shall be in English accompanied by a translation in Hebrew. Original documents submitted with a request which are in a language other than English or Hebrew may be submitted in their original language accompanied by an appropriate translation as set out above.

4. If the Requested State considers that the information contained in the request is not sufficient in accordance with this Treaty to enable the request to be dealt with, it may request additional information.

Article 6
Execution of requests

1. Requests for assistance shall be carried out in accordance with the law of the Requested State and, insofar as it is not incompatible with that law, in the manner requested by the Requesting State, provided that the execution of requests for assistance in investigations shall be granted to the extent permitted by the law of the Requested State.

2. The Requested State may postpone the delivery of material requested if such material is required for proceedings in respect of criminal or civil matters in that State.

3. The Requested State may transmit certified copies of records or documents requested, unless the Requesting State expressly requests the transmission of originals, in which case the Requested State shall make every effort to comply with the request.

4. The Requested State shall promptly inform the Requesting State of circumstances, when they become known to the Requested State, which are likely to cause a significant delay in executing or responding to the request.

5. The Requested State shall promptly inform the Requesting State of a decision of the Requested State not to comply in whole or in part with a request for assistance and the reason for that decision.

6. The Requested State shall transmit documents, statements, evidence and transcripts obtained in executing a request under this Treaty in the language as produced in that State, unless otherwise specifically asked for by the Requesting State.

Article 7
Return of material to Requested State

Where required by the Requested State, the Requesting State shall return the material provided under this Treaty when no longer needed for the relevant proceeding or investigation.

Article 8
Protecting confidentiality and restricting use of evidence and information

1. The Requested State, if so requested, shall keep the application for assistance, the contents of a request and its supporting documents, and the fact of granting such assistance, confidential. If the request cannot be executed without breaching confidentiality, the Requested State shall so inform the Requesting State which shall then determine whether the request should nevertheless be executed.

2. The Requesting State, if so requested, shall keep confidential evidence and information provided by the Requested State, except to the extent that the evidence and information is needed for the proceeding or investigation described in the request.

3. The Requesting State shall not use evidence or information obtained, nor anything derived from either, for purposes other than those stated in a request without prior consent of the Requested State.

Article 9
Service of documents

1. The Requested State shall effect service of documents which are transmitted to it for this purpose by the Requesting State.

2. A request to effect service of a document requiring the appearance of a person shall be made to the Requested State not less than 45 days before the date on which the appearance is required. In urgent cases, the Requested State may waive this requirement.

3. The Requested State may effect service of any document by registered mail or, if the Requesting State so requests, in any other manner required by the law of the Requesting State which is not inconsistent with the law of the Requested State.

4. The Requested State shall forward to the Requesting State proof of service of the documents. If service cannot be effected, the Requesting State shall be so informed and advised of the reasons.

Article 10
Taking of evidence

1. Where a request is made for the purpose of a proceeding in relation to a criminal matter, the Requested State shall take the evidence of witnesses for transmission to the Requesting State.

2. For the purposes of this Treaty, the giving or taking of evidence shall include the production of documents, records or other material.

3. For the purposes of requests under this Article, the Requesting State shall specify the subject matter about which persons are to be examined, including any questions to be put to such persons.

4. The parties to the relevant proceedings in the Requesting State, their legal representatives and the representatives of the Requesting State, may appear and question the person being examined, subject to the law of the Requested State and subject to the permission of the Court if required.

5. The Requested State will endeavour, subject to its laws, to arrange for the production of a transcript or recording of the proceedings, using any form of technology including audio or video recorders.

6. A person who is required to give evidence in the Requested State under this Article may decline to give evidence if:

(a) the law of the Requested State permits that witness to decline to give evidence in similar circumstances in proceedings originating in the Requested State; or

(b) the law of the Requesting State permits that witness to decline to give evidence in such proceedings in the Requesting State. If any person claims that there is a right to decline to give evidence under the law of the Requesting State, the Attorney General of that State shall, upon request, transmit a certificate to the Requested State setting out the law of the Requesting State concerning the status of that right. If the person claiming such right does not submit evidence to the contrary, the certificate shall be considered sufficient evidence as to the status of that right.

Article 11
Obtaining statements of persons

1. The Requested State shall, upon request, endeavour to obtain statements of persons for the purpose of a proceeding or an investigation in relation to a criminal matter in the Requesting State.

2. For the purposes of requests under this Article, the Requesting State, in addition to the requirements set out in Article 5, shall specify the subject matter about which it seeks statements from persons, including any questions which it seeks to be put to the person.

3. To the extent permitted by the laws of the Requested State, a representative of the Requesting State may be present during the taking of a statement of a person pursuant to this Article.

Article 12
Location and identification of persons

The Requested State shall make thorough efforts to ascertain the location and identity of persons specified in the request and believed to be within the Requested State.

Article 13
Availability of persons in custody to give evidence or to assist in investigations

1. A person in custody in the Requested State may, at the request of the Requesting State, be temporarily transferred to the Requesting State to give evidence or to assist in investigations.

2. The Requested State shall not transfer a person in custody to the Requesting State unless the person consents to that transfer.

3. While the person transferred is required to be held in custody under the law of the Requested State, the Requesting State shall hold that person in custody and shall return that person in custody to the Requested State at the conclusion of the matter in relation to which transfer was sought under paragraph 1 or at such earlier time as the person's presence is no longer required.

4. Where the Requested State advises the Requesting State that the transferred person is no longer required to be held in custody, that person shall be set at liberty and be treated as a person referred to in Article 14.

5. A person set at liberty under paragraph 4 shall, for the period during which his presence is still required in the Requesting State, receive the same allowances and expenses as would be payable to a person referred to in Article 14, and shall be entitled to the cost of his return travel to the Requested State, if he returns to that State.

6. The Requesting State shall be responsible for making all necessary arrangements for the transit of such persons through third countries.

Article 14
Availability of other persons to give evidence or assist in investigations

1. The Requesting State may request the assistance of the Requested State in obtaining a person's consent to:

(a) appear as a witness in proceedings in relation to a criminal matter in the Requesting State unless that person is the person charged; or

(b) assist in investigations in relation to a criminal matter in the Requesting State.

2. The Requested State, on behalf of the Requesting State, shall invite that person to consent to appear as a witness in proceedings or to assist in the investigations. Such person shall be under no compulsion to accept such an invitation.

Article 15
Safe conduct

1. Subject to paragraph 2, where a person is in the Requesting State pursuant to a request made under Articles 13 or 14:

(a) that person shall not be detained, prosecuted or punished in the Requesting State for any offence nor, to the extent permitted by the law of the Requesting State, be subject to any civil suit, being a civil suit to which the person could not be subjected if the person were not in the Requesting State, in respect of any act or omission which preceded the person's departure from the Requested State; and

(b) that person shall not, without that person's consent, be required to give evidence in any proceeding or to assist in any investigation other than the proceeding or investigation to which the request relates.

2. Paragraph 1 shall cease to apply if that person, being free to leave, and having been provided with the means to leave, has not left the Requesting State within a period of thirty days after that person has been officially notified that that person's presence is no longer required or, having left, has returned.

3. A person who does not consent to a request pursuant to Articles 13 or 14 shall not, by reason thereof, be liable to any penalty or be subjected to any coercive measure notwithstanding any contrary statement in the request or in any document accompanying the request.

Article 16
Provision of publicly available and official documents

1. The Requested State shall provide copies of documents and records that are open to public access as part of a public register or otherwise, or that are available for purchase by the public.

2. To the extent permitted by its laws, the Requested State may provide copies or extracts of documents or records needed in a criminal matter in the Requesting State, to the same extent that these may be available to its own authorities in a similar matter.

Article 17
Search and seizure

1. The Requested State shall, insofar as its law permits, carry out requests for search and seizure and for delivery of material to the Requesting State provided that the

information supplied, including additional information requested pursuant to paragraph 4 of Article 5, if any, would justify such action under the law of the Requested State.

2. The Requested State shall provide such information as may be required by the Requesting State concerning the result of any search, the place of seizure, the circumstances of seizure, and the subsequent custody of the material seized.

3. The Requesting State shall observe any conditions imposed by the Requested State in relation to any seized material which is delivered to the Requesting State.

Article 18
Proceeds of crime

1. The Requested State shall, upon request, endeavour to ascertain whether any proceeds of a crime are located within its jurisdiction and shall notify the Requesting State of the results of its inquiries. In making the request, the Requesting State shall notify the Requested State of the basis of its belief that such proceeds may be located in its jurisdiction.

2. Where pursuant to paragraph 1, suspected proceeds of crime are found, the Requested State shall take such measures as are permitted by its law to prevent any dealing in, transfer or disposal of, those suspected proceeds of crime, pending a final determination in respect of those proceeds by a court of the Requesting State.

3. The Requested State shall, to the extent and in any manner permitted by its law, confiscate or forfeit the proceeds of crime located within its jurisdiction. For the purposes of this paragraph, the Requested State may either:

(a) submit an order of a court of the Requesting State to its competent authorities for enforcement; or

(b) initiate proceedings in its own courts with a view to obtaining an order forfeiting the proceeds. The Requesting State shall provide all necessary evidence in order to facilitate these proceedings.

4. In the application of this Article, the rights of bona fide third parties shall be respected under the law of the Requested State.

5. The Requested State shall retain the property referred to in paragraph 3.

6. In this Article "proceeds of crime" means any property suspected, or found by a court, to be property derived or realized, directly or indirectly, as a result of the commission of an offence or to represent the value of property and other benefits derived from the commission of an offence.

Article 19
Certification and authentication

1. Documents or materials supporting a request for assistance involving the use of compulsory measures or the forfeiture of proceeds of crime shall be authenticated in accordance with paragraph 2. Documents or materials furnished in response to a request shall be similarly authenticated if requested.

2. Documents and materials are authenticated for the purposes of this Treaty if:

(a) they purport to be signed or certified by a judge, magistrate or other competent authority in or of the State sending the document; and

(b) they purport to be sealed with an official seal of:

(i) the State sending the document;

(ii) a minister of state of that State; or

(iii) a department of state of that State.

3. Copies of original documents and materials are certified for the purposes of this Treaty if a judge, magistrate, or other competent authority of the State sending the copy certifies that it is a true and correct copy of the original document or material.

Article 20
Representation and expenses

1. Unless otherwise provided in this Treaty the Requested State shall make all necessary arrangements for the representation of the Requesting State in any proceedings arising out of a request for assistance and shall otherwise represent the interests of the Requesting State.

2. The Requested State shall meet the cost of fulfilling the request for assistance except that the Requesting State shall bear:

(a) the expenses associated with conveying any person to or from the territory of the Requested State, any fees, allowances or expenses payable to that person while in the Requesting State pursuant to a request under Articles 9, 13 or 14 and the expenses associated with the holding of a person in custody in the Requesting State pursuant to Article 13.

(b) the expenses associated with conveying custodial or escorting officers; and

(c) where required by the Requested State, exceptional expenses in fulfilling the request.

Article 21
Consultation

The Contracting Parties shall consult promptly, at the request of either, concerning the interpretation, the application or the implementation of this Treaty, either generally or in relation to a particular case.

Article 22
Entry into force and termination

1. This Treaty shall enter into force thirty days after the date on which the Contracting Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of this Treaty have been complied with.

2. This Treaty shall apply to requests whether or not the relevant acts or omissions occurred prior to the Treaty entering into force.

3. Either Contracting Party may terminate this Treaty by notice in writing at any time and it shall cease to be in force on the one hundred and eightieth day after the day on which notice is given.

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

DONE in duplicate at Canberra on the twenty-fourth day of August, 1994, corresponding to the seventeenth day of Elul, 5754, in the English and Hebrew languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Australia:

[1]

For the Government of the State of Israel:

[2]

[1] Michael Lavarch.
[2] David Libai.

נעשה בשני עותקים ביום 24 פברואר 1994, שהוא כ"ט אדר התשנ"ד, בשפות האנגלית והעברית, ולשני הנוסחים דין מקור שווה.

בשם ממשלת אוסטרליה

בשם ממשלת מדינת ישראל

סעיף 20
ייצוג והוצאות

1. זולת אם נקבע באמנה זו אחרת, תעשה המדינה המתבקשת את כל הסידורים הנחוצים לייצוג המדינה המבקשת בהליכים הנובעים מבקשת העזרה ותייצג בנוסף לכך את האינטרסים של המדינה המבקשת.

2. המדינה המתבקשת תישא בהוצאות מילוי הבקשה לעזרה; ואולם המדינה המבקשת תישא:

(א) בהוצאות הכרוכות בהובלת קציני משטרה או מלווים של שטח המדינה המתבקשת או ממנה, תשלומים, הקצובות או הוצאות המשלמות לאותו אדם בעודו במדינה המבקשת כתוצאה מבקשה בהתאם לסעיפים 9, 13 או 14 ואת ההוצאות הכרוכות בהחזקת אדם במעצר או במאסר במדינה הטבקשת בהתאם לסעיף 13.

(ב) בהוצאות הכרוכות בהסעת קציני משטרה ומלווים; וכן

(ג) מקום שיידרש על-ידי המדינה המתבקשת, הוצאות הריגות למילוי הבקשה.

סעיף 21
התייעצות

הצדדים המתקשרים יתייעצו זה בזה ללא שהות, לבקשת אחד מהם, בנוגע לפירוש אמנה זו, החלתה את מימושה, באופן כללי או ביחס למקרה מיוחד.

סעיף 22
כניסה לתוקף וסיום

1. אמנה זו תכנס לתוקף שלושים יום לאחר התאריך שבו הודיעו הצדדים המתקשרים זה לזה בכתב כי מולאו דרישותיהם לגבי כניסתה לתוקף של אמנה זו.

2. אמנה זו תחול על בקשות בין אם המעשים או המחדלים נשוא הבקשה ארעו לפני כניסתה לתוקף של אמנה זו, בין אם לאו.

3. כל אחד מן הצדדים המתקשרים רשאי להסתלק מאמנה זו בכל עת בהודעה בכתב, והיא תחדל להיות בתוקף ביום המאה ושמונים לאחר יום מתן ההודעה.

ולראיה לכך, חתמו החתומים מטה, שהוסמכו לכך כחוק איש ע"י ממשלתו, על אמנה זו.

2. מקום שבהתאם לס"ק 1 נמצא רכוש הנחשדים שמקורו בעבירה, תנקוט המדינה המתבקשת אמצעים ככל שמתירים דיניה כדי למנוע שימוש ברכוש זה, העברתו או העלמתו, עד לקביעה סופית באשר לרכוש זה על-ידי בית משפט של המדינה המבקשת.

3. בהיקף ובצורה שמתירים דיניה, תחרים המדינה המתבקשת או תחלט רכוש שמקורו בעבירה המצוי בתחום שיפוטה, לצרכי ס"ק זה, רשאית המדינה המתבקשת;

(א) להגיש צו בית-משפט של מדינה המבקשת לרשויותיה המוסמכים לשם אכיפה; או

(ב) ליזום הליכים בבתי משפט שלה במטרה להגיש צו המורה על חילוט הרכוש. המדינה המבקשת תמציא את כל הראיות הנחוצות כדי לקדם הליכים אלה.

4. בהחלת סעיף זה, יש לכבד זכויות צד שלישי שנרכשו בתום לב בהתאם לדיני המדינה המתבקשת.

5. הרכוש המאוזכר בס"ק 3 יישאר בידי המדינה המתבקשת.

6. בסעיף זה, רכוש שמקורו בעבירה - פירושו רכוש הנחשד, או אשר קבע בית-משפט שהינו רכוש שנובע או שמומש, במישרין או בעקיפין, כתוצאה מביצוע עבירה, או כמייצג את ערך הרכוש ואת טובות ההנאה האחרות הנובעות מביצוע עבירה.

סעיף 19
אישור ואימות

1. מסמכים או חומר לביסוס בקשה לעזרה הכרוכה בנקיטת אמצעי כפייה או בחילוט רכוש שמקורו בעבירה יאומתו בהתאם לס"ק 2. מקום שיידרש, יאומתו מסמכים או חומר שיימסרו תוך היענות לבקשה, באותו אופן.

2. מסמכים וחומרים ייחשבו כמאומתים לצרכי אמנה זו אם הם:

(א) נחזים כחתומים או מאומתים בידי שופט, שופט שלום או רשות מוסמכת אחרת במדינה השולחת את המסמך או מטעמה; וכן

(ב) נחזים כחתומים בחותם רשמי של:

(1) המדינה השולחת את המסמך;

(2) שר של אותה מדינה;

(3) משרד ממשלתי של אותה מדינה.

3. עותקים של מסמכים וחומרים מקוריים יהיו מאומתים לצרכי אמנה זו אם שופט, שופט שלום, או רשות מוסמכת אחרת של המדינה השולחת את ההעתק מאשרת כי ההעתק הנו העתק מהימן ומדויק של המסמך המקורי.

(ב) לא יידרש אותו אדם, שלא בהסכמתו, להעיד בהליך כלשהו או לסייע בחקירה כלשהי, זולת הליך או חקירה הנוגעים לבקשה.

2. ס"ק 1 לא יחול עוד במקרה שאותו אדם, בהיותו חופשי לעזוב, בהיותו מצוי באמצעים שקיבל לשם כך, לא עזב את המדינה המבקשת תוך תקופה של שלושים יום לאחר שאדם זה קיבל הודעה רשמית כי נוכחותו אינה דרושה עוד; או במקרה שאותו אדם חזר, לאחר שעזב.

3. אדם שאינו מסכים לבקשה לפי סעיפים 13 או 14 לא יהא צפוי, מהסיבה האמורה, לעונש, או חשוף לאמצעי כפייה כשלהו, על אף הודעה סותרת בבקשה או מסמך מצורף לבקשה.

סעיף 16
המצאת מסמכים זמינים לציבור ומסמכים רשמיים

1. המדינה המתבקשת תמציא מסמכים ורשומות הנגישים לציבור כחלק מפנקס רשומות או אחרת, או זמינים לרכישה על-ידי הציבור.

2. במידה שדיני המדינה המתבקשת מתירים זאת, רשאית להמציא העתקים או קטעים נבחרים ממסמכים או מרשומות הדרושים לעניין פלילי במדינה המבקשת, באותה מידה שאלה יכולים להיות זמינים לרשויותיה היא בענין דומה.

סעיף 17
חיפוש ותפיסה

1. במידה שדיניה מתירים זאת, תבצע המדינה המתבקשת בקשות לחיפוש ותפיסה ולמסירת חומר למדינה המבקשת, ובלבד שהמידע הנמסר, לרבות מידע מבוקש נוסף לפי סעיף 5, ס"ק 4, אם ישנו כזה, יש בו כדי להצדיק פעולה כאמור בהתאם לדיני המדינה המתבקשת.

2. המדינה המתבקשת תמציא מידע כאמור ככל שיידרש על-ידי המדינה המבקשת באשר לתוצאות החיפוש, מקום התפיסה, נסיבות התפיסה, ושמירה לאחר מכן של החומר הנתפס.

3. המדינה המבקשת תמלא אחרי כל תנאי שמתנה המדינה המתבקשת בקשר לחומר שנתפס ואשר נמסר למדינה המבקשת.

סעיף 18
רכוש שמקורו בעבירה

1. המדינה המתבקשת תשתדל, לפי בקשה, לוודא אם מצוי בתחום שיפוטה רכוש שמקורו בעבירה, ותודיע למדינה המבקשת על תוצאות חקירותיה. בבקשתה תודיע המדינה המבקשת למדינה המתבקשת על מה מתבססת סברתה שייתכן כי רכוש כאמור נמצא בתחום שיפוטה.

2. המדינה המתבקשת לא תעביר אדם במעצר או במאסר אל המדינה המבקשת, זולת אם הסכים האדם להעברה כאמור.

3. כל עוד יש להחזיק את האדם במעצר או במאסר כמתחייב מדיני המדינה המתבקשת, תחזיק המדינה המבקשת אותו אדם במעצר או במאסר ותחזיר אותו במעצר או במאסר אל המדינה המתבקשת בתום העניין אשר בקשר אליו נתבקשה ההעברה על-פי ס"ק 1 או במועד מוקדם יותר, ככל שנוכחות האדם האמור אינה דרושה עוד.

4. מקום שהמדינה המתבקשת מודיעה למדינה המבקשת כי אין להחזיק עוד את האדם המועבר במעצר או במאסר, ישוחרר אדם זה וינהגו בו כפי שנוהגים באדם המאוזכר בסעיף 14.

5. אדם ששוחרר בהתאם לס"ק 4 יקבל, עבור התקופה שבה הוא נדרש עדיין להיות נוכח במדינה המבקשת, אותן הקצבות והוצאות המשתלמות לאדם כמאוזכר בסעיף 14, ויהא זכאי לקבל את עלות נסיעתו בחזרה אל המדינה המתבקשת, אם הוא חוזר לאותה מדינה.

6. המדינה המבקשת תהא אחראית לעשיית כל הסידורים הנחוצים למעבר אנשים כאמור דרך מדינה שלישית.

סעיף 14
זמינותם של אנשים אחדים להעיד או לסייע בחקירות

1. המדינה המבקשת רשאית לבקש את סיוע המדינה המתבקשת בהשגת הסכמתו של אדם:

(א) להופיע כעד בהליכים בקשר לעניין פלילי במדינה המבקשת, אלא אם אדם זה הוא הנאשם; או

(ב) לסייע בחקירות בקשר לעניין פלילי במדינה המבקשת.

2. המדינה המתבקשת, בשם המדינה המבקשת, תזמין את האדם להסכים להופיע כעד בהליכים או לסייע בחקירות. אדם כאמור לא יהא חייב לקבל על עצמו הזמנה כאמור.

סעיף 15
מעבר חופשי

1. בכפוף לס"ק 2, מקום שאדם נמצא במדינה המבקשת בהתאם לבקשה שהוגשה על-פי סעיפים 13 או 14;

(א) לא ייעצר אותו אדם, לא יועמד לדין ולא יינתן במדינה המבקשת בשל עבירה כשלהי, ובמידה שדיני המדינה המבקשת מתירים זאת, גם לא יהיה נתון לתביעה אזרחית, לרבות תביעה אזרחית שהאדם לא היה יכול להיות נתון לה לולא נמצא במדינה המבקשת, בקשר למעשה או מחדל הקודמים ליציאת האדם מן המדינה המתבקשת; וכן

4. הצדדים להליכים הנוגעים לעניין במדינה המבקשת, נציגיהם המשפטיים ונציגי המדינה המבקשת רשאים להופיע ולתשאל את האדם הנחקר, בכפוף לדיני המדינה המתבקשת, ומקום שנדרש, בכפוף להיתר בית המשפט.

5. המדינה המתבקשת תשתדל, בכפוף לדיניה, לערוך סידורים להמצאת תעתיק ההליכים או הקלטתם, תוך שימוש בטכנולוגיה לסוגיה, לרבות רשמי קול או וידיאו.

6. אדם הנדרש להעיד במדינה המתבקשת בהתאם לסעיף זה רשאי לסרב להעיד אם:

(א) דיני המדינה המתבקשת מתירים לאותו עד לסרב להעיד בנסיבות דומות בהליכים שמקורם במדינה המתבקשת; או

(ב) דיני המדינה המבקשת מתירים לאותו עד למאן להעיד בהליכים כאמור במדינה המבקשת. טען אדם כי יש זכות לסרב להעיד על-פי דיני המדינה המבקשת, יעביר היועץ המשפטי לממשלה (ATTORNEY GENERAL) של אותה מדינה למדינה המתבקשת לפי בקשה, תעודה המפרטת את דיני המדינה המבקשת באשר לעמדה של אותה זכות. לא הגיש האדם הטוען לזכות כאמור ראיה לסתור, תיחשב התעודה כראיה מספקת באשר למעמדה של אותה זכות.

סעיף 11
קבלת הודעות מאנשים

1. המדינה המתבקשת תשתדל לפי בקשה, לקבל הודעות מאנשים לצורך הליך או חקירה בקשר לעניין פלילי במדינה המבקשת.

2. לצרכי בקשות בהתאם לסעיף זה, תפרט המדינה המבקשת, בנוסף לדרישות המפורטות בסעיף 5, את הנושא שאודותיו היא מבקשת לקבל הודעות מאנשים, לרבות שאלות שהיא מבקשת להציג להם.

3. על-פי המותר בדיני המדינה המתבקשת, רשאי נציג המדינה המבקשת להיות נוכח בשעת קבלת הודעתו של אדם, בהתאם לסעיף זה.

סעיף 12
מקום האנשים וזיהוים

המדינה המתבקשת תעשה כמיטב יכולתה לוודא את מקומם ואת זיהוים של אנשים המפורטים בבקשה, אשר יש הנחה כי הם נמצאים בתחומי המדינה המתבקשת.

סעיף 13
זמינותם של אנשים במעצר או במאסר להעיד או לסייע בחקירות

1. אדם הנמצא במעצר או במאסר במדינה המתבקשת, ניתן, לבקשת המדינה המבקשת, להעבירו זמנית אל המדינה המבקשת כדי להעיד או לסייע בחקירות.

סעיף 8
הגנה על סודיות והגבלת שימוש בראיות ובמידע

1. המדינה המתבקשת תשמור בסוד, אם תידרש, את הגשת הבקשה לעזרה, את תוכנה, לרבות המסמכים התומכים בה, ועובדת ההיענות לבקשה לעזרה משפטית כאמור. לא ניתן למלא את הבקשה ללא הפרת סודיות, תיידע על כך המדינה המתבקשת את המדינה המבקשת, אשר תחליט אז אם יש לבצע את הבקשה למרות זאת.

2. המדינה המבקשת, אם תידרש, תשמור בסוד ראיות ומידע שסיפקה לה המדינה המתבקשת, אלא במידה שהראיות והמידע דרושים להליך המשפטי או לחקירה המתוארים בבקשה.

3. המדינה המבקשת לא תשתמש בראיות או במידע שקיבלה, או בדבר הנובע מהם, לצרכים השונים מאלה המפורטים בבקשה, ללא הסכמה קודמת של המדינה המתבקשת.

סעיף 9
המצאת מסמכים

1. המדינה המתבקשת תבצע המצאת מסמכים המועברים אליה למטרה זו על-ידי המדינה המבקשת.

2. בקשה לביצוע המצאת מסמך המחייב הופעת אדם תוגש למדינה המתבקשת לא פחות מארבעים וחמישה (45) יום לפני התאריך שבו הוא נדרש להופיע. במקרים דחופים רשאית המדינה המתבקשת לוותר על דרישה זו.

3. המדינה המתבקשת רשאית לבצע המצאת מסמך כלשהו באמצעות דואר רשום; או, לבקשת המדינה המבקשת, בכל דרך אחרת המתחייבת על-פי דיני המדינה המבקשת שאינה סותרת את דיני המדינה המתבקשת.

4. המדינה המתבקשת תשלח למדינה המבקשת הוכחה בדבר המצאת המסמכים. לא תוכל ההמצאה להתבצע, יודיעו על כך למדינה המבקשת בצירוף הנימוקים לכך.

סעיף 10
גביית עדויות

1. מקום שהוגשה בקשה לצורך הליך הקשור לעניין פלילי, תגבה המדינה המתבקשת עדות מעדים לשם העברתה לידי המדינה המבקשת.

2. לצרכי אמנה זו, מסירת עדויות או גבייתן תכלול המצאת מסמכים, רשומות או חומר אחר.

3. לצרכי בקשות על-פי סעיף זה, תפרט המדינה המבקשת את הנושא שאודותיו יש לחקור אנשים, לרבות השאלות שיש להציג לאנשים האמורים.

(ד) מידע בדבר הקצבות והוצאות אשר אדם המופיע במדינה המבקשת יהא זכאי להן.

3. בקשות לעזרה ומסמכים מסייעים הבאים מישראל אפשר שיהיו באנגלית, או בעברית מלווה תרגום לאנגלית. בקשות לעזרה ומסמכים מסייעים הבאים מאוסטרליה יהיו באנגלית מלווה בתרגום לעברית. מסמכים מקוריים המונשים ביחד עם בקשה שהם בשפה שאיננה אנגלית או עברית אפשר כי יונשו בשפתם המקורית, בליווי תרגום נאות כמפורט לעיל.

4. סבורה המדינה המתבקשת כי המידע הכלול בבקשה אינו מספיק, על-פי אמנה זו, כדי לאפשר טיפול בבקשה, רשאית היא לבקש מידע נוסף.

סעיף 6
ביצוע הבקשות

1. בקשות לעזרה יבוצעו בהתאם לדיני המדינה המתבקשת, במידה ואין הביצוע סותר דינים אלה גם בדרך המבוקשת על-ידי המדינה המבקשת, ובלבד שביצוע בקשות לעזרה בחקירות יהיה בהיקף המותר על-פי דיני המדינה המתבקשת.

2. המדינה המתבקשת רשאית לדחות למועד מאוחר יותר את מסירת החומר המבוקש, אם החומר האמור דרוש להליכים משפטיים בקשר לעניינים פליליים או אזרחיים באותה מדינה.

3. המדינה המתבקשת רשאית להעביר העתקים מאומתים של רשומות או מסמכים מבוקשים, זולת אם המדינה המבקשת במפורש להעביר אליה את החומר המקורי, כי אז תעשה המדינה המתבקשת כל מאמץ להיענות לבקשה.

4. המדינה המתבקשת תיידע ללא שהות את המדינה המבקשת על הנסיבות, עת שייוודע למדינה המתבקשת, העלולות לגרום לדחיה משמעותית של מועד ביצוע הבקשה או מועד התגובה.

5. המדינה המתבקשת תיידע ללא שהות את המדינה המבקשת על החלטתה שלא להיענות לבקשת העזרה, כולה או מקצתה, והנימוקים להחלטה זו.

6. המדינה המתבקשת תעביר מסמכים, הודעות, ראיות ותעתיקים, שהושגו תוך ביצוע בקשה בהתאם לאמנה זו, בשפה שבה הם נעשו באותה מדינה, זולת אם מתבקש במפורש אחרת על-ידי המדינה המבקשת.

סעיף 7
החזרת חומר למדינה המתבקשת

מקום שהמדינה המתבקשת דורשת זאת, תחזיר המדינה המבקשת את החומר שהומצא בהתאם לאמנה זו, כאשר אין הוא דרוש עוד לצורך ההליך המשפטי או החקירה הנוגעים לעניין.

(ד) הבקשה מתייחסת להעמדת אדם לדין או לענישתו בשל עבירה שנעברה מחוץ לתחומי המדינה המבקשת, ודיני המדינה המתבקשת אינם מאפשרים הענשת אדם על עבירה שנעברה באותן נסיבות, מחוץ לשטחה;

(ה) הבקשה נוגעת לעבירה שהמדינה המתבקשת רואה בה עבירה פיסקלית;

(ו) מתן עזרה כמבוקש יכול שיפגע בהליכים משפטיים או בחקירה במדינה המתבקשת, או יכול שיפגע בשלומו של אדם או שיטיל מעמסה יתירה על משאביה של אותה מדינה, או:

(ז) הבקשה מתייחסת להעמדה לדין או להענשה של אדם על עבירה שביחס אליה ניתן להטיל או לבצע את עונש המוות.

3. בטרם תסרב המדינה המתבקשת להיענות לבקשה לעזרה, תשקול אם ניתן להעניק את העזרה בכפוף לתנאים מתאימים שתמצא לנחוץ להטיל. קבלת עזרה בכפוף לתנאים תחייב את המדינה המבקשת למלא אחרי התנאים האמורים.

סעיף 5
תוכן הבקשות

1. בקשות לעזרה יכללו:

(א) מטרת הבקשה, תיאור העזרה המבוקשת, ותצהיר המפרט את הזיקה שבין העזרה המבוקשת לבין העניין הפלילי שאליו היא מתייחסת;

(ב) שם הרשות המוסמכת המנהלת את ההליך או את החקירה שאליה מתייחסת הבקשה;

(ג) תיאור טבעו של העניין הפלילי, לרבות פירוט החוקים השייכים לעניין;

(ד) למעט מקרה של בקשה להמצאת מסמכים, תיאורם של מעשים או מחדלים אשר לגביהם נטען כי הם מהווים את העבירה;

(ה) צו בית המשפט, אם יש כזה, אותו מבקשים לאכוף, והודעה המציינת כי זהו צו סופי;

(ו) פרטים בדבר הדרך בה יתבצעו הליך או דרישה כלשהם שהמדינה המבקשת מבקשת את ביצועם, לרבות קביעה באשר לנחיצותם של עדויות או תצהירים בשבועה או בהן צדק;

(ז) דרישות, אם יש כאלה, בדבר סודיות והנימוקים לכך; וכן

(ח) ציון מסגרת הזמן אשר בגבולותיה חפצים בהיענות לבקשה.

2. בקשות לעזרה, בהיקף הדרוש ובמידת האפשר, יכללו גם את:

(א) זהותם, אזרחותם ומקום הימצאם של איש או של אנשים שהם נשוא ההליך המשפטי או החקירה, או שייתכן שברשותם מידע הנוגע להליך המשפטי או לחקירה;

(ב) תיאור המידע, ההודעה או הראיה המבוקשים;

(ג) תיאור המסמכים, הרשומות או פרטי ראיה שיש להמציאם, וכן תיאור האדם המתאים לעניין אשר יתבקש להמציאם; וכן

סעיף 2
עזרה אחרת

אמנה זו לא תגרע מהתחייבויות הקיימות בין הצדדים המתקשרים בהתאם לאמנות והסדרים אחרים, או בצורה אחרת, או תמנע מן הצדדים המתקשרים להושיט עזרה זה לזה בהתאם לאמנות או הסדרים אחרים, או בצורה אחרת.

סעיף 3
רשויות שיפוטיות וערוצי תקשורת

1. בקשות לעזרה משפטית יבואו מרשות שיפוטית של המדינה המבקשת. רשות שיפוטית משמע כל בית-משפט או בית-דין מוסמך במדינה המבקשת. בנוסף, לצרכי אמנה זו, ייחשבו כרשויות שיפוטיות גם הרשויות הבאות: לגבי ישראל, היועץ המשפטי לממשלה או בא כוחו; ולגבי אוסטרליה, היועץ המשפטי או בא כוחו. כל אחת מן המדינות רשאית, בהסכמת האחרת, למנות רשות אחרת שלה, שיראו אותה כרשות שיפוטית למטרות אמנה זו.

2. לגבי אוסטרליה, יהא ערוץ התקשורת משרד היועץ המשפטי (ATTORNEY GENERAL), קאנברה. ולגבי ישראל, יהא ערוץ התקשורת משרד החוץ, ירושלים. במקרים דחופים, אפשר כי העתק מהבקשה יישלח אל המחלקה הבינלאומית בפרקליטות המדינה, ירושלים.

סעיף 4
סירוב למתן עזרה

1. לא תינתן עזרה אם:

(א) הבקשה מתייחסת להעמדתו לדין או לענישתו של אדם בשל עבירה הנחשבת בעיני המדינה המתבקשת:

(1) לעבירה בעלת אופי פוליטי; או

(2) לעבירה על החוק הצבאי של המדינה המתבקשת, שאינה גם עבירה על החוק הפלילי הרגיל של המדינה המתבקשת; או

(ב) יש יסוד מהותי להאמין כי הבקשה לעזרה הוגשה במטרה להעמיד לדין או להעניש אדם בגין גזעו, מינו, דתו, הלאום שלו או דיעותיו הפוליטיות, וכי אפשר שיינזק מעמד אותו אדם בשל סיבה מן הסיבות האמורות.

2. ניתן לסרב להגיש עזרה אם -

(א) הבקשה מתייחסת להעמדת אדם לדין או ענישתו בשל עבירה, מקום שהמעשים והמחדלים אשר נטען כי הם מהווים עבירה זו, לא היו מהווים עבירה לו היו מתרחשים בתחום שיפוטה של המדינה המתבקשת;

(ב) הבקשה מתייחסת להעמדת אדם לדין בשל עבירה אשר בעניינה זוכה אותו אדם סופית או ניתן, או ריצה את העונש שהוטל עליו;

(ג) המדינה המתבקשת סבורה כי יש במילוי הבקשה משום פגיעה בריבונותה, בביטחונה, בתקנת הציבור ובאינטרס הלאומי שלה, או באינטרסים חיוניים אחרים שלה;

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

אמנה

בין

ממשלת אוסטרליה

וממשלת מדינת ישראל

בדבר עזרה משפטית הדדית בעניינים פליליים

ממשלת אוסטרליה וממשלת מדינת ישראל; ברצותן להושיט האחת לרעותה את מלוא המידה האפשרית של שיתוף-פעולה במלחמה בפשיעה; הסכימו לאמור:

סעיף 1
תחולה

1. הצדדים המתקשרים יעניקו זה לזה, בהתאם לאמנה זו, עזרה בהליכים פליליים או בחקירות הנוגעות לכל העניינים הפליליים.

2. העזרה כאמור תכלול:

(א) גביית עדות, לרבות ביצוע בקשות לחיקור דין, וגביית הודעות של אנשים;

(ב) המצאת מסמכים ורשומות אחרים;

(ג) איתור אנשים וזיהוים;

(ד) ביצוע של בקשות חיפוש ותפיסה;

(ה) אמצעים לאתר, לתפוס ולחלט רווחים הקשורים בעבירה;

(ו) לבקש הסכמת אנשים להיות זמינים כדי לתת עדות או לעזור בחקירות שבתחום המדינה המבקשת, ומקום שאנשים כאמור נתונים במעצר או במאסר - לעשות להעברתם הזמנית לאותה מדינה;

(ז) המצאת מסמכים; וכן

(ח) עזרה אחרת התואמת את יעדי אמנה זו ומתיישבת עם דיני המדינה המתבקשת.

3. הנעזרה לא תכלול:

(א) הסגרתו של אדם;

(ב) ביצועם במדינה המתבקשת של פסקי דין שהוטלו במדינה המבקשת, זולת במידה המותרת בדיני המדינה המתבקשת ובאמנה זו; וכן

(ג) העברת אנשים הנתונים במעצר או במאסר לריצוי גזרי דין.

[TRADUCTION — TRANSLATION][1]

TRAITÉ[2] D'ENTRAIDE JUDICIAIRE EN MATIÈRE PÉNALE ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL

Le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de l'Etat d'Israël,

Désireux de s'entraider le plus possible pour combattre le crime,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

CHAMP D'APPLICATION

1. Conformément aux dispositions du présent Traité, les Parties contractantes s'engagent à s'accorder l'entraide judiciaire lors de procédures ou enquêtes relatives à toutes questions pénales.

2. Cette entraide judiciaire comprend :

a) L'audition de témoins et l'enregistrement de leurs dépositions, y compris l'exécution des commissions rogatoires;

b) La transmission de pièces et de dossiers;

c) La recherche et l'identification de personnes;

d) L'exécution de demandes de perquisition ou de saisie;

e) La prise de mesures en vue de la recherche, du gel ou de la confiscation du produit d'un délit;

f) L'invitation de personnes à témoigner ou à apporter leur concours à des enquêtes dans l'Etat requérant et, lorsque ces personnes sont détenues, l'obtention de leur transfert provisoire audit Etat;

g) La notification de documents; et

h) Tout autre acte d'entraide compatible avec les objectifs du présent Traité et n'allant pas à l'encontre des lois de l'Etat requis.

3. L'assistance ne comprend pas :

a) L'extradition de personnes;

b) L'exécution dans l'Etat requis de jugements pénaux passés dans l'Etat requérant, sauf s'il sont permis par les lois de l'Etat requis et le présent Traité; et

c) Le transfert de détenus aux fins de purger une peine.

[1] La traduction française comprend la rectification du texte authentique anglais. Pour le texte de la rectification, voir p. 37 du présent volume — The French translation incorporates the rectification to the authentic English text. For the rectification, see p. 37 of this volume.

[2] Entré en vigueur le 23 septembre 1995, soit 30 jours après que les Parties contractantes s'étaient notifié (les 9 juillet et 24 août 1995) l'accomplissement de leurs formalités respectives, conformément au paragraphe 1 de l'article 22.

Article 2

AUTRES CAS D'ASSISTANCE

Le présent Traité n'implique aucune dérogation aux obligations existant entre les Etats contractants en vertu d'autres traités ou accords ou d'autres arrangements, ni n'interdit aux Etats contractants de se prêter assistance en vertu de ces traités, accords ou arrangements.

Article 3

AUTORITÉS JUDICIAIRES ET VOIES DE COMMUNICATION

1. Les demandes d'assistance émanent d'une Autorité judiciaire de l'Etat requérant. L'Autorité judiciaire s'entend de tout tribunal de l'Etat requérant. En outre, aux fins du présent Traité, les autorités suivantes sont considérées comme autorités judiciaires : pour l'Etat d'Israël, le Procureur général ou son délégué; et pour l'Australie, le Procureur général ou son délégué. Chaque Etat, avec le consentement de l'autre, peut nommer une autre autorité de l'Etat à considérer comme Autorité judiciaire aux fins du présent Traité.

2. Pour l'Australie, les communications se font par le Département du Procureur général de Canberra. Pour l'Etat d'Israël, les communications se font par le Ministère des affaires étrangères, à Jérusalem. En outre, dans les cas d'urgence, un double de la demande adressée à Israël peut être envoyé au Département international du Bureau du Procureur général, à Jérusalem.

Article 4

REFUS D'ASSISTANCE

1. L'assistance peut être refusée :

a) Si la demande concerne des poursuites ou une sanction au titre d'un délit que l'Etat requis estime être :

i) Un délit politique; ou

ii) Un délit au regard du code de justice militaire de l'Etat requis, qui ne constitue pas également un délit relevant de son droit pénal ordinaire; ou

b) S'il existe des raisons concrètes de croire que la demande d'assistance vise à exercer des poursuites ou appliquer une sanction contre une personne en raison de sa race, de son sexe, de sa religion, de sa nationalité ou de ses opinions politiques, ou que cette personne pourrait avoir à souffrir pour l'une quelconque de ces raisons.

2. L'assistance peut être refusée :

a) Si la demande concerne des poursuites ou une sanction contre une personne au titre d'un délit lorsque les actes ou omissions présumés constituer ce délit n'en constitueraient pas un s'ils s'étaient produits dans le for de l'Etat requis;

b) Si la demande concerne la poursuite d'une personne pour un délit au titre duquel cette personne a été définitivement acquittée ou graciée ou a purgé la peine imposée;

c) Si l'Etat requis estime que la demande, s'il y accédait, porterait préjudice à sa souveraineté, sa sécurité, son ordre public, son intérêt national ou tous autres intérêts essentiels;

d) Si la demande a trait à des poursuites ou à des sanctions contre une personne au titre d'un délit commis en dehors du territoire de l'Etat requérant et la législation de l'Etat requis ne prévoit pas de sanction au titre d'un délit commis hors de son territoire dans des circonstances similaires;

e) Si la demande a trait à un délit que l'Etat requis considère comme un délit fiscal.

f) Si la fourniture de l'assistance demandée risque de compromettre une procédure ou une enquête engagée dans l'Etat requis, de nuire à la sécurité de toute personne ou d'imposer une charge excessive aux ressources de cet Etat; ou

g) Si la demande concerne des poursuites ou des sanctions contre une personne pour un délit au titre duquel la peine de mort peut être imposée ou appliquée.

3. Avant de refuser l'assistance demandée, l'Etat requis doit examiner s'il peut accorder cette assistance sous certaines conditions qu'il juge nécessaires. Si l'Etat requérant accepte l'assistance sous réserve de ces conditions, il doit s'y conformer.

Article 5

CONTENU DES DEMANDES

1. Les demandes d'assistance doivent indiquer :

a) Le but de la demande, une description de l'assistance sollicitée et le lien entre l'assistance demandée et la question pénale à laquelle elle se rapporte;

b) Le nom de l'autorité compétente chargée des poursuites ou de l'enquête auxquelles se rapporte la demande;

c) La nature de l'affaire pénale, ainsi qu'un énoncé des lois pertinentes;

d) Sauf s'il s'agit d'une demande de signification d'actes, une description des actes, omissions ou autres faits réputés constituer une infraction;

e) La décision judiciaire dont l'application est demandée, et une déclaration stipulant qu'il s'agit d'une décision définitive;

f) Des précisions concernant toute procédure ou prescription particulière que l'Etat requérant souhaite voir respecter, y compris s'il demande des témoignages ou déclarations sous serment ou sur l'honneur;

g) L'indication de toute exigence en matière de confidentialité, ainsi que des motifs de cette exigence; et

h) L'indication de tout délai souhaité en ce qui concerne l'exécution de la demande.

2. Les demandes d'assistance, dans la mesure nécessaire et pour autant que cela soit possible, indiquent également :

a) L'identité, la nationalité et la localisation de la personne ou des personnes qui font l'objet de la procédure ou de l'enquête ou qui pourraient avoir des renseignements s'y rapportant;

b) Les renseignements, dépositions ou éléments de preuve recherchés;

c) La description des documents, dossiers ou éléments de preuve à produire, ainsi que la description de la personne à qui il est demandé de les produire; et

d) Des informations sur les indemnités auxquelles une personne comparaissant dans l'Etat requérant a droit et sur les frais qu'elle encourt.

3. Les demandes d'assistance et toutes les pièces justificatives émanant d'Israël peuvent être rédigées en anglais ou en hébreu avec traduction en anglais. Les demandes d'assistance et toute pièce justificative émanant d'Australie sont rédigées en anglais avec traduction en hébreu. Les documents originaux accompagnant une demande rédigés dans une langue autre que l'anglais ou l'hébreu peuvent être soumis dans leur langue originale avec une traduction appropriée, comme il est indiqué précédemment.

4. Si l'Etat requis estime que les renseignements contenus dans la demande ne sont pas suffisants aux fins du présent Traité pour permettre de donner suite à la demande, il peut demander des renseignements complémentaires.

Article 6

EXÉCUTION DES DEMANDES

1. Les demandes d'assistance sont traitées conformément aux lois de l'Etat requis et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec ces lois, de la manière demandée par l'Etat requérant, étant entendu qu'il n'est donné suite aux demandes d'assistance pour des enquêtes que dans la mesure permise par les lois de l'Etat requis.

2. L'Etat requis peut différer la remise des pièces demandées lorsque ces pièces sont nécessaires à une procédure pénale ou civile engagée dans cet Etat.

3. L'Etat requis peut transmettre des copies certifiées conformes des dossiers ou documents demandés, à moins que l'Etat requérant ne demande expressément que lui soient transmis les originaux, auquel cas l'Etat requis fait tout son possible pour donner suite à cette demande.

4. L'Etat requis informe dans les meilleurs délais l'Etat requérant de circonstances portées à sa connaissance qui risquent de le retarder sensiblement dans sa faculté d'exécuter la demande ou d'y répondre.

5. L'Etat requis informe l'Etat requérant dans les meilleurs délais de sa décision de ne pas donner suite à la totalité ou à une partie d'une demande d'aide, en indiquant les raisons de cette décision.

6. L'Etat requis transmet les documents, dépositions, éléments de preuve et procès-verbaux obtenus lors de l'exécution d'une demande aux termes du présent Traité dans la langue dudit Etat, à moins que l'Etat requérant ne demande qu'il soit procédé différemment.

Article 7

RENVOI DE PIÈCES À L'ETAT REQUIS

Lorsque l'Etat requis le demande, l'Etat requérant retourne les pièces fournies en vertu du présent Traité lorsqu'il n'en a plus besoin pour la procédure ou l'enquête pour laquelle il les avait demandées.

Article 8

PROTECTION DU CARACTÈRE CONFIDENTIEL ET RESTRICTION DANS L'UTILISATION DES ÉLÉMENTS DE PREUVE ET DES RENSEIGNEMENTS FOURNIS

1. Si la demande lui en est faite, l'Etat requis protège le caractère confidentiel de la demande d'assistance, de sa teneur et des documents remis à l'appui de cette demande, ainsi que sa décision d'y donner suite. Si la demande ne peut être exécutée sans enfreindre la confidentialité, l'Etat requis en informe l'Etat requérant, lequel décide alors s'il convient quand même de l'exécuter.

2. Si la demande lui en est faite, l'Etat requérant préserve le caractère confidentiel des éléments de preuve et des renseignements fournis par l'Etat requis, sauf dans la mesure nécessaire aux fins de la procédure ou de l'enquête faisant l'objet de la demande.

3. L'Etat requérant n'utilise les éléments de preuve ou les renseignements fournis, ni toute autre information en découlant, à d'autres fins que celles indiquées dans la demande sans le consentement préalable de l'Etat requis.

Article 9

SIGNIFICATION D'ACTES

1. L'Etat requis signifie les actes qui lui ont été communiqués à cette fin par l'Etat requérant.

2. La demande de signification d'un acte qui appelle une personne à comparaître est faite à l'Etat requis au moins 45 jours avant la date de la comparution demandée. En cas d'urgence, l'Etat requis peut renoncer à cette exigence.

3. L'Etat requis peut signifier tout acte par courrier recommandé ou, si l'Etat requérant le demande, de toute autre manière exigée par la loi de l'Etat requérant qui n'est pas incompatible avec la loi de l'Etat requis.

4. L'Etat requis remet à l'Etat requérant une attestation de la signification des actes qui lui ont été communiqués. Si la signification ne peut être effectuée, l'Etat requérant en est informé, ainsi que des raisons de cette impossibilité.

Article 10

PRISE DE DÉPOSITIONS

1. Si une demande est faite aux fins d'une procédure concernant une affaire pénale, l'Etat requis recueille les dépositions des témoins en vue de les transmettre à l'Etat requérant.

2. Aux fins du présent Traité, la présentation ou la prise d'une déposition comporte la production de documents, de dossiers ou d'autres pièces.

3. Aux fins de demandes présentées en vertu du présent Article, l'Etat requérant précise la nature de i'affaire au sujet de laquelle les témoins sont interrogés, y compris les questions devant leur être posées.

4. Les parties aux procédures en cause dans l'Etat requérant, leurs représentants légaux et les représentants de l'Etat requérant peuvent comparaître et interro-

ger les personnes appelées à déposer, sous réserve des lois de l'Etat requis et avec l'autorisation éventuelle du tribunal.

5. L'Etat requis s'efforce, dans les limites autorisées par ses lois, d'assurer la production d'un procès-verbal ou d'un compte rendu des débats en utilisant toute forme de technologie, y compris des magnétophones ou des magnétoscopes.

6. Toute personne appelée à déposer dans l'Etat requis conformément au présent Article peut s'y refuser si :

a) La législation de l'Etat requis autorise les témoins à refuser de déposer dans des circonstances similaires lors de procédures engagées dans l'Etat requis; ou

b) Si les lois de l'Etat requérant autorisent ce témoin à refuser de déposer lors de telles procédures engagées dans l'Etat requérant. Si une personne fait valoir qu'elle a le droit de refuser de déposer en vertu de la législation de l'Etat requérant, le Procureur général de cet Etat transmet, sur demande, un certificat à l'Etat requis indiquant la loi de l'Etat requérant établissant ce droit. Si la personne invoquant ce droit ne soumet pas de preuve du contraire, le certificat est considéré comme preuve suffisante de l'existence de ce droit.

Article 11

OBTENTION DE DÉCLARATIONS

1. S'il est demandé d'obtenir les déclarations de personnes aux fins d'une procédure ou d'une enquête liée à une affaire pénale en instance dans l'Etat requérant, l'Etat requis s'efforce de recueillir ces déclarations.

2. Aux fins des demandes faites en vertu du présent Article, l'Etat requérant, en plus des renseignements stipulés à l'Article 5, précise l'affaire au sujet de laquelle il cherche à obtenir les déclarations, y compris les questions qu'il a l'intention de poser aux personnes interrogées.

3. Dans la mesure permise par les lois de l'Etat requis, un représentant de l'Etat requérant peut être présent pendant qu'est recueillie la déclaration d'une personne en vertu du présent Article.

Article 12

LOCALISATION ET IDENTIFICATION DE PERSONNES

L'Etat requis s'efforce de déterminer l'identité des personnes mentionnées dans la demande et présumées se trouver sur son territoire, et l'endroit où elles se trouvent.

Article 13

MISE À DISPOSITION DE DÉTENUS POUR DÉPOSER OU PRÊTER LEUR CONCOURS À DES ENQUÊTES

1. Toute personne détenue dans l'Etat requis peut, à la demande de l'Etat requérant, être transférée temporairement dans l'Etat requérant en vue de déposer ou de prêter son concours à des enquêtes.

2. L'Etat requis ne peut transférer sans son consentement un détenu dans l'Etat requérant.

3. Tant que la loi de l'Etat requis exige que la personne transférée soit détenue, l'Etat requérant maintient cette personne en détention et la remet à la garde de l'Etat requis à la conclusion de l'affaire au sujet de laquelle son transfert a été demandé conformément au paragraphe 1, ou dès que la présence de cette personne n'est plus nécessaire.

4. Lorsque l'Etat requis informe l'Etat requérant que la personne transférée n'a plus à être détenue, cette personne est remise en liberté et traitée comme une personne visée à l'Article 14.

5. Tant que sa présence dans l'Etat requérant reste nécessaire, toute personne remise en liberté aux termes du paragraphe 4 a droit aux mêmes idemnités et au paiement des mêmes frais qu'une personne visée à l'Article 14, ainsi qu'au paiement de son voyage de retour dans l'Etat requis, si elle retourne dans cet Etat.

6. Il incombe à l'Etat requérant de prendre toutes les dispositions nécessaires pour le transit de telles personnes à travers des pays tiers.

Article 14

MISE À DISPOSITION D'AUTRES PERSONNES AUX FINS DE DÉPOSER OU DE PRÊTER LEUR CONCOURS À DES ENQUÊTES

1. L'Etat requérant peut solliciter le concours de l'Etat requis pour obtenir qu'une personne consente :

a) A comparaître en qualité de témoin dans une affaire pénale en instance dans l'Etat requérant, sauf si ladite personne est le prévenu; ou

b) A prêter son concours à une enquête liée à une affaire pénale en instance dans l'Etat requérant.

2. L'Etat requis, au nom de l'Etat requérant, invite ladite personne à consentir à comparaître en qualité de témoin dans la procédure ou à prêter son concours à l'enquête considérée. Ladite personne n'est pas tenue d'accepter cette invitation.

Article 15

SAUF-CONDUIT

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, lorsqu'une personne se trouve dans l'Etat requérant par suite d'une demande faite en vertu des Articles 13 ou 14 :

a) Cette personne ne peut être ni détenue, ni poursuivie, ni condamnée dans l'Etat requérant pour une infraction quelconque ni, dans la mesure permise par la loi de l'Etat requérant, faire l'objet d'un procès civil dont elle n'aurait pu faire l'objet si elle ne se trouvait dans l'Etat requérant, en raison d'un acte ou d'une omission ayant précédé son départ de l'Etat requis; et

b) Cette personne ne peut, sans son consentement, être tenue de déposer dans une procédure ou de prêter son concours à une enquête autre que la procédure ou l'enquête à laquelle se rapporte la demande.

2. Le paragraphe 1 du présent Article cesse d'être applicable si la personne en cause, étant libre de quitter l'Etat requérant et ayant reçu les moyens de le quitter, ne l'a pas fait dans les trente jours après avoir été officiellement informée que sa présence n'était plus nécessaire, ou si elle est retournée dans cet Etat après en être sortie.

3. Nonobstant toute affirmation contraire figurant dans la demande ou toute pièce accompagnant la demande, nul n'est passible de sanction ni ne peut faire l'objet de quelque mesure de contrainte que ce soit pour n'avoir pas consenti à se rendre à une demande visée aux Articles 13 ou 14.

Article 16

REMISE DE DOCUMENTS RENDUS PUBLICS OU OFFICIELS

1. L'Etat requis doit fournir copie des documents et des dossiers auxquels le public a accès en tant que pièces figurant dans un registre officiel ou autre, ou qui sont en vente libre.

2. Dans la mesure permise par ses lois, l'Etat requis peut fournir copie ou extraits de documents ou de dossiers nécessaires à une affaire pénale dans l'Etat requérant, dans la même mesure où ces documents ou dossiers peuvent être mis à la disposition de ses propres autorités en pareil cas.

Article 17

PERQUISITION ET SAISIE

1. Dans la mesure où ses lois le permettent, l'Etat requis donne suite aux demandes de perquisition, de saisie ou de remise de toute pièce à l'Etat requérant, à condition que les informations fournies, y compris toute information complémentaire demandée conformément au paragraphe 4 de l'Article 5, le cas échéant, justifient une telle action en vertu des lois de l'Etat requis.

2. L'Etat requis fournit tout renseiguement que peut lui demander l'Etat requérant concernant le résultat de toute perquisition, le lieu et les circonstances de la saisie et la garde ultérieure des biens saisis.

3. L'Etat requérant respecte toute condition éventuellement imposée par l'Etat requis en ce qui concerne tout bien saisi qui lui est remis.

Article 18

PRODUIT DU CRIME

1. Sur demande, l'Etat requis s'efforce de déterminer si des éléments du produit du crime se trouvent sous sa juridiction, et avise l'Etat requérant de l'issue de ses recherches. Dans sa demande, l'Etat requérant informe l'Etat requis des raisons qui lui donnent à croire que les éléments visés se trouvent sous la juridiction de ce dernier.

2. Lorsque, conformément au paragraphe 1, des éléments présumés du produit du crime sont localisés, l'Etat requis entame les procédures permises en vertu de sa législation pour empêcher leur transfert, leur aliénation ou toute transaction

s'y rapportant, jusqu'à ce qu'une décision finale soit prise à cet égard par un tribunal de l'Etat requérant.

3. L'Etat requis, dans la mesure permise par ses lois, confisque le produit du crime se trouvant sous sa juridiction. Aux fins du présent paragraphe, l'Etat requis peut :

a) Saisir ses autorités compétentes d'une décision de justice de l'Etat requérant aux fins d'exécution; ou

b) Entamer une procédure de justice en vue d'obtenir une décision de confiscation de ce produit.

4. Dans l'application des dispositions du présent Article, les droits de tierces parties agissant de bonne foi sont respectés en vertu des lois de l'Etat requis.

5. L'Etat requis conserve la propriété des biens visés au paragraphe 3.

6. Aux fins du présent Article, on entend par « produits du crime » tout bien dont un tribunal soupçonne ou conclut qu'il provient directement ou indirectement de la perpétration d'un délit ou qu'il représente la valeur de biens ou autres avantages en provenant.

Article 19

CERTIFICATION ET AUTHENTIFICATION

1. Les documents ou autres pièces à l'appui d'une demande d'assistance impliquant le recours à des mesures de coercition ou la confiscation du produit d'un crime doivent être authentifiés conformément au paragraphe 2. Le cas échéant, les documents ou autres pièces fournis en réponse à une demande doivent être authentifiés de la même manière.

2. Les documents et autres pièces sont identifiés aux fins du présent Traité :

a) S'il apparaît qu'ils ont été signés ou certifiés par un juge, un magistrat ou toute autre autorité compétente dans l'Etat qui envoie le document, ou pour son compte; et

b) S'il apparaît qu'ils portent le seing officiel :

i) De l'Etat qui envoie le document;

ii) D'un ministre d'Etat dudit Etat; ou

iii) D'un département dudit Etat.

3. Les copies des originaux des documents et autres pièces sont certifiées aux fins du présent Traité si un juge, un magistrat ou toute autre autorité compétente de l'Etat qui envoie lesdites copies certifie qu'elles sont conformes aux originaux des documents ou autres pièces.

Article 20

REPRÉSENTATION ET FRAIS

1. A moins que le présent Traité n'en dispose autrement, l'Etat requis prend toutes les dispositions nécessaires pour que l'Etat requérant puisse être représenté

dans toute procédure résultant d'une demande d'assistance, ou représente de quelqu'autre manière les intérêts de l'Etat requérant.

2. L'Etat requis prend en charge les frais d'exécution de la demande d'assistance; toutefois, l'Etat requérant prend à sa charge :

a) Les frais liés au transfert de toute personne à destination ou en provenance du territoire de l'Etat requis, ainsi que toutes les rémunérations, allocations ou montants à rembourser au titre de frais à cette personne, tant qu'elle se trouve dans l'Etat requérant par suite d'une demande déposée en application des Articles 9, 13 ou 14, et le montant des frais liés à la détention d'une personne dans l'Etat requérant en application de l'Article 13.

b) Les frais liés au déplacement des agents chargés d'assurer la détention de la personne transférée ou de l'escorter; et

c) Si l'Etat requis le demande, les frais exceptionnels d'exécution de la demande.

Article 21

CONSULTATIONS

Les Parties contractantes se consultent dans les meilleurs délais, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'exécution du présent Traité, soit de manière générale, soit en relation avec un cas précis.

Article 22

ENTRÉE EN VIGUEUR ET DÉNONCIATION

1. Le présent Traité entre en vigueur trente jours après la date à laquelle les Parties contractantes se sont mutuellement informées par écrit qu'elles ont accompli leurs formalités respectives requises pour cette entrée en vigueur.

2. Le présent Traité s'applique aux demandes déposées même si les actes ou omissions visés ont été commis avant son entrée en vigueur.

3. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment dénoncer le présent Traité par voie de notification écrite; le Traité cesse alors d'être applicable cent quatre-vingts jours après la date de la notification.

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

FAIT à Canberra le vingt-quatre août 1994, correspondant au dix-sept Elul 5754 en deux exemplaires originaux en langues anglaise et hébreue, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de l'Australie :

MICHAEL LAVARCH

Pour le Gouvernement
de l'Etat d'Israël :

DAVID LIBAI

RECTIFICATION OF THE AUTHENTIC ENGLISH TEXT OF THE TREATY OF 24 AUGUST 1994 BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL ON MUTUAL LEGAL ASSISTANCE IN CRIMINAL MATTERS[1]

Effected by an agreement in the form of an exchange of notes dated at Tel Aviv on 14 June 1995 and Jerusalem on 3 July 1995, which came into force by the exchange of said notes, with retroactive effect from 23 September 1995, the date of entry into force of the above-mentioned Treaty.

The last sentence of Article 3, paragraph 1 should read as follows:

"Either State, with the consent of the other, may appoint another authority of that State. . ."

Certified statement was registered by Australia on 30 November 1995

RECTIFICATION DU TEXTE AUTHENTIQUE ANGLAIS DU TRAITÉ D'ENTRAIDE JUDICIAIRE EN MATIÈRE PÉNALE DU 24 AOÛT 1994 ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL

Effectuée aux termes d'un accord sous forme d'échange de notes en date à Tel Aviv le 14 juin 1995 et à Jérusalem le 3 juillet 1995, lequel est entré en vigueur par l'échange desdites notes, avec effet rétroactif à compter du 23 septembre 1995, date de l'entrée en vigueur du Traité susmentionné.

La dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 3 devrait se lire comme suit :

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Australie le 30 novembre 1995.

[1] See p. 3 of this volume.

[1] Voir p. 3 du présent volume.

No. 32366

AUSTRALIA
and
MAURITIUS

Agreement relating to air services (with annex). Signed at Port Lonis on 31 March 1995

Rectification of the above-mentioned Agreement

Authentic texts: English.

Registered by Australia on 30 November 1995.

AUSTRALIE
et
MAURICE

Accord relatif anx services aériens (avec annexe). Signé à Port-Louis le 31 mars 1995

Rectification de l'Accord susmentionné

Textes authentiques : anglais.

Enregistrés par l'Australie le 30 novembre 1995.

AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MAURITIUS RELATING TO AIR SERVICES

PREAMBLE

The Government of Australia and the Government of the Republic of Mauritius (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

BEING parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;[2]

DESIRING to conclude an agreement for the purpose of establishing scheduled air services;

HAVE AGREED as follows:-

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

(a) "aeronautical authorities" means for each Contracting Party the authority or authorities as

[1] Came into force on 31 March 1995, by signature, in accordance with article 24.

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

notified in writing from time to time by one Contracting Party to the other Contracting Party;

(b) "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo in accordance with agreed capacity entitlements;

(c) "agreement" means this Agreoment and the Annex attached thereto;

(d) "cargo" includes mail;

(e) "convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendments of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments have become effective for or have been adopted by both Contracting Parties;

(f) "designated airline" means an airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 5 of this Agreement;

(g) "ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling and the provision of catering facilities;

(h) "specified routes" means the routes specified in the Annex to this Agreement;

(i) "tariffs" means the prices to be charged for the public transpcrt of passengers, baggage and cargo (excluding mail) on scheduled air services including the conditions governing availability or applicability of such prices and the charges and conditions for services ancillary to such transport; and

(j) "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of this Agreement and all references to this Agreement, unless otherwise expressly provided, shall apply to the said Annex.

ARTICLE 2

APPLICATION OF THE CONVENTION

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to international air services operated in accordance with this Agreement.

ARTICLE 3

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of the Contracting Party relating to admission to, flight within or departure from its

territory of aircraft of its designated airline engaged in international air services or to the operation or navigation of such aircraft while within its territory shall likewise apply to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including laws and regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, quarantine, or in the case of mail, postal laws and regulations) shall be applicable to the passengers, crew, cargo and the aircraft of designated airlines of the other Contracting Party while they are in the territory of the first Contracting Party. Such laws and regulations shall be applied equally by each Contracting Party to the passengers, crew, cargo and aircraft of all countries without distinction as to nationality of airline.

ARTICLE 4

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:-

(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 purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the Annex thereto.

3. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points named on the specified routes for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo, while operating an agreed service on a specified route.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers or cargo carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

5. For the purpose of the application of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, each Contracting Party may specify the

routes to be followed above its territory by the designated airline of the other Contracting Party and the airports which may be used.

6. At points on the specified routes, each of the designated airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

7. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

ARTICLE 5

DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw, in writing, any designation of an airline.

2. On receipt of notice of such designation the other Contracting Party, shall, subject to the provisions of

paragraphs 3 and 4 of this Article, with the least possible delay, grant to the designated airline the appropriate operating authorisations.

3. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified by Article 4 (Grant of Rights) in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the Airline or in its nationals.

5. The airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of Articles 8 (Tariffs) and 9 (Filing of Airline Timetables) have been complied with.

ARTICLE 6

REVOCATION AND SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATIONS

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 4 (Grant of Rights) by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in any case where -

(a) it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals;

(b) that airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

(c) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

ARTICLE 7

PRINCIPLES GOVERNING THE OPERATION OF AGREED SERVICES

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate che agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo originating in Australia and destined for Mauritius and vice-versa.

4. Provision by designated airlines for the carriage of traffic originating in or destined for points on their specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking into account local and regional services; and

(c) the requirements of through airline operations.

5. The capacity and frequency which may be provided in accordance with this Article by the designated airline of each Contracting Party on the agreed services shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airline concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

ARTICLE 8

TARIFFS

1. The tariffs for the transportation of traffic between the territories of the Contracting Parties on the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interests of users of air transportation, cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be established in accordance with the following provisions:

(a) Tariffs may be proposed either jointly by the designated airlines of the Contracting Parties or individually by the designated airline of each Contracting Party.

(b) Tariffs proposed under paragraph (a) above shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. This period may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

(c) This approval may be given expressly or if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within fifteen (15) days from the date of submission, in accordance with paragraph 2(b) of this Article, these tariffs shall be considered as approved by the aeronautical authority concerned. In the event of the period fcr submission being reduced, as provided for in paragraph 2(b) of this Article, the aeronautical authorities may mutually determine that the period within which any disapproval must be notified shall be less than fifteen (15) days.

(d) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve any tariff submitted to them under the provisions of paragraph

2(b) of this Article they may mutually determine the tariff.

(e) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. A tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

(f) The designated airline of each Contracting Party shall be permitted to match any publicly available tariff established in accordance with this Article on a basis which would not necessarily be identical but would be broadly equivalent in terms of routing, applicable conditions and standard of service. Consistent with its route entitlements the designated airline of one Contracting Party shall also be permitted to match identically any publicly available tariff approved for international air transportation between points in the territory of the other Contracting Party and a third country.

(g) Matching tariff filings shall be made at least one (1) day before the proposed date of the introduction of the tariff, and shall include satisfactory evidence of the availability of the tariffs to be matched in accordance with the matching requirements of this Article.

ARTICLE 9

FILING OF AIRLINE TIMETABLES

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause its designated airline to submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at least thirty five (35) days prior to the date of operation of any agreed service, its proposed timetables for their approval. Such timetables shall include all relevant information, including the type of service and aircraft to be used and the flight schedules as well as the tariffs and conditions of carriage to be applied.

2. Any subsequent changes in an operational programme of the designated airline of one Contracting Party shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Ccntracting Party.

3. Where the designated airline of one Contracting Party wishes to operate supplementary or additional flights besides those covered in the approved timetables, it shall first seek the prior permission of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 10

CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airline of one Contracting Party, as well as its normal

equipment, supplies of fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight) and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties and charges, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and other national duties and charges:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of one contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts (including engines) and normal airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services;

(c) fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants destined for the designated airline of one Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies

are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The normal airborne equipment, as well as spare parts (including engines), aircraft stores, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraph 1 of this Article retained on board the aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of those customs authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs laws and procedures of that Contracting Party.

4. The exemptions provided for by this Article shall be available in situations where the designated airline of either Contracting Party has 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 exemptions from the other Contracting Party.

ARTICLE 11

SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of paragraph 1 of Article 6 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

2. When immediate action is essential to the safety of airline operations, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 6 (Revocation and Limitation of Authorisation) prior to consultations.

3. Any action taken by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article shall be discontinued

upon compliance by the other Contracting party with the safety provisions of this Article.

ARTICLE 12

AIRPORT, SERVICES AND FACILITY CHARGES

1. The charges imposed on a designated airline of one Contracting Party by the responsible charging bodies of the other Contracting Party for the use by that designated airline of airport, airways and other civil aviation facilities and services shall not be higher than those imported by such Contracting Party on its own airlines engaged in similar international operations using similar aircraft and associated facilities and services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultation should be through the appropriate representative airline organisation. Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airlines of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable them to express and have their views taken into account before any changes are made.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to, or permit responsible bodies to give preference to, its own or any other airline over a designated airline of the

other Contracting Party engaged in similar international operations in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and other associated facilities under its control.

ARTICLE 13

CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS

CERTIFICATES OF COMPETENCY AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one of the Contracting Parties, and still in force shall be recognised as valid by the other Contracting party for the operation of agreed services unless the certificates or licences were issued or validated according to standards which failed to comply with those established under the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right not to recognise as valid, for flights over or terminating in its territory, the certificates of competency and licences granted to its own nationals by another state.

3. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, and that difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may, without

prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 11 (Safety), paragraph 2, request consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement with the aeronautical authorities of the first Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 6 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

ARTICLE 14

TRANSIT TRAFFIC

Passengers in transit through the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than minimum control except as otherwise required under national laws and regulations. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 15

PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statement of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by its designated airline.

ARTICLE 16

COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party in the exercise of its rights and entitlements set out in this Article, including, but not limited to, restrictions upon the sale of air transportation, the payment for goods, services or transactions, or the repatriation of excess currencies by airlines, and the import, installation and use of computer equipment.

2. To the extent that the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that their designated airline is being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultation, which may be through the diplomatic channel, shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Contracting Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision and sale of air services. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory

of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents.

4. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in local or freely convertible currencies, and to convert its funds into any authorised freely convertible currency and to transmit them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of its operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

5. At its option, each designated airline shall, in the territory of the other Contracting Party, have the right to perform its own ground-handling or contract with an agent, other than an airline of a third state which performs such services in whole or in part. Notwithstanding the foregoing, these services shall be made available to the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party on a basis of equality with all other airlines in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 17

CONSULTATIONS

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of, or compliance with the Agreement.

2. Subject to Articles 6 (Revocation and Limitation of Authorisation), 8 (Tariffs), 11 (Safety), and 18 (Aviation Security) such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otberwise mutually decided.

3. The Contracting Parties further understood that the airlines designated for and operating services under this Agreement would be allowed at any time to discuss any matter provided for in this Agreement and to make recommendations to both aeronautical authorities accordingly.

ARTICLE 18

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties affirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963,[1] the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970,[2] the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971[3] and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation opened for signature at Montreal on 24 February 1988[4] and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.
[2] *Ibid.*, vol. 860, p. 105.
[3] *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).
[4] *Ibid.*, vol. 1589, No. A-14118.

established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.

5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in paragraph 4 of this Article. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party to entry into, departure from, or sojourn in, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crews, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall give

positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat to civil aviation.

7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life.

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 6 (Revocation and Limitation of Authorisation). When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 6 (Revocation and Limitation of Authorisation) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 19

AIRLINE REPRESENTATION

Subject to the provisions of the laws and regulations relating to entry, residence and employment in force in the territory of each Contracting Party, each Contracting Party's designated airline shall be entitled to maintain those of its technical, managerial and other specialist personnel required for the operation of the agreed services and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 20

AMENDMENT OF AGREEMENT

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendments shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 17 (Consultations) and shall be effected by an Exchange of Notes and shall come into effect on a date to be determined by the Contracting Parties, which date shall be dependent upon the completion of the relevant constitutional requirements.

2. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph of this Article, amendments to the Annex to this Agreement may be decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such amendments shall come into effect

from the date they have been so decided and shall enter into force when confirmed through the diplomatic channel.

3. If a multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that Convention.

ARTICLE 21

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first instance endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation under the preceding paragraph of this Article, they may agree to refer the dispute (other than a dispute relating to specific tariff filings) for decision to the International Civil Aviation Organisation or to such competent person or body as may be agreed upon through the diplomatic channel.

3. If settlement is not reached by the above methods, the dispute shall, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the third shall be appointed as President by the two so nominated.

Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If a Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the specified period, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period, either Contracting Party may request the President of the Counoil of the International Civil Aviation Organisation to appoint the arbitrator or arbitrators as the case requires. The third arbitrator appointed under this paragraph or, if more than one arbitrator is so appointed, at least one of the arbitrators so appointed, shall be the national of a third state.

4. Except as otherwise determined by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

6. Subject to the arbitral tribunal's final decision pertaining to the apportionment of costs, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the costs of arbitration incurred prior to that decision.

7. The Contracting Parties shall comply with all provisional orders and final decisions given by an arbitral tribunal under paragraph 2 and 3 of this Article.

8. If and for so long as a Contracting Party fails to comply with any order or decision to which the preceding paragraph of this Article applies, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 22

TERMINATION OF AGREEMENT

1. Either Contracting Party may, at any time from the entry into force of this Agreement give written notice through the diplomatic channel to the other Contracting Party, of its desire to terminate this Agreement and the notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation.

2. Where a notice under the preceding paragraph of this Article is given, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other

Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

3. In the absence of acknowledgement of receipt of a notice under paragraph 1 of this Article by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 23

REGISTRATION OF AGREEMENT AND AMENDMENTS

This Agreement and subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organisation for registration.

ARTICLE 24

ENTRY INTO FORCE

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

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

Done at Port Louis on the thirty-first day of March, 1995 in two originals in the English Language.

For the Government of Australia:

Senator the Hon. R. F. McMULLAN
Minister for Trade

For the Government of the Republic of Mauritius:

Dr the Hon. P. NABABSING
Deputy Prime Minister
and Minister of Internal
and External Communications

ROUTE SCHEDULE

A. FOR THE REPUBLIC OF MAURITIUS

Points of Origin	Point in Australia
Mauritius	Perth

B. FOR THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA

Points of Origin	Point in the Republic of Mauritius
Australia	SSR International Airport

[TRADUCTION — TRANSLATION][1]

ACCORD[2] ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE MAURICE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la République de Maurice, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago[3],

Désireux de conclure un accord pour créer des services de transport aérien,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation, on entend par :

a) « Autorités aéronautiques », dans le cas de chaque Partie contractante, l'autorité ou les autorités qu'elle désigne à l'autre par écrit de temps à autre;

b) « Services convenus », des services aériens réguliers pour le transport de passagers et de marchandises sur les routes spécifiées dans l'Annexe jointe au présent Accord conformément aux attributions de capacité;

c) « Accord », le présent Accord et l'Annexe qui l'accompagne;

d) « Marchandises », entre autres le courrier;

e) « Convention », la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée aux termes de l'article 90 de cette Convention et toute modification des Annexes ou de la Convention conformément aux articles 90 et 94, pourvu que ces annexes et modifications soient entrées en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes ou aient été adoptées par elles;

f) « Entreprise de transports aériens désignée », une entreprise de transports aériens que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont désignée par notification écrite aux autorités aéronautiques de l'autre conformément à l'article 5 du présent Accord;

[1] La traduction française comprend la rectification du texte authentique anglais. Pour le texte de la rectification, voir p. 87 du présent volume — The French translation incorporates the rectification to the authentic English text. For the text of the rectification, see p. 87 of this volume.

[2] Entré en vigueur le 31 mars 1995 par la signature, conformément à l'article 24.

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

g) « Services d'escale », notamment l'embarquement et le débarquement des passagers et du fret, la manutention des bagages et l'approvisionnement des commisariats de bord;

h) « Routes spécifiées », les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord;

i) « Tarifs », les prix à acquitter pour le transport public de passagers, de bagages et de marchandises (à l'exception du courrier) sur les services aériens réguliers y compris les conditions de détermination ou d'application de ces prix et le prix et les conditions de fourniture des services auxiliaires à ce transport;

j) « Territoire », « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale », ce que ces mots signifient aux articles 2 et 96 de la Convention.

2. L'Annexe au présent Accord forme partie intégrante de celui-ci et toute mention du présent Accord s'entend aussi de cette Annexe à moins qu'il n'en soit disposé autrement.

Article 2

APPLICATION DE LA CONVENTION

Les dispositions du présent Accord sont subordonnées à celles de la Convention dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux services aériens internationaux exploités conformément au présent Accord.

Article 3

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs, de son entreprise désignée, affectés à la navigation internationale ou bien l'exploitation ou la navigation de ces aéronefs sur son territoire, sont applicables de même à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et ces aéronefs s'y conforment en entrant sur le territoire de cette Partie contractante, en le quittant ou pendant qu'ils s'y trouvent.

2. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes, applicables sur son territoire à l'entrée, au séjour, au transit et au départ des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises et des aéronefs, y compris les règlements en matière d'entrée et de départ, de sécurité de l'aviation, d'immigration et d'émigration, de passeports, de douane, de devises, et de contrôles sanitaires ou, dans le cas du courrier, les lois et règlements applicables aux postes, s'appliquent aux passagers, à l'équipage, aux marchandises et aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante lorsqu'ils se trouvent sur le territoire de la première Partie contractante. Ces lois et ces règlements sont appliqués de manière égale par chaque Partie contractante aux passagers, aux équipages, aux marchandises et aux aéronefs de tous les pays, sans distinction de nationalité de la compagnie de transports aériens.

Article 4

OCTROI DE DROITS

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

a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;

b) Le droit d'y faire des escales non commerciales;

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre le droit spécifié dans le présent Accord en ce qui concerne la création de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord.

3. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante a, en plus des droits définis au paragraphe 1 du présent article, le droit de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points définis sur les routes spécifiées afin d'embarquer ou de débarquer en trafic international des passagers et des marchandises lorsqu'elle exploite un service convenu sur une route spécifiée.

4. Aucune disposition du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers ou du fret pour les transporter conformément à un contrat de louage ou contre rémunération à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

5. Aux fins de l'application des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, chaque Partie contractante peut spécifier les routes que l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante doit suivre sur son territoire ainsi que les aéroports qu'elle doit utiliser.

6. Aux points des routes indiquées, chaque entreprise désignée a le droit d'employer sans discrimination toutes les voies aériennes et toutes les installations aéroportuaires et autres fournies par les Parties contractantes.

7. Si, à la suite d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur ses routes habituelles, l'autre Partie contractante s'efforce dans toute la mesure de ses moyens de faciliter l'exploitation de ce service en réorganisant temporairement ces routes sur la base d'un accord mutuel entre les Parties contractantes.

Article 5

DÉSIGNATION ET AUTORISATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées, et de retirer par écrit toute désignation.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorde le plus rapidement possible les permis d'exploitation voulus à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elle applique normalement, conformément aux dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante peut refuser d'accorder le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent article ou imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice des droits définis à l'article 4 (Octroi de droits) du présent Accord par l'entreprise désignée si elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété de l'entreprise désignée et le contrôle effectif de celle-ci sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou des ressortissants de cette Partie.

5. L'entreprise ainsi désignée et autorisée peut mettre en exploitation les services convenus à tout moment à condition qu'aient été remplies les dispositions des articles 8 (Tarifs) et 9 (Demande d'agrément des horaires).

Article 6

RÉVOCATION ET SUSPENSION DES PERMIS D'EXPLOITATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de révoquer les permis d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits visés à l'article 4 (Octroi de droits) du présent Accord, par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante et de soumettre l'exercice de ses droits aux conditions qu'elle juge nécessaires dans tous les cas suivants :

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

b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé les droits;

c) Si l'entreprise néglige d'exploiter les services convenus conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf nécessité d'imposer immédiatement la révocation, la suspension ou les conditions visées au paragraphe 1 du présent article, pour empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de ladite faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la réception de la demande.

Article 7

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus par les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante tient compte en exploitant les services convenus des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assurent les entreprises désignées des Parties contractantes doivent être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport ou sur les routes spécifiées et ont pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises en provenance d'Australie ou à destination de Maurice ou inversement.

4. Pour le transport des passagers et des marchandises à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il est pris des dispositions conformes aux principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée à la fois :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des Etats de la région;

c) Aux exigences de l'exploitation de services long-courriers.

5. La capacité que peut fournir, en application du présent article, l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes sur les services convenus est telle que les autorités aéronautiques des Parties contractantes en sont convenues avant que l'entreprise désignée en question ait commencé à exploiter un service convenu, et ultérieurement lorsque la nécessité s'en fait sentir.

Article 8

TARIFS

1. Les tarifs à appliquer sur tous services convenus pour le transport de trafic entre les territoires des Parties contractantes sont fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris l'intérêt des utilisateurs des transports aériens, les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par les autres entreprises pour une partie quelconque des routes indiquées.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont établis conformément aux dispositions suivantes :

a) Les tarifs peuvent être proposés soit conjointement par les entreprises désignées des Parties contractantes, soit individuellement par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante;

b) Les tarifs proposés conformément aux dispositions de l'alinéa *a* du présent paragraphe sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours avant la date proposée pour leur mise en vigueur. Sous réserve de l'accord desdites autorités, ce délai peut être écourté;

c) Cette approbation peut être donnée expressément ou si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans les 15 jours qui suivent la date de leur soumission conformément aux dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article, ces tarifs sont réputés approuvés par les autorités aéronautiques concernées. Au cas où le délai prévu pour la soumission des tarifs est écourté, conformément aux dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2, les autorités aéronau-

tiques peuvent décider de ramener à moins de quinze (15) jours le délai pour la notification du refus de l'approbation;

d) Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'approuvent pas un tarif qui leur est soumis en vertu des dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article, le tarif peut être établi d'un commun accord;

e) Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis. Aucun tarif ne peut être reconduit en application du présent paragraphe pour une durée supérieure à douze (12) mois à compter de la date à laquelle il aurait autrement cessé de s'appliquer;

f) L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes est autorisée à égaler tout tarif publiquement disponible établi conformément aux dispositions du présent article au moyen d'une base qui, sans être nécessairement identique, correspond pour l'essentiel aux conditions applicables, aux normes de service et à l'itinéraire relatif à ce tarif. En conformité avec ses droits d'itinéraire, l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes est aussi autorisée à aligner ses tarifs sur tout tarif publiquement disponible approuvé pour le transport aérien international entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés sur le territoire d'un pays tiers;

g) Les demandes d'alignement de tarifs sont présentées au moins un (1) jour avant la date prévue pour leur application et doivent prouver qu'il existe des tarifs qu'il convient d'égaler conformément aux conditions d'alignement énoncées au présent article.

Article 9

DÉPÔT DES HORAIRES

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes feront en sorte que leur entreprise désignée communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, au moins trente-cinq (35) jours avant la mise en exploitation de tout service convenu, son horaire proposé pour qu'elles l'approuvent. Ces horaires devront donner toutes les informations pertinentes, y compris le type de service et celui de l'aéronef qui sera utilisé ainsi que les horaires des vols, les tarifs et les conditions de transport.

2. Toutes les modifications qui seront apportées ultérieurement au programme d'exploitation de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes seront soumises pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

3. Si l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes souhaite exploiter des vols complémentaires ou additionnels en plus de ceux dont les horaires ont été approuvés, elle demande en premier lieu l'autorisation préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 10

EXONÉRATION DE DROITS DE DOUANE ET AUTRES REDEVANCES

1. Les aéronefs exploités pour les services convenus par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement normal, les fournitures

en carburant, huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et lubrifiants, les fournitures techniques fongibles, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les aliments, les boissons, les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à être vendus aux passagers ou à être utilisés par eux, en quantités limitées, pendant le vol) ainsi que d'autres articles destinés à être utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien, qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de droits de douanes, droits d'excise et autres redevances à condition que cet équipement et ces fournitures et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

2. Les articles suivants sont exonérés de droits de douane, de droits d'excise, de frais d'inscription et d'autres droits et redevances nationaux :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs exploités en trafic international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) et tout équipement aéroporté normal importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes et nécessaires à l'entretien et à la réparation des aéronefs assurant les services convenus;

c) Les carburants, huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et les lubrifiants destinés à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour les aéronefs assurant les services convenus, même quand lesdites fournitures doivent être utilisées sur toute partie du trajet survolant le territoire de l'autre Partie contractante sur lequel elles ont été embarquées.

3. L'équipement embarqué normal des aéronefs, ainsi que les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord, les fournitures en carburant, huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et lubrifiants et les autres articles visés au paragraphe 1 du présent article qui sont conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'il soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements et procédures douaniers de cette autre Partie contractante.

4. Les exonérations visées au présent article sont également accessibles dans les cas où l'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs autres entreprises pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des objets visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que cette autre entreprise ou ces autres entreprises bénéficient des mêmes exonérations accordées par l'autre Partie contractante.

Article 11

SÉCURITÉ

1. Chacune des Parties contractantes peut demander que des consultations aient lieu au sujet des normes de sécurité que l'autre Partie contractante applique aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ainsi qu'à l'exploitation des entreprises désignées. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement dans ces domaines des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux

normes minimales qui peuvent être établies conformément à la Convention, elle le notifie à l'autre Partie contractante en l'informant des mesures qu'elle estime nécessaires pour que ces normes minimales soient respectées. L'autre Partie contractante prend alors des mesures correctrices appropriées. Si elle ne le fait pas dans des délais raisonnables, et en tout cas dans les quinze (15) jours, des dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 (Révocation et suspension du permis d'exploitation) du présent Accord s'appliquent.

2. Si la sécurité de l'exploitation de l'entreprise aérienne exige des mesures immédiates, chaque Partie contractante peut en prendre en application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 (Révocation et suspension du permis d'exploitation) du présent Accord.

3. Toute mesure prise en application des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article est levée dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent Article qui concernent la sécurité.

Article 12

TAXES D'AÉROPORT ET REDEVANCES D'USAGE

1. Les taxes et redevances imposées à l'entreprise désignée d'une Partie contractante par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante, au titre de l'usage par cette entreprise désignée des installations aéroportuaires, des voies aériennes et des autres installations et services d'aviation civile, ne peuvent être supérieures à celles qui sont imposées par cette Partie contractante à ses propres entreprises de transport aérien qui se livrent à une exploitation similaire au moyen d'aéronefs, d'installations et de services similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses autorités compétentes en matière de taxes d'aéroport et de redevances d'usage et les entreprises désignées qui utilisent les installations et services. Si possible, ces consultations ont lieu par l'intermédiaire de l'organisation représentative appropriée d'entreprises de transport aérien. Les propositions tendant à modifier le montant des taxes et des redevances visées par le présent article et accompagnées d'informations et de chiffres à l'appui, sont présentées autant que possible avec un préavis raisonnable à l'entreprise désignée pour lui permettre d'exprimer ses vues et pour qu'il puisse être tenu compte de celles-ci avant toute modification.

3. Dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la protection sanitaire et les autres questions similaires, non plus que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations correspondantes sous son contrôle, aucune des Parties contractantes ne préfère sa propre entreprise ni aucune autre entreprise de transport aérien à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux analogues.

Article 13

VALIDITÉ DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET DES PERMIS

1. Les certificats de navigabilité, certificats d'aptitudes et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autres Partie contractante pour l'exploitation de services convenus, pourvu

toutefois que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces pièces soient équivalentes ou supérieures aux normes établies en vertu de la Convention.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître valables pour les vols commençant ou se terminant sur son territoire ou le survolant les certificats d'aptitude ou permis délivrés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

3. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes permettent une dérogation aux normes établies en vertu de la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sans préjudice des droits accordés à la première Partie contractante par le paragraphe 2 de l'article 11 (Sécurité) du présent Accord, peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord, afin de s'assurer que la pratique en question est acceptable pour eux. A défaut d'une entente satisfaisante, il y a lieu d'appliquer l'article 6 (Révocation et suspension des permis d'exploitation) du présent Accord.

Article 14

TRANSIT

Les passagers qui transitent par le territoire de l'une des Parties contractantes sont soumis à un contrôle tout au plus minimal à moins que la législation ou les règlements de cette Partie n'en disposent autrement. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douanes et autres redevances de même ordre.

Article 15

ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise désignée de la première Partie contractante.

Article 16

DÉBOUCHÉS COMMERCIAUX

1. Chaque Partie contractante prend toute mesure appropriée sur son territoire pour éliminer toutes les formes de discrimination ou toutes les pratiques concurrentielles inéquitables qui nuisent à la position concurrentielle de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante dans l'exercice des droits et privilèges définis au présent article, y compris mais non pas seulement, les limitations à la vente de transports aériens, le paiement de marchandises, de services ou d'opérations de rapatriement d'excédents de devises par les entreprises de transport aérien ainsi que l'importation, l'installation et l'utilisation de matériel informatique.

2. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment que leur entreprise désignée est victime d'une discrimination ou de pratiques inéquitables, elles le notifient aux autorités aéronautiques de l'autre Partie. Des consultations, qui peuvent avoir lieu par la voie diplomatique, sont entamées dès que possible après la notification à moins que la première Partie contractante se soit assurée que l'affaire a été réglée entre-temps.

3. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre aux fins de la vente et de la prestation de services de transport aérien. Chaque entreprise désignée a le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement soit par l'intermédiaire de ses agents, selon qu'elle en décide. Chaque entreprise désignée a le droit d'employer à cette fin ses propres titres de transport.

4. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre des services de transport aérien en monnaie locale ou en devises librement convertibles et de transférer à volonté celles-ci depuis le territoire de l'autre Partie contractante. La conversion et le virement des fonds découlant de l'exploitation ordinaire des entreprises désignées sont autorisés conformément aux dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante, aux taux pratiqués pour ces virements sur le marché des changes à la date où est donné l'ordre de conversion ou de virement et ne sont assujettis à aucun prélèvement au-delà des agios normalement applicables à ces opérations.

5. Chacune des entreprises désignées peut, à son gré, procéder à sa propre manutention au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante ou choisir un agent qui ne doit pas être une entreprise de transport aérien d'un Etat tiers qui effectue ses services au sol en totalité ou en partie. Nonobstant ce qui précède, ces services sont offerts à l'entreprise désignée de chaque Partie contractante sur le territoire de l'autre dans des conditions d'égalité avec toutes les autres entreprises de transports aériens de cette autre Partie.

Article 17

CONSULTATIONS

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations au sujet de l'application, de l'interprétation ou de la modification du présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions des articles 6 (Révocation et suspension des permis d'exploitation), 8 (Tarifs), 11 (Sécurité) et 18 (Sécurité de l'aviation), ces consultations, qui peuvent être orales ou s'effectuer par correspondance, débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

3. Il est entendu en outre entre les Parties contractantes que les entreprises qui sont désignées pour fournir des services et qui les exploitent sont autorisées à tout moment à examiner toute question dont traite le présent Accord et à faire des recommandations en conséquence aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 18

SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1. Conformément aux droits et obligations que leur impose le droit international, les Parties contractantes affirment que l'obligation qu'elles ont, dans le cadre de leurs relations mutuelles, de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale constitue un élément essentiel du présent Accord.

2. Sans restreindre la portée de leurs droits et obligations en droit international, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963[1], aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970[2], aux dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971[3] et aux dispositions du Protocole pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile qui complète la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile et a été ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988[4], ainsi que d'autres accords multilatéraux concernant la sécurité de l'aviation civile qui s'imposent aux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illégale d'aéronefs civils et les autres actes contraires au droit qui portent atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes.

5. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres ou que les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence est situé sur leur territoire ou encore que les exploitants des aéroports internationaux situés sur leur territoire agissent conformément auxdites dispositions relatives à la sécurité de l'aviation qui s'appliquent à elles. En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre de toute divergence entre ses réglementations et pratiques nationales et les normes relatives à la sécurité de l'aviation visées au paragraphe 4 du présent article. Chacune des Parties contractantes peut à ce sujet demander des consultations immédiates à tout moment avec l'autre au sujet de ces divergences.

6. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien peuvent être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 4 du présent article auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée ou le séjour sur son territoire ainsi que la sortie.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.
[2] *Ibid.*, vol. 860, p. 105.
[3] *Ibid.*, vol. 974, p. 177 et vol. 1217, p. 404 (rectificatif au volume 974).
[4] *Ibid.*, vol. 1589, n° A-14118.

Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soutes) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes donne une suite favorable à toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante pour que des mesures de sécurité spéciales suffisantes soient prises en cas de menace particulière contre l'aviation civile sur son territoire.

7. En cas d'incident ou de menace d'incident lié à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes contraires au droit et préjudiciables à la sécurité d'un tel aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin à cet incident ou à cette menace aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les personnes.

8. Si l'une des Parties contractantes a des raisons de penser que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander à engager immédiatement des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre. L'incapacité des Parties contractantes à résoudre la question de manière satisfaisante dans les quinze (15) jours suivant la date de réception de la demande constitue un motif d'application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 (Révocation et suspension des permis d'exploitation) avant l'expiration d'un délai de quinze (15) jours. Toute mesure prise en application du présent paragraphe est levée dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent Article qui concernent la sécurité.

Article 19

REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES DÉSIGNÉES

Sous réserve des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'entrée et au séjour ainsi qu'à l'emploi sur le territoire de l'autre Partie contractante, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit de faire venir et rester sur le territoire de l'autre Partie, ceux de ses cadres, techniciens, membres du personnel d'exploitation ou autres spécialistes dont elle a besoin pour ouvrir et exploiter des bureaux sur le territoire de l'autre Partie.

Article 20

MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, il est convenu des modifications conformément aux dispositions de l'article 17 (Consultations); ces modifications sont apportées par échange de notes et entrent en vigueur à la date dont les Parties contractantes conviennent et qui dépend de celle à laquelle les conditions pertinentes prévues par la Constitution de chacune ont été remplies.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, des modifications de l'Annexe au présent Accord peuvent être décidées par les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles prennent effet à la date à laquelle elles ont

été décidées et entrent en vigueur lorsqu'elles ont été confirmées par la voie diplomatique.

3. Au cas où une Convention multilatérale relative aux transport aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le Présent Accord sera réputé modifié autant qu'il doit l'être pour être conforme aux dispositions de cette Convention.

Article 21

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

2. Si les Parties contractantes ne peuvent convenir d'un règlement par voie de négociations conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, elles peuvent convenir de soumettre le différend, sauf s'il concerne spécifiquement des demandes d'agrément de tarifs, à l'Organisation de l'aviation civile internationale ou à une personne ou un organe compétent dont il peut être convenu par la voie diplomatique.

3. Si le différend n'est pas réglé par les méthodes ci-dessus, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, il est soumis à un tribunal composé de trois arbitres. Chaque Partie contractante en nomme un et le troisième est désigné par les deux premiers. Le tribunal de chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué; le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans ce délai, chacune des Parties peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Le troisième arbitre désigné conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article doit être ressortissant d'un Etat tiers et, si plus d'un arbitre est ainsi désigné, au moins l'un deux doit être ressortissant d'un Etat tiers.

4. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le Tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes dépose un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques sont déposées dans les soixante (60) jours qui suivent. A la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal est prise à la majorité.

6. Sous réserve de la décision finale que prendra le tribunal arbitral au sujet de la répartition des frais, les Parties contractantes supportent à parts égales les coûts de l'arbitrage encourus avant cette décision.

7. Les Parties contractantes se conforment à toutes les ordonnances provisoires et à toutes les décisions finales rendues par le tribunal arbitral conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article.

8. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes manque à se conformer à une décision rendue conformément au paragraphe 7 du présent article, et aussi longtemps qu'elle le fait, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou annuler tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante défaillante.

Article 22

DÉNONCIATION

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment après l'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, le présent Accord prend alors fin douze (12) mois à compter de la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée du commun accord des Parties contractantes avant l'expiration de ce délai.

3. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification visée au paragraphe 1 du présent article, cette notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

Article 23

ENREGISTREMENT DE L'ACCORD ET DES AMENDEMENTS

Le présent Accord et ses amendements ultérieurs sont soumis par les Parties contractantes pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24

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 leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Port Louis, le 31 mars 1995, en deux exemplaires originaux, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de l'Australie :	Pour le Gouvernement de la République de Maurice :
Le Sénateur et Ministre du commerce,	Le Premier Ministre adjoint et Ministre des communications intérieures et extérieures,
R. F. MCMULLAN	P. NABABSING

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

A. Pour le Gouvernement de la République de Maurice :

Point d'origine	*Point en Australie*
Maurice	Perth

B. Pour le Gouvernement de l'Australie :

Point d'origine	*Point en République de Maurice*
Australie	Aéroport international SSR

RECTIFICATION OF THE AUTHENTIC ENGLISH TEXT OF THE AGREEMENT OF 31 MARCH 1995 BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MAURITIUS RELATING TO AIR SERVICES[1]

Effected by an agreement in the form of an exchange of notes dated at Port Louis on 20 July and 16 August 1995, which came into force by the exchange of said notes, with retroactive effect from 31 March 1995, the date of entry into force of the above-mentioned Treaty.

The rectification of the authentic English text of the Agreement reads as follows:

Article 1, paragraph 1(c):

Amend first word "agreement" to read "Agreement".

Article 1, paragraph 1(e):

Amend first word "convention" to read "Convention".

Amend "annexes" at start of second last line to read "Annexes".

Article 4, paragraph 1(b):

Amend "non traffic" to read "non-traffic".

Article 5, paragraph 4:

Amend words beginning line 5 which read " ... rights specified by Article 4 ... " to read " ... rights specified in Article 4 ... ".

[1] See p. 39 of this volume.

RECTIFICATION DU TEXTE AUTHENTIQUE ANGLAIS DE L'ACCORD DU 31 MARS 1995 ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE MAURICE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS[1]

Effectuée aux termes d'un accord sous forme d'échange de notes en date à Port-Louis des 20 juillet et 16 août 1995, lequel est entré en vigueur par l'échange desdites notes, avec effet rétroactif à compter du 31 mars 1995, date de l'entrée en vigueur de l'Accord susmentionné.

La rectification du texte authentique anglais de l'Accord se lit comme suit :

[1] Voir p. 39 du présent volume.

Amend word "Airline" in line 8 to read "airline".

Article 10, paragraph 2(a):

Amend "contracting" in line 2 to read "Contracting".

Article 11, paragraph 3:

Amend "party" in line 3 to read "Party".

Article 12, paragraph 1:

Amend "imported" in line 5 to read "imposed".

Article 12, paragraph 2:

Amend "consultation" in line 4 to read "consultations".

Article 13, paragraph 1:

Amend "party" in line 4 to read "Party".

Article 16, paragraph 2, second sentence:

Amend first word "Consultation" (end of line 5) to read "Consultations".

Article 18, paragraph 2:

Insert comma after "Aviation" in third last line to read " ... Civil Aviation, opened for ... ".

Certified statement was registered by Australia on 30 November 1995

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Australie le 30 novembre 1995.

No. 32367

AUSTRALIA
and
SOUTH AFRICA

Agreement relating to air services (with annex). Signed at Pretoria on 18 July 1995

Authentic text: English.

Registered by Australia on 30 November 1995.

AUSTRALIE
et
AFRIQUE DU SUD

Accord relatif au transport aérieu (avec aunexe). Sigué à Pretoria le 18 juillet 1995

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Australie le 30 novembre 1995.

AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA RELATING TO AIR SERVICES

THE GOVERNMENTS OF AUSTRALIA AND THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA, (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

BEING parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;[2]

ACKNOWLEDGING the importance of air transport as a means of creating and preserving friendship, understanding and co-operation between peoples of the two countries;

DESIRING to contribute to the progress of international civil aviation;

DESIRING to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

HAVE AGREED as follows:

Index to Agreement

Article 1	Definitions
Article 2	Grants of rights
Article 3	Designation and authorisation
Article 4	Revocation and limitation of authorisation
Article 5	Application of laws, regulations and procedures
Article 6	Recognition of certificates and licences
Article 7	Customs duties and other charges
Article 8	Principles governing the operation of agreed services
Article 9	Commercial activities
Article 10	Tariffs
Article 11	Change of aircraft
Article 12	Timetable
Article 13	Provision of information
Article 14	Transfer of funds
Article 15	Airport, services and facility charges
Article 16	Safety
Article 17	Aviation security
Article 18	Consultations

[1] Came into force on 18 July 1995 by signature, in accordance with article 23.

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

Article 19 Amendment of Agreement
Article 20 Settlement of disputes
Article 21 Termination of Agreement
Article 22 Registration of Agreement and amendments
Article 23 Entry into force
Route Annex

Article 1
Definitions

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

(a) the term "aeronautical authorities" means the respective Ministers responsible for Civil Aviation,

or in either case any person or body authorised to perform any functions exercised by the said Minister;

(b) the term "agreed service" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo in accordance with agreed capacity entitlements and "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

(c) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

(d) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(e) the term "airborne equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;

(f) the term "cargo" includes mail;

(g) the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors on the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector;

(h) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes:

(i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties; and

(ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties;

(i) the term "designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and authorisation) of this Agreement;

(j) the term "ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities;

(k) the term "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;

(l) the term "tariff" means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

(m) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

Article 2
Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:

(a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) the right to make stops in that territory for non-traffic purposes; and

(c) the right to land in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo while operating an agreed service.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and authorisation) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in sub-paragraph (2)(a) and (b).

4. Nothing in paragraph (2) shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of uplifting in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, carried for remuneration or hire and for discharge at another point in the territory of that other Contracting Party.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on their normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

Article 3
Designation and authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw, in writing, any designation of an airline or airlines.

2. The agreed services may begin at any time, in whole or in part, but not before:

(a) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated pursuant to paragraph (1) an airline or airlines for the specified route; and

(b) the Contracting Party granting the rights shall have given, with the least possible delay, the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned (subject to the provisions of Article 4 [Revocation and limitation of authorisation]).

3. For the purpose of granting the appropriate operating authorisation under paragraph (2), the aeronautical authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and the regulations normally applied to the operation of international air services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.

Article 4
Revocation and limitation of authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, with respect to a designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorisations referred to in Article 3 (Designation and authorisation) of this Agreement, to revoke or suspend such authorisations or impose conditions, temporarily or permanently at any time during the exercise of the rights by the designated airline concerned:

(a) in the event of failure by the airline to qualify under or to comply with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of that Contracting Party in conformity with the Convention;

(b) in the event that the aeronautical authorities of that Contracting Party are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

(c) in the event the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph (1) shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 18 (Consultations).

Article 5
Application of laws, regulations and procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including laws and regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, quarantine, or in the case of mail, postal laws and regulations) shall be applicable to the passengers, crew, cargo and the aircraft of designated airlines of the other Contracting Party while they are in the territory of the first Contracting Party. Such laws and regulations shall be applied equally by each Contracting Party to the passengers, crew, cargo and aircraft of all countries without distinction as to nationality of airline.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6
Recognition of certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights

undertaken pursuant to rights granted under paragraph (2) of Article 2 (Grant of rights), certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, and that difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under paragraph (2) of Article 16 (Safety), request consultations in accordance with Article 18 (Consultations) of this Agreement with the aeronautical authorities of the first Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 (Revocation and limitation of authorisation) of this Agreement.

Article 7
Customs duties and other charges

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal airborne equipment, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight) and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties and charges, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and other national duties and charges:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;

(b) spare parts (including engines) and normal airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services;

(c) fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants destined for the designated airlines of one Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The normal airborne equipment, as well as spare parts (including engines), aircraft stores, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraph (1) retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of those customs authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs laws and procedures of that Contracting Party.

4. The exemptions provided for by this Article shall be available in situations where the designated airlines of either 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) provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

Article 8
Principles governing the operation of agreed services

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline or airlines of the other Contracting Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement, including, but not limited to, restrictions upon the sale of air transportation, the payment for goods, services or transactions, or the repatriation of excess currencies by airlines, and the import, installation and use of computer equipment.

2. To the extent that the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that their designated airline or airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations, which may be through the diplomatic channel, shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Contracting Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. In operating the agreed services the designated airline or airlines of each 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 the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

4. The capacity to be provided by the designated airline or airlines of each country will bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the agreed routes and will have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo between South Africa and Australia.

5. Provision by designated airlines for the carriage of traffic originating in or destined for points on its specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;

(b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services; and

(c) the requirements of through airline operations.

6. The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airline or airlines of each Contracting Party on the agreed services shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airline or airlines concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

Article 9
Commercial activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation.

2. A designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of a designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. Each Contracting Party grants to a designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation in any currency.

5. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency, or provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

6. At its option, each designated airline shall, in the territory of the other Contracting Party, have the right to perform its own ground-handling or, where there is more than one provider, contract with an agent of its choice, including any other airlines which perform ground-handling. Where a designated airline is precluded from performing its own ground-handling or contracting with an agent of its choice for ground-handling services, these services shall be made available to that designated airline on a basis of equality with all other airlines.

7. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

Article 10
Tariffs

1. The tariffs for the transportation of traffic between the territories of the Contracting Parties on the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interests of users of air transportation, cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes. The aeronautical authorities of both Contracting Parties will, with a view to preserving and enhancing competition, apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by the designated airlines of either country for carriage between a point in one country and a point in the other country:

(a) any proposed tariff to be charged for carriage between the territories of the Contracting Parties shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may mutually decide) before it is proposed that the tariff will take effect;

(b) subject to the provisions of sub-paragraphs (c) and (d), any tariff so filed shall be treated as having been approved unless within 15 days of the tariff being filed (or such shorter period as the aeronautical authorities of both countries may mutually decide), the authorities of both countries have informed each other in writing that they do not approve the proposed tariff or consultations have been requested pursuant to sub-paragraph (c) below;

(c) if the aeronautical authority of either Contracting Party considers that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is or may be excessive; or charging of the proposed tariff might be anti-competitive and cause substantial damage to another airline or other airlines; they may, within 15 days of the proposed tariff being filed, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. The consultations, which may be through correspondence, shall be completed within 15 days of being requested and the tariff will take effect at the end of that period unless the authorities of both Contracting Parties decide otherwise;

(d) any designated airline of either Contracting Party operating direct or indirect air services on giving one day's notice, shall be permitted by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to match any tariff already approved between the same city pairs for another designated airline;

(e) a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. A tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired;

(f) the designated airlines of both Contracting Parties may not offer tariffs different from those which have been established in conformity with the provisions of this Article.

2. Consistent with their route entitlements in the Agreement the designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to match any publicly available tariff approved for international air carriage between points in the territory of the other Contracting Party and points in a third country on the specified routes.

Article 11
Change of aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that -

(a) aircraft used beyond the point of change of aireraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be; and

(b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

Article 12
Timetable

1. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, thirty (30) days in

advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted for approval to the aeronautical authority of the other Contracting Party.

Article 13
Provision of information

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airlines between points in the territory of the other Contracting Party and other points on the specified routes showing the initial origins and final destinations of the traffic.

Article 14
Transfer of funds

The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in local or freely convertible currencies, and to convert their funds into any freely convertible currency and to transmit them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws, regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be effected at the rate of exchange in accordance with the respective applicable national laws and regulations governing current payments, and shall not be subject to any charges except service charges levied for such transactions.

Article 15
Airport, services and facility charges

1. The charges imposed on a designated airline of one Contracting Party by the responsible charging bodies of the other Contracting Party for the use by that designated airline of airport, airways and other civil aviation facilities and services shall not be higher than those imposed by such Contracting Party on its own designated airline or airlines engaged in similar international operations using similar aircraft and associated facilities and services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organisation. Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airlines of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable them to express and have their views taken into account before any changes are made.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to, or permit responsible bodies to give preference to, its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international operations in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and other associated facilities under its control.

Article 16
Safety

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 (Revocation and limitation of authorisation) of this Agreement.

2. When immediate action is essential to the safety of airline operations, a Contracting Party may take action under paragraph (1) of Article 4 (Revocation and limitation of authorisation) prior to consultations.

3. Any action taken by one Contracting Party in accordance with paragraphs (1) and (2) shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

Article 17
Aviation security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties affirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference, forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963,[1] the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970,[2] the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.
[2] *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971[1] and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.

5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in paragraph (4) above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

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

7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life.

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 (Revocation and limitation of authorisation) of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph (1) of Article 4 (Revocation and limitation of authorisation) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 18
Consultations

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Article 10 (Tariffs), Article 16 (Safety) and Article 17 (Aviation security) such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

Article 19
Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.

2. Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties, shall come into effect on a date to be determined in an Exchange of Notes and be dependent upon the completion of nationally required legal procedures.

3. The Annex may be modified by mutual agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and these modifications may take immediate effect, pending confirmation by both Contracting Parties to each other that they have completed the formalities required by their respective laws and regulations for entry into force of the modification.

4. If the provisions of a multilateral agreement or convention concerning air transport come into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with those provisions of that Agreement or Convention.

Article 20
Settlement of disputes

1. Any disputes except those which may arise with respect to specific tariff filings, relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled by negotiations between the Contracting Parties, either through discussion, correspondence

or the use of diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. Within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of sixty (60) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within sixty (60) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

3. The Tribunal shall determine its own procedure.

4. Subject to the final decision of the Tribunal, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the interim costs of arbitration.

5. The Contracting Parties shall undertake to comply with any provisional ruling and the final decision of the Tribunal.

Article 21
Termination of Agreement

1. Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation (ICAO). The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party.

2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

Article 22
Registration of Agreement and amendments

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organisation for registration.

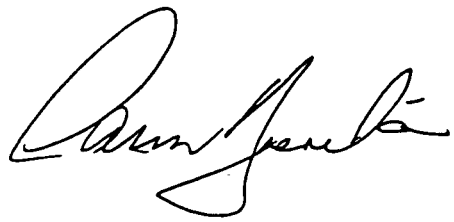
Article 23
Entry into force

This Agreement shall enter into force on the day of its signature.

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

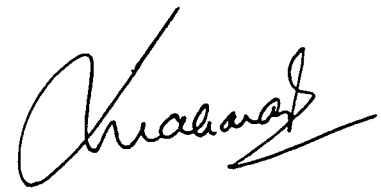
DONE in duplicate at Pretoria on this eighteenth day of July 1995.

For the Government of Australia:



[1]

For the Government of the Republic of South Africa:



[2]

---

[1] Laurence Brereton.
[2] Sathyandranath Ragunanan Maharaj.

ROUTE ANNEX

For the designated airlines of Australia:

Points of departure	Intermediate points	Points in South Africa	Points beyond
Points in Australia	Harare and two other points	Johannesburg and one other point	Harare and a point in South America and one other point

For the designated airlines of South Africa:

Points of departure	Intermediate points	Points in Australia	Points beyond
Points in South Africa	A point in New Zealand and two other points	Perth and Sydney	A point in New Zealand and one other point

Notes on the routes to be operated by the designated airlines

(i) Any point on the above routes may, at the option of the airline(s) concerned, be omitted on any or all flights provided that any service either begins or terminates in the territory of the country designating the airline(s).

(ii) The points to be nominated by the designated airline(s) of South Africa and Australia on the above routes may be changed from time to time by the respective aeronautical authorities on giving notice to the aeronautical authorities of the other country.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE L'AFRIQUE DU SUD

Le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de l'Afrique du Sud (ci-après dénommés les « Parties contractantes »),

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago[2],

Reconnaissant l'importance des transports aériens comme moyen d'instaurer et de préserver l'amitié, la compréhension et la coopération entre les peuples de leurs deux pays,

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

Désireux de conclure un accord créant des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

INDEX DE L'ACCORD

Article 1. Définitions
Article 2. Octroi de droits
Article 3. Désignation des entreprises et permis d'exploitation
Article 4. Révocation et limitation des permis d'exploitation
Article 5. Application des lois, règlements et procédures
Article 6. Reconnaissance des certificats, brevets et licences
Article 7. Droits de douane et autres redevances
Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus
Article 9. Activités commerciales
Article 10. Tarifs
Article 11. Changement d'aéronef
Article 12. Horaires
Article 13. Fourniture d'informations
Article 14. Transfert de fonds
Article 15. Taxes d'aéroport et redevances d'usage
Article 16. Sécurité

[1] Entré en vigueur le 18 juillet 1995 par la signature, conformément à l'article 23.

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

Article 17. Sécurité de l'aviation
Article 18. Consultations
Article 19. Modification de l'Accord
Article 20. Règlement des différends
Article 21. Dénonciation
Article 22. Enregistrement de l'Accord et de ses amendements
Article 23. Entrée en vigueur
Annexe : Tableau des routes

Article premier

DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte ne l'exige autrement, on entend par :

a) « Autorités aéronautiques », le ministre de chaque pays chargé de l'aviation civile,

ou, dans les deux pays, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer toute fonction qui l'est normalement par ce ministre;

b) « Services convenus », des services aériens réguliers définis le long des routes dans l'Annexe au présent Accord pour le transport de passagers et de marchandises conformément aux attributions de capacité convenus et « route spécifiée », une route spécifiée dans l'Annexe au présent Accord;

c) « Accord », le présent Accord, son Annexe établie en application des dispositions de celui-ci et tout amendement à l'Accord ou à l'Annexe;

d) « Service aérien », « service aérien international », « entreprise de services aériens » et « escale non commerciale », ce que ces mots signifient à l'article 96 de la Convention;

e) « Matériel aéroporté », les articles, autres que les provisions et les pièces de rechange de nature mobile qui sont destinées à être utilisées à bord, pendant le vol, y compris le matériel de premiers soins et l'équipement de survie;

f) « Marchandises », entre autres le courrier;

g) « Changement d'aéronef », l'exploitation d'un des services convenus par une entreprise désignée de sorte qu'un ou plusieurs tronçons de la route soient parcourus par des aéronefs d'une capacité qui diffère de celle des aéronefs utilisés sur un autre tronçon;

h) « Convention », la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, ainsi que :

i) Toute annexe et tout amendement adopté conformément aux dispositions de l'article 90 de cette Convention dans la mesure où cette annexe ou cet amendement est applicable aux deux Parties contractantes à tout moment considéré et;

ii) Tout amendement qui est entré en vigueur conformément aux dispositions de l'alinéa *a* de l'article 94 de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes;

i) « Entreprise désignée », une ou plusieurs entreprises désignées et autorisées conformément aux dispositions de l'article 3 (Désignation des entreprises et permis d'exploitation) du présent Accord;

j) « Services d'escale », entre autres mais non exclusivement les services concernant les passagers, les marchandises et les bagages de soute et la fourniture de services de restauration;

k) « Pièces de rechange », les articles qui servent à des réparations ou à des remplacements et à ce titre sont incorporés aux aéronefs, y compris les moteurs;

l) « Tarif », le prix à payer aux entreprises désignées pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier;

m) « Territoire », en ce qui concerne un Etat, ce que ce mot veut dire à l'article 2 de la Convention.

Article 2

OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord pour permettre à ses entreprises désignées de créer et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont :

a) Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie sans y faire escale;

b) Le droit d'y faire des escales non commerciales;

c) Le droit d'atterrir sur le territoire de l'autre Partie contractante pour y embarquer ou y débarquer en trafic international des passagers et des marchandises pendant l'exploitation d'un service convenu.

3. Les entreprises de chaque Partie contractante qui ne sont pas désignées conformément aux dispositions de l'article 3 (Désignation des entreprises et permis d'exploitation) du présent Accord ont aussi les droits spécifiés aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 2 du présent article.

4. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers ou du fret pour les transporter conformément à un contrat de louage ou contre rémunération à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

5. Si, à la suite d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ne sont pas en mesure d'exploiter un service sur leurs routes habituelles, l'autre Partie contractante s'efforce dans toute la mesure de ses moyens de faciliter l'exploitation de ce service en réorganisant temporairement ces routes sur la base d'un accord mutuel entre les Parties contractantes.

Article 3

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET PERMIS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite adressée à l'autre Partie, une ou plusieurs entreprises qui sont chargées d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que d'annuler par écrit ces désignations.

2. Les services convenus peuvent commencer à tout moment, en totalité ou en partie, mais auparavant :

a) La Partie contractante à laquelle les droits ont été accordés doit avoir désigné une ou plusieurs entreprises pour la route spécifiée conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article;

b) La Partie contractante qui accorde les droits a délivré le permis d'exploitation approprié dans les plus courts délais possibles à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées (sous réserve des dispositions de l'article 4 (Révocation et limitation des permis d'exploitation)).

3. Afin d'accorder le permis d'exploitation approprié cité au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité des dispositions de la Convention.

Article 4

RÉVOCATION ET LIMITATION DES PERMIS D'EXPLOITATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent, à l'égard de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, refuser les permis d'exploitation visés à l'article 3 (Désignation des entreprises et permis d'exploitation) du présent Accord, les révoquer et les suspendre ou les subordonner à des conditions temporairement ou définitivement à tout moment pendant l'exercice de ces droits par l'entreprise désignée intéressée :

a) Si cette entreprise ne respecte pas ou a enfreint les lois ou règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui a concédé les droits, conformément à la Convention;

b) Ou si l'entreprise ne peut pas apporter la preuve qu'une part importante de sa propriété et son contrôle effectif sont détenus sur le territoire de la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette partie;

c) Ou encore si ladite entreprise n'exploite pas les services aériens convenus conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de prendre des mesures afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements, il n'est fait usage du droit prévu au paragraphe 1 du présent article qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions de l'article 18 (Consultations).

Article 5

APPLICATION DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

1. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs, employés à la navigation aérienne internationale ou bien l'exploitation et la navigation de ces aéronefs s'appliquent intégralement à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante, dès l'entrée dans l'espace national et jusqu'à la sortie.

2. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des passagers, des équipages, des bagages de soute et des marchandises (y compris les lois et règlements concernant l'entrée, les formalités de police, la sécurité de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes, la protection sanitaire ou, dans le cas du courrier, la législation et la réglementation postales) s'appliquent aux passagers, équipages, bagages et marchandises ainsi qu'aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante pendant qu'ils se trouvent sur le territoire de la première Partie. Ces lois et règlements sont appliqués dans des conditions d'égalité par chaque Partie contractante aux passagers, aux équipages, aux marchandises et aux aéronefs de tous les pays quelle que soit la nationalité de l'entreprise de transports aériens.

3. Les passagers, les bagages de soute et les marchandises qui sont en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin sont soumis tout au plus à des contrôles simplifiés, à l'exception des mesures de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne. Les bagages de soute et les marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douanes et autres droits similaires.

Article 6

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et en cours de validité sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à condition qu'ils aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître la validité, pour les vols effectués dans l'exercice des droits accordés au paragraphe 2 de l'article 2 (Octroi des droits), les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent, sans préjudice des droits accordés à la première Partie contractante par le paragraphe 2 de l'article 16 (Sécurité) du présent Accord, demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'article 18 (Consultations) du présent Accord, afin de s'assurer que la pratique en question est acceptable pour eux. A défaut d'une entente satisfaisante, il y a lieu d'appliquer l'article 4 (Révocation et limitation des permis d'exploitation) du présent Accord.

Article 7

DROITS DE DOUANE ET AUTRES REDEVANCES

1. Les aéronefs exploités pour des services convenus par les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante, ainsi que l'équipement embarqué normal, les fournitures en carburant, les huiles lubrifiantes (y compris les fluides hydrauliques) et lubrifiants, les fournitures techniques fongibles, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons, les vins et spiritueux, le tabac et les produits destinés à être vendus ou à être utilisés par les passagers, en quantités limitées, pendant le vol), ainsi que les autres articles destinés à l'aviation ou aux services de transport aérien ou utilisés exclusivement à cet effet, qui sont à bord desdits aéronefs, sont exemptés des droits de douane, des droits d'accise et autres redevances à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous réserve que lesdits matériels, fournitures et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'au moment de leur sortie du territoire.

2. Sont exemptés des droits de douane, des droits d'accise, des droits d'inspection et des autres redevances nationales :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante et destinées à être utilisées à bord de l'aéronef exploité sur une ligne internationale par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) et le matériel de bord normal importés dans le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'un aéronef exploité pour des services convenus;

c) Le carburant, les huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et les lubrifiants destinés à l'approvisionnement, par les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante, d'aéronefs exploités pour des services convenus, même si ces approvisionnements doivent être utilisés sur une partie d'un trajet survolant le territoire de l'autre Partie contractante où ils ont été embarqués.

3. L'équipement embarqué normal des aéronefs, ainsi que les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord, les fournitures en carburant, les huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et lubrifiants et les autres articles visés au paragraphe 1 du présent article qui sont conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements et procédures douaniers de cette autre Partie contractante.

4. Les exonérations visées au présent article sont également accessibles dans les cas où l'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs autres entreprises pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des objets visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que cette autre entreprise ou ces autres entreprises bénéficient des mêmes exonérations accordées par l'autre Partie contractante.

Article 8

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Chaque Partie contractante prend toute mesure appropriée sur son territoire pour éliminer toutes les formes de discrimination ou toutes les pratiques concurrentielles inéquitables qui nuisent à la position concurrentielle de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'exercice des droits et privilèges définis au présent article, y compris mais non pas seulement, les limitations à la vente de transports aériens, le paiement de marchandises, de services ou d'opérations de rapatriement d'excédents de devises par les entreprises de transport aérien ainsi qu'à l'importation, l'installation et l'utilisation de matériel informatique.

2. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment que leur entreprise désignée est victime d'une discrimination ou de pratiques inéquitables, elles le notifient aux autorités aéronautiques de l'autre Partie. Des consultations, qui peuvent avoir lieu par la voie diplomatique, sont entamées dès que possible après la notification à moins que la première Partie contractante se soit assurée que l'affaire a été réglée entre-temps.

3. En exploitant les services convenus, l'entreprise ou les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes prennent en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur la totalité ou une partie des mêmes routes.

4. Sur toute route spécifiée, la capacité assurée par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes et la capacité assurée par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante sont étroitement réglées sur les besoins du public en matière de transports aériens sur ladite route. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes sur les routes spécifiées ont comme principal objectif de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant étroitement aux besoins actuels et normalement prévisibles du transport de passagers entre l'Afrique du Sud et l'Australie.

5. Pour le transport par les entreprises désignées pour assurer le trafic en provenance ou à destination de points sur les routes désignées qui se trouvent sur le territoire d'Etats tiers, il convient de respecter les principes généraux suivants selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux besoins du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux;

c) Aux besoins de l'exploitation des services long-courrier.

6. La capacité qui peut être offerte en vertu du présent article par l'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante sur les services convenus est celle dont les autorités aéronautiques des Parties contractantes sont convenues de temps à autre avant le commencement de l'exploitation desdits services par les entreprises désignées.

Article 9

ACTIVITÉS COMMERCIALES

1. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes d'établir, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des bureaux chargés de promouvoir le trafic aérien et de vendre des billets d'avion et aussi d'autres installations pour la fourniture de transports aériens.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit de faire venir et rester sur le territorie de l'autre Partie, ceux de ses cadres, techniciens, agents commerciaux et membres du personnel d'exploitation ou autres spécialistes dont elle a besoin pour fournir des transports aériens.

3. A son gré, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante peut satisfaire ces besoins de représentation et de personnel en faisant appel à ses propres effectifs ou aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transports aériens engagés dans une exploitation sur le territoire de l'autre Partie contractante qui est autorisée à exploiter ces services sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4. Chacune des Parties contractantes accorde à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre des prestations de transport aérien directement et, à la discrétion de l'entreprise, par l'entremise de ses agents. Chacune des entreprises désignées a le droit de libeller le tarif de vente de ces prestations dans toute monnaie.

5. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de payer les dépenses locales sur le territoire de l'autre Partie dans la monnaie du territoire en question ou, sous réserve des lois et règlements nationaux, en devises librement convertibles d'autres pays.

6. Il est loisible à chaque entreprise désignée, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'assurer elle-même ses services au sol ou, s'il y a plus d'une prestation, de charger un agent de son choix qui peut être une autre entreprise de transport aérien de fournir ces services. Si une entreprise désignée ne peut pas assurer elle-même ses services au sol ou ne peut pas charger un agent de son choix de le faire, ces services sont offerts à cette entreprise désignée dans des conditions d'égalité avec toutes les autres entreprises de transport aérien.

7. Les activités ci-dessus ont lieu conformément à la législation et à la réglementation de l'autre Partie contractante.

Article 10

TARIFS

1. Les tarifs que l'(les) entreprise(s) désignée(s) des Parties contractantes applique(nt) au transport entre les territoires des deux Parties sont fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien sur tout tronçon des routes spécifiées. Afin de préserver et de stimuler la concurrence, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes appliquent les dispositions suivantes pour l'agrément des tarifs que demandent les entreprises dési-

gnées de l'une ou l'autre Partie pour le transport entre un point d'un de ces pays et un point dans l'autre pays :

a) Tout tarif proposé pour le transport entre les deux pays est déposé par l'entreprise désignée concernée, ou en son nom, auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux Parties y consentent) avant la date à laquelle il est proposé d'appliquer ce tarif;

b) Sous réserve des dispositions des alinéas *c* et *d* du présent paragraphe, tout tarif ainsi déposé est considéré comme agréé à moins que les autorités aéronautiques des deux pays ne se soient mutuellement informées par écrit, dans les quinze (15) jours suivant la date où elles ont reçu la demande (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux pays en conviennent) qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé ou que des consultations aient été demandées en application des dispositions de l'alinéa *c* du présent paragraphe;

c) Si les autorités aéronautiques de l'un ou l'autre pays estiment, soit qu'un tarif qui leur est proposé par une entreprise désignée de l'autre pays est ou peut être excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien, elles peuvent, dans les quinze (15) jours suivant la réception du tarif proposé, demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu par écrit, doivent être menées à leur terme dans les quinze (15) jours suivant celui où elles ont été demandées et le tarif prend effet à l'expiration de ce délai, à moins que les autorités des deux pays n'en soient convenues autrement;

d) Toute entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante qui exploite des services aériens, sous réserve d'un préavis d'un jour, est autorisée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie à égaler tout tarif déjà approuvé entre les mêmes couples de villes pour une autre entreprise désignée;

e) Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés. Ils ne peuvent être prorogés aux termes du présent paragraphe pour plus de douze (12) mois après la date fixée pour leur expiration;

f) Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne sont pas autorisées à proposer des tarifs différents de ceux qui ont été établis conformément aux dispositions du présent article.

2. Conformément aux attributions de routes prévues par le présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à égaler tout tarif publiquement disponible approuvé par le transport aérien international entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans un pays tiers sur les routes spécifiées.

Article 11

CHANGEMENT D'AÉRONEF

1. Sur n'importe quel vol ou sur tous les vols des services convenus, chaque entreprise désignée peut, si elle le souhaite, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en tout point le long des routes spécifiées, à condition :

a) Que l'aéronef utilisé au-delà du point de changement ait un horaire qui coïncide avec l'aéronef qui ou arrive ou qui part, selon le cas;

b) Si le changement d'aéronef a lieu sur le territoire de l'autre Partie contractante et si plus d'un aéronef est exploité au-delà du point de changement, qu'un seul aéronef tout au plus soit de taille égale et qu'aucun soit plus grand que l'aéronef utilisé sur les troisième et quatrième secteurs de liberté.

2. Pour le changement d'aéronef, les entreprises désignées peuvent employer leur propre matériel et, sous réserve de ce que disposent les règlements nationaux, du matériel loué et elles peuvent exercer leurs opérations dans le cadre d'arrangements commerciaux avec une autre entreprise de transport aérien.

3. Les entreprises désignées peuvent utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les secteurs pour lesquels elles changent d'aéronefs.

Article 12

HORAIRES

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, au moins trente (30) jours avant la mise en exploitation de tout service convenu. Elles doivent spécifier ce faisant la fréquence, le type d'aéronef, la configuration et le nombre de sièges offerts au public.

2. Toutes les modifications qui seront apportées ultérieurement aux horaires approuvés des entreprises désignées seront soumises pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 13

FOURNITURE D'INFORMATIONS

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent ou font fournir par leurs entreprises désignées aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, que ces dernières peuvent raisonnablement exiger pour pouvoir contrôler la capacité offerte par les entreprises désignées sur les services convenus. Ces relevés contiennent des renseignements sur le volume du trafic acheminé par ces entreprises sur les services convenus entre des poins situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et d'autres points sur les routes spécifiées qui montrent l'origine et la destination de ce trafic.

Article 14

TRANSFERT DE FONDS

L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre des services de transport aérien en monnaie locale ou en devises librement convertibles, de convertir ces fonds en toute monnaie librement convertible et de les transférer à volonté depuis le territoire de l'autre Partie contractante. Sous réserve des dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante, la conversion et le virement des fonds découlant de l'exploitation ordi-

naire des entreprises désignées sont effectués aux taux pratiqués pour les paiements courants et ne sont assujettis à aucun prélèvement au-delà des agios normalement applicables à ces opérations.

Article 15

TAXES D'AÉROPORT ET REDEVANCES D'USAGE

1. Les taxes et redevances imposées à l'entreprise désignée d'une Partie contractante par les organes compétents en la matière de l'autre Partie contractante, au titre de l'usage par cette entreprise désignée des installations aéroportuaires, des voies aériennes et des autres installations et services d'aviation civile, ne peuvent être supérieures à celles qui sont imposées par cette Partie contractante à sa propre entreprise désignée qui se livre à une exploitation internationale similaire au moyen d'aéronefs, d'installations et de services similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses autorités compétentes en matière de taxes d'aéroport et de redevances d'usage et les entreprises désignées qui utilisent les installations et services. Si possible, ces consultations ont lieu par l'intermédiaire de l'organisation représentative appropriée d'entreprises de transport aérien. Les propositions tendant à modifier le montant des taxes et redevances visées par le présent article, accompagnées d'informations et de chiffres à l'appui, sont présentées autant que possible avec un préavis raisonnable aux entreprises désignées pour leur permettre d'exprimer leurs vues et pour qu'il puisse être tenu compte de celles-ci avant toute modification.

3. Dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la protection sanitaire et les autres questions similaires, non plus que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations correspondantes sous son contrôle, aucune des Parties contractantes ne préfère ni n'autorise ses organes compétents à préférer sa propre entreprise ou toute autre entreprise de transport aérien à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux analogues ni ne permet à ses autorités compétentes en matière de taxes d'aéroport et de redevances d'usage d'accorder une telle préférence.

Article 16

SÉCURITÉ

1. Chaque Partie contractante peut demander que des consultations aient lieu au sujet des mesures de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des entreprises désignées. Si une Partie contractante constate, à la suite de ces consultations, que l'autre partie contractante n'applique pas dans ces domaines effectivement des règles et mesures de sécurité au moins égales aux règles minimales établies conformément à la Convention, elle notifie ces constatations à l'autre Partie contractante en indiquant les mesures jugées nécessaires au respect de ces règles minimales. L'autre Partie contractante prend alors des mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas de mesures appropriées dans un délai raisonnable, et en tout cas dans les quinze (15) jours, les dispositions du paragra-

phe 1 de l'article 4 (Révocation et limitation des permis d'exploitation) du présent Accord sont applicables.

2. Si la sécurité de l'exploitation de l'entreprise désignée nécessite des mesures immédiates, la Partie contractante peut en prendre conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 4 (Révocation et limitation des permis d'exploitation) du présent Accord, avant des consultations.

3. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article cesse de s'appliquer dès que l'autre Partie contractante se conforme aux dispositions du présent article en matière de sécurité.

Article 17

SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1. Conformément aux droits et obligations que leur impose le droit international, les Parties contractantes affirment que l'obligation qu'elles ont, dans le cadre de leurs relations mutuelles, de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale constitue un élément essentiel du présent Accord.

2. Sans restreindre la portée de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conformément notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963[1], aux disposition de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970[2], aux dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971[3] et aux dispositions de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation civile qui pourraient lier les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

4. Dans leurs relations mutuelles, les parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes.

5. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres respectifs ou que les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est situé sur leur territoire ou encore que les exploitants des aéroports internationaux situés sur leur territoire agissent conformément auxdites dispositions relatives à la sécurité. En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre de toute divergence entre ses

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.
[2] *Ibid.*, vol. 860, p. 105.
[3] *Ibid.*, vol. 974, p. 177 et vol. 1217, p. 404 (rectificatif au volume 974).

réglementations et pratiques nationales et les normes relatives à la sécurité de l'aviation établies dans les Annexes susmentionnées au paragraphe 4 du présent article. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations immédiatement avec l'autre au sujet de ces divergences.

6. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien peuvent être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 4 du présent article auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée ou le séjour sur son territoire ainsi que la sortie. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et d'appliquer des contrôles de sécurité aux passagers et leurs bagages à main, aux équipages, aux bagages de soute, aux marchandises et aux provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes donne également une suite favorable à toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante pour que des mesures de sécurité spéciales suffisantes soient prises sur son territoire en cas de menace particulière contre l'aviation civile.

7. En cas d'incident ou de menace d'incident lié à la capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes contraires au droit et préjudiciables à la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin à cet incident ou à cette menace aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les personnes.

8. Si l'une des Parties contractantes est raisonnablement fondée à penser que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut demander à engager immédiatement des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre. L'incapacité des Parties contractantes à résoudre la question de manière satisfaisante dans les quinze (15) jours suivant la date de réception de la demande constitue un motif au sens du paragraphe 1 de l'article 4 du présent Accord (Révocation et limitation des permis). En cas d'urgence, chaque Partie contractante peut prendre des mesures conservatoires conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 4 (Révocation et limitation des permis) avant l'expiration du délai de 15 jours. Toute mesure prise en application du présent paragraphe est levée dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article qui concernent la sécurité.

Article 18

CONSULTATIONS

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations au sujet de l'application, de l'interprétation ou la modification du présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions des articles 10 (Tarifs), 16 (Sécurité) et 17 (Sécurité de l'aviation), ces consultations, qui peuvent être orales ou s'effectuer par correspondance, débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

Article 19

MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Le présent Accord peut être modifié ou révisé par les Parties contractantes selon ce qu'elles conviennent par écrit.

2. Tout amendement ou toute modification du présent Accord dont sont convenues les Parties entre en vigueur à une date qui est déterminée dans un échange de notes et dépend de l'accomplissement de toutes les formalités requises par le droit interne.

3. L'Annexe peut être modifiée d'un commun accord par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et les modifications prennent effet immédiatement en attendant que chacune des Parties contractantes ait notifié à l'autre que les conditions requises pour cela par sa législation et sa réglementation sont remplies.

4. Au cas où un accord ou une convention multilatéral relatif aux transports aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera réputé modifié autant qu'il doit l'être pour être conforme aux dispositions de cette convention multilatérale.

Article 20

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend qui peut surgir au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord à propos de questions autres que des demandes d'agrément de tarifs et ne peut pas être réglé par les Parties contractantes, que ce soit par des négociations, par voie de correspondance ou par la voie diplomatique, est soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal. Le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle le deuxième arbitre l'a été. Si dans les soixante (60) jours suivant la nomination du premier arbitre, le deuxième ne l'a pas été ou si les deux premiers arbitres n'ont pas désigné le président, chacune des Parties peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins.

3. Le tribunal arrête lui-même son règlement intérieur.

4. Sous réserve de la décision finale du tribunal et en attendant celle-ci, les Parties contractantes supportent à parts égales les frais de l'arbitrage.

5. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision, provisoire ou finale, du tribunal.

Article 21

DÉNONCIATION

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment dès l'entrée en vigueur du présent Accord notifier par écrit, par la voie diplomatique, l'autre

Partie contractante de sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend alors fin un (1) an après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification.

2. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification visée au paragraphe 1 du présent article, cette notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

Article 22

ENREGISTREMENT DE L'ACCORD ET DE SES AMENDEMENTS

Le présent Accord et ses amendements ultérieurs sont soumis par les Parties contractantes pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23

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 leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Pretoria, le 18 juillet 1995.

Pour le Gouvernement
de l'Australie :

LAURENCE BRERETON

Pour le Gouvernement
de la République d'Afrique du Sud :

SATHYANDRANATH RAGUNANAN
MAHARAJ

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Pour les entreprises désignées de l'Australie :

Points de départ	*Points intermédiaires*	*Points en Afrique du Sud*	*Points au-delà*
Points en Australie	Harare et deux autres points	Johannesburg et un autre point	Harare et un point en Amérique du Sud, ainsi qu'un autre point

Pour les entreprises désignées de l'Afrique du Sud :

Points de départ	*Points intermédiaires*	*Points en Australie*	*Points au-delà*
Points en Afrique du Sud	Un point en Nouvelle-Zélande et deux autres points	Perth et Sydney	Un point en Nouvelle-Zélande et un autre point

Notes concernant les routes qui doivent être exploitées par les entreprises désignées :

i) L'(Les) entreprise(s) désignée(s) de chaque Partie contractante peu(ven)t lors de tout vol omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus à condition que tout service ait son point de départ ou d'arrivée sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'(les) entreprise(s).

ii) Les points que l'(les) entreprise(s) désignée(s) de l'Afrique du Sud et de l'Australie doivent choisir sur les routes ci-dessus peuvent être changés de temps à autre par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et qui doivent le notifier aux autorités aéronautiques de l'autre pays.

No. 32368

AUSTRALIA
and
VIET NAM

Agreement relating to air services (with annex). Signed at Canberra on 31 July 1995

Authentic text: English.

Registered by Australia on 30 November 1995.

AUSTRALIE
et
VIET NAM

Accord relatif anx services aériens (avec annexe). Signé à Canberra le 31 juillet 1995

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Australie le 30 novembre 1995.

AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM RELATING TO AIR SERVICES

THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

BEING PARTIES to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944,[2]

DESIRING to conclude an agreement on air services,

HAVE AGREED as follows:

Index to Agreement

1. Definitions
2. Designation
3. Grant of rights
4. Authorization
5. Revocation and limitation of authorization
6. Application of laws
7. Recognition of certificates and licenses
8. Safety
9. Aviation security
10. Airport, services and facility charges
11. Capacity
12. Statistics
13. Customs duties and other charges
14. Tariffs
15. Commercial opportunities
16. Airline representatives
17. Consultations
18. Amendment of Agreement
19. Settlement of disputes
20. Termination
21. Registration with ICAO
22. Entry into force

Route Annex

[1] Came into force on 11 October 1995, the date on which the Contracting Parties informed each other (on 15 August and 11 October 1995) of the completion of the required constitutional formalities, in accordance with article 22.

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

Article 1
Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

(a) "Aeronautical authorities" means in the case of the Socialist Republic of Vietnam the Civil Aviation Administration - Ministry of Transportation of Vietnam and in the case of Australia the authority or authorities as notified in writing from time to time by the Government of Australia to the Government of the Socialist Republic of Vietnam;

(b) "Agreed service" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo in accordance with agreed capacity entitlement;

(c) "Agreement" means this Agreement and the Annex attached thereto;

(d) "Cargo" includes mail;

(e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:

(i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties;

(ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties;

(f) "Designated airline" means an airline or airlines designated and authorized in accordance with Article 2 (Designation) and 4 (Authorization) of this Agreement;

(g) "Ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities;

(h) "Specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

(i) "Tariffs" means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

(j) "Air service", "International air service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

(k) "Territory" in relation to a State means the land areas (mainland and island) and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State with such sovereignty also applying to the airspace above the territory;

(l) "Capacity" means:

(i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

(ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

Article 2
Designation

Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw, in writing, any designation of an airline or airlines.

Article 3
Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the route specified in the Annex.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:

(a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) the right to make stops in that territory for non-traffic purposes; and

(c) the right to land in the territory of the other Contracting Party for the purposes of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo while operating an agreed service.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of uplifting in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, carried for remuneration or hire and for discharge at another point in the territory of that other Contracting Party.

4. At points in the specified routes, each of the designated airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on their normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

Article 4
Authorization

1. The agreed services may begin at any time, in whole or in part, but not before:

(a) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated pursuant to Article 2 (Designation) an airline or airlines for the specified route; and

(b) the Contracting Party granting the rights shall have given, with the least possible delay, the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned (subject to the provisions of Article 5 [Revocation and limitation of authorization]).

2. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require designated airlines of the other Contracting Party to satisfy them that those airlines are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those aeronautical authorities, in conformity with the provisions of the Convention, to the operation of international air services.

Article 5
Revocation and limitation of authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, with respect to a designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 (Authorization) of this Agreement, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently at any time during the exercise of the rights by the designated airline concerned:

(a) in the event of failure by the airline to qualify under or to comply with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Contracting Party in conformity with the Convention;

(b) in the event that the aeronautical authorities of the Contracting Party are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

(c) in the event the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

Article 6
Application of laws

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international services or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of designated airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including laws and regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs quarantine, or in the case of mail, postal laws and regulations) shall be applicable to the passengers, crew, cargo and the aircraft of designated airlines of the other Contracting Party while they are in the territory of the first Contracting Party. Such laws and regulations shall be applied equally by each Contracting Party to the passengers, crew, cargo and aircraft of all countries without distinction as to nationality of airline.

Article 7
Recognition of certificates and licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licenses were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under Article 3 (Grant of rights), paragraph 2, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, and that difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 8 (Safety), paragraph 2, request consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement with the aeronautical authorities of the first Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 5 (Revocation and limitation of authorization) of this Agreement.

Article 8
Safety

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew,

aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of paragraph 1 of Article 5 (Revocation and limitation of authorization) of this Agreement.

2. When immediate action is essential to the safety of airline operations, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 5 (Revocation and limitation of authorization) prior to consultations.

3. Any action taken by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

Article 9
Aviation security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties affirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963,[1] the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970,[2] the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971[3] and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 24 February 1988[4] and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.
[2] *Ibid.*, vol. 860, p. 105.
[3] *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).
[4] *Ibid.*, vol. 1589, No. A-14118.

the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.

5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in paragraph 4 above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

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

7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life.

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 5 (Revocation and limitation of authorization) of this Agreement. When required by an emergency a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 5 (Revocation and limitation of authorization) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 10
Airport, services and facility charges

1. The charges imposed on a designated airline of one Contracting Party by the responsible charging bodies of the other Contracting Party for the use by that designated airline of airport, airways and other civil aviation facilities and services shall not be higher than those imposed by such Contracting Party on its own designated airline engaged in similar international operations using similar aircraft and associated facilities and services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organization. Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airlines of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable them to express and have their views taken into account before any changes are made.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to, or permit responsible bodies to give preference to, its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international operations in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and other associated facilities under its control.

Article 11
Capacity

1. There shall be a fair and equal opportunity and equal capacity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The capacity to be operated from time to time by the designated airlines of the Contracting Parties between their respective territories, for the conveyance of traffic on agreed services on the specified routes, shall be maintained in close relationship with the traffic originating in Australia and destined for the Socialist Republic of Vietnam and vice versa.

4. Provision by designated airlines for the carriage of traffic originating in or destined for points on its specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;

(b) the traffic requirements of the area through which the airlines pass, after taking account of local and regional services; and

(c) the requirement of through airline operation.

5. The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airlines of each Contracting Party on the agreed services shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airlines concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

Article 12
Statistics

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause its designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airlines between points in the territory of the other Contracting Party and other points on the specified routes showing the initial origins and final destination of the traffic.

2. The details of the methods by which such statistics shall be provided shall be jointly decided by the aeronautical authorities and implemented without delay.

Article 13
Customs duties and other charges

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight) and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties and charges, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and other national duties and charges:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;

(b) spare parts (including engines) and normal airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services;

(c) fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants destined for the designated airlines of one Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The normal airborne equipment, as well as spare parts (including engines), aircraft stores, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraph 1 of this Article retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of those customs authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Contracting Party.

4. The exemptions provided for by this Article shall be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in their 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 exemptions from the other Contracting Party.

Article 14
Tariffs

1. The tariffs for the transportation of traffic between the territories of the Contracting Parties on the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interests of users of air transportation, cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes. The aeronautical authorities of both countries will, with a view to preserving and enhancing competition, apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by airlines of either country for carriage between a point in one country and a point in the other country:

(a) any proposed tariff to be charged for carriage between the two countries will be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may mutually decide) before it is proposed that the tariff will take effect;

(b) subject to the next two following sub-paragraphs, any tariff so filed will be treated as having been approved unless within 15 days of the tariff being filed (or such shorter period as the aeronautical authorities of both countries may mutually decide), the authorities of both countries have informed each other in writing that they do not approve the proposed tariff or consultations have been requested pursuant to sub-paragraph (c) below;

(c) if the aeronautical authorities of either country consider that: a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other country is or may be excessive; or charging of the proposed tariff might be anti-competitive and cause substantial damage to another airline or other airlines; they may, within 15 days of the proposed tariff being filed, request consultations with the aeronautical authorities of the other country. The consultation, which may be through correspondence, will be completed within 60 days of being requested and the tariff will take effect at the end of that period unless the authorities of both countries decide otherwise;

(d) in the event that a tariff which has come into effect in accordance with this paragraph is considered by the aeronautical authorities of one country to be causing substantial damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other country;

(e) any designated airline of either country operating direct or indirect air services on giving 1 days notice, shall be permitted by the aeronautical authorities of the other country to match any tariff already approved between the same city pairs for another designated airline;

(f) a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. A tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

2. Tariff matching on Fifth Freedom Sectors

Consistent with route entitlement in the Agreement the designated airlines of each Party shall be permitted to match any publicly available tariff approved for international air carriage between points in the territory of the other Party and points in a third country on the specified routes.

Article 15
Commercial opportunities

1. Each Contracting Party shall not, within its jurisdiction apply any discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement.

2. To the extent that the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that their designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations, which may be through the diplomatic channel, shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Contracting Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision and sale of air services. Each designated airline shall have the right to import, install and use passenger and freight sales, reservation and ticketing systems of their choice. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents in freely convertible currencies. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents.

4. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in freely convertible currencies, and to transmit them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

5. When local currency regulations allow or when such a right is conferred on an airline of any other country, the designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation and to pay for local expenses, including purchases of fuel in local currency.

6. At its option, each designated airline shall, in the territory of the other Contracting Party, have the right to contract with a ground handling agent of its choice, including any other airlines which perform ground-handling, for such services in whole or in part. Where considerations preclude a designated airline from contracting with an agent of its choice for ground-handling services, these services shall be made available to that designated airline on a basis of equality with all other airlines.

7. The designated airline of either Contracting Party shall have the right to use an aircraft other than one owned by it on the agreed services.

Article 16
Airline representatives

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party, consistent with such other Contracting Party's immigration laws, regulations and practices, their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. These representatives and staff requirements shall, at the option of the designated airlines of one Contracting Party and with approval of relevant authorities, be satisfied by using their own personnel, or by representatives of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party that is authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party. Such approval shall be granted subject to the applicable laws and regulations of each Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws, regulations and practices, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

Article 17
Consultations

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Article 8 (Safety), 9 (Aviation security) and 14 (Tariffs) such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

Article 18
Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.

2. Any amendment or revision shall enter into force on the date the Contracting Parties, by exchange of diplomatic notes, specify for its entry into force.

3. If a multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that Convention.

Article 19
Settlement of disputes

1. Any disputes except those which may arise with respect to specific tariff filings, relating to the interpretation or application of the Agreement which can not be settled by negotiations between the Contracting Parties, either through discussion, correspondence or the use of diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. Within the period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of sixty (60) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within sixty (60) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not

agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

3. Except as otherwise determined by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

4. The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

5. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

6. The Contracting Parties undertake to comply with any arbitration decision given under this article.

7. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Contracting Parties.

Article 20
Termination

1. Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization (ICAO). The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by other Contracting Party.

2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

Article 21
Registration with ICAO

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

Article 22
Entry into force

This Agreement shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required thereof in their respective countries have been complied with.

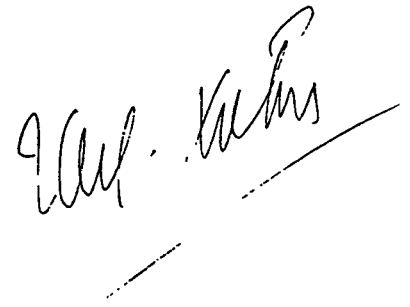
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Canberra on this thirty-first day of July, 1995.

For the Government of Australia:

[1]

For the Government of the Socialist Republic of Vietnam:



[2]

[1] Laurence Brereton.
[2] Dan Ngoc Xuan.

ROUTE ANNEX

1. Section 1

Route to be served by designated airline of the Socialist Republic of Vietnam in both directions:

Points in Vietnam	Intermediate points	Points in Australia	Beyond points
Any points	Optionally via a point which may be nominated and changed from time to time	Two points in Australia which may be nominated and changed from time to time excluding domestic transportation rights	One point which may be nominated and changed from time to time

2. Section 2

Route to be served by the designated airline of Australia in both directions:

Points in Australia	Intermediate points	Points in Vietnam	Beyond points
Any points	Optionally via a point which may be nominated and changed from time to time	Two points in Vietnam which may be nominated and changed from time to time excluding domestic transportation rights	One point which may be nominated and changed from time to time

Note:

The designated airline of either Contracting Party may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of that Contracting Party.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIET NAM

PRÉAMBULE

Le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago[2],

Désireux de conclure un accord relatif aux services de transport aérien,

Sont convenus de ce qui suit :

INDEX DE L'ACCORD

1. Définitions
2. Désignation
3. Octroi de droits
4. Autorisation
5. Révocation et limitation des permis d'exploitation
6. Application de la législation
7. Reconnaissance des certificats, brevets et licences
8. Sécurité
9. Sécurité de l'aviation
10. Taxes d'aéroport et redevances d'usage
11. Capacité
12. Statistiques
13. Droits de douane et autres redevances
14. Tarifs
15. Débouchés commerciaux
16. Représentants d'entreprises de transport aérien
17. Consultations
18. Modification de l'Accord

[1] Entré en vigueur le 11 octobre 1995, date à laquelle les Parties contractantes se sont informées (les 15 août et 11 octobre 1995) de l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises, conformément à l'article 22.

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

19. Règlement des différends
20. Dénonciation
21. Enregistrement de l'Accord et de ses amendements
22. Entrée en vigueur
Annexe : tableau des routes

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation, on entend par :

a) « Autorités aéronautiques », dans le cas de la République socialiste du Viet Nam, l'Administration de l'aviation civile du Ministère des transports du Viet Nam et, dans le cas de l'Australie, l'autorité ou les autorités dont le Gouvernement de l'Australie notifie le nom par écrit de temps à autre au Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam;

b) « Services convenus », des services aériens réguliers le long des routes définies dans l'Annexe au présent Accord pour le transport de passagers et de marchandises conformément aux attributions de capacité convenues;

c) « Accord » le présent Accord et l'Annexe jointe;

d) « Marchandises » entre autres le courrier;

e) « Convention », la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, ainsi que :

i) Toute annexe ou tout amendement adopté conformément aux dispositions de l'article 90 de cette Convention dans la mesure où cette annexe ou cet amendement est applicable aux deux Parties contractantes à tout moment considéré;

ii) Tout amendement qui est entré en vigueur conformément aux dispositions de l'alinéa *a* de l'article 94 de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties Contractantes;

f) « Entreprise désignée », une ou plusieurs entreprises désignées et autorisées conformément aux dispositions des articles 2 (Désignation) et 4 (Autorisation) du présent Accord;

g) « Services d'escale », entre autres mais non exclusivement les services concernant les passagers, les marchandises et les bagages de soute et la fourniture de services de restauration;

h) « Route spécifiée », une route spécifiée dans l'Annexe au présent Accord;

i) « Tarif », le prix à payer aux entreprises désignées pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier;

j) « Service aérien » « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ce que ces mots signifient aux articles 2 et 96 de la Convention;

k) « Territoire », au sujet d'un Etat, les parties terrestres (continent et îles) et les eaux territoriales adjacentes sur lesquelles l'Etat exerce sa souveraineté, qui s'applique aussi à l'espace aérien au-dessus;

l) « Capacité » :

i) En ce qui concerne un aéronef, la charge utile disponible de cet aéronef sur la route ou un tronçon de route;

ii) En ce qui concerne un service aérien spécifié, la capacité de l'aéronef utilisé pour ce service, multipliée par la fréquence d'exploitation de cet aéronef pendant une période donnée et sur une route ou un tronçon de route.

Article 2

DÉSIGNATION

Il est loisible à chacune des Parties contractantes d'avoir le droit de désigner, par notification écrite à l'autre, une ou plusieurs entreprises de transport aérien habilitées à exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer cette désignation.

Article 3

OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord pour permettre à ses entreprises désignées de créer et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont :

a) Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie sans y faire escale;

b) Le droit d'y faire des escales non commerciales;

c) Le droit d'atterrir sur le territoire de l'autre Partie contractante pour y embarquer ou y débarquer en trafic international des passagers et des marchandises pendant l'exploitation d'un service convenu.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers ou du fret, pour les transporter conformément à un contrat de louage ou contre rémunération en un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

4. Aux points des routes indiquées, chaque entreprise désignée a le droit d'employer, sans discrimination, toutes les voies aériennes et toutes les installations aéroportuaires et autres fournies par les Parties contractantes.

5. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ne sont pas en mesure d'exploiter un service sur leurs routes habituelles, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter l'exploitation de ce service en réorganisant temporairement ces routes selon ce dont les Parties contractantes conviennent.

Article 4

AUTORISATION

1. Les services convenus peuvent commencer à tout moment, en totalité ou en partie, mais auparavant :

a) La Partie contractante à laquelle les droits ont été accordés doit avoir désigné une ou plusieurs entreprises pour la route spécifiée conformément aux dispositions de l'article 2 (Désignation);

b) La Partie contractante qui accorde les droits a délivré le permis d'exploitation approprié dans les plus courts délais possibles à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées (sous réserve des dispositions de l'article 5 (Révocation et limitation des permis d'exploitation)).

2. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement, conformément aux dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens internationaux.

Article 5

RÉVOCATION ET LIMITATION DES PERMIS D'EXPLOITATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent, à l'égard de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, refuser les permis d'exploitation visés à l'article 4 (Autorisation) du présent Accord, les révoquer ou les suspendre ou les subordonner à des conditions temporairement ou définitivement à tout moment pendant l'exercice de ces droits par l'entreprise désignée intéressée :

a) Dans tous les cas où cette entreprise ne respecte pas ou a enfreint les lois ou les règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie contractante conformément à la Convention;

b) Dans tous les cas où les autorités aéronautiques ne sont pas convaincues qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie contractante;

c) Dans tous les cas où cette entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

Article 6

APPLICATION DE LA LÉGISLATION

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou bien l'exploitation et la navigation de ces aéronefs s'appliquent intégralement aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des passagers, des équipages, des

bagages de soute et des marchandises (y compris les lois et règlements concernant l'entrée, les formalités de police, la sécurité de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes, la protection sanitaire ou, dans le cas du courrier, la législation et la réglementation postales) s'appliquent aux passagers, équipages, bagages et marchandises ainsi qu'aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante pendant qu'ils se trouvent sur le territoire de la première Partie. Ces lois et règlements sont appliqués dans des conditions d'égalité par chaque Partie contractante aux passagers, aux équipages, aux marchandises et aux aéronefs de tous les pays quelle que soit la nationalité de l'entreprise de transport aérien.

Article 7

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et en cours de validité, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à condition qu'ils aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître la validité, pour les vols effectués dans l'exercice des droits accordés au paragraphe 2 de l'article 3 (Octroi des droits), les brevets d'aptitude et les licences acordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sans préjudice des droits accordés à la première Partie contractante par l'article 8 (Sécurité) du paragraphe 2 du présent Accord peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord, afin de s'assurer que la pratique en question est acceptable pour elles. A défaut d'une entente satisfaisante, il y a lieu d'appliquer l'article 5 (Révocation et limitation des permis d'exploitation) du présent Accord.

Article 8

SÉCURITÉ

1. Chacune des Parties contractantes peut demander que des consultations aient lieu au sujet des normes de sécurité que l'autre Partie contractante applique aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ainsi qu'à l'exploitation des entreprises désignées. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement dans ces domaines des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies conformément à la Convention, elle le notifie à l'autre Partie contractante en l'informant des mesures qu'elle estime nécessaires pour que ces normes minimales soient respectées. L'autre Partie contractante prend alors des mesures correctrices appropriées. Si elle ne le fait pas dans des délais raisonnables, et, en tout cas, dans les quinze (15) jours, les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5 (Révocation et limitation des permis d'exploitation) du présent Accord sont d'application.

2. Si la sécurité de l'exploitation de l'entreprise aérienne exige des mesures immédiates, chaque Partie contractante peut en prendre en application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 5 (Révocation et limitation des permis d'exploitation) du présent Accord.

3. Toute mesure prise en application des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article est levée dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent Article qui concernent la sécurité.

Article 9

SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1. Conformément aux droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes affirment que l'obligation qu'elles ont, dans le cadre de leurs relations mutuelles, de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale constitue un élément essentiel du présent Accord.

2. Sans restreindre la portée de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963[1], aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1971[2], aux dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971[3], aux dispositions du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dirigés contre les aéroports desservant l'aviation civile internationale, qui complète la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 24 février 1988[4] ainsi qu'aux dispositions de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation civile qui pourrait lier les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes.

5. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres respectifs ou que les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est situé sur leur territoire ou encore que les exploitants des aéroports internationaux situés sur leur territoire agissent conformément auxdites dispositions relatives à la sécurité. En conséquence,

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.
[2] *Ibid.*, vol. 860, p. 105.
[3] *Ibid.*, vol. 974, p. 177 et vol. 1217, p. 404 (rectificatif au volume 974).
[4] *Ibid.*, vol. 1589, n° A-14118.

chaque Partie contractante informe l'autre de toute divergence entre ses réglementations et pratiques nationales et les normes relatives à la sécurité de l'aviation établies dans les Annexes susmentionnées au paragraphe 4 du présent article. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations immédiatement avec l'autre au sujet de ces divergences.

6. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien peuvent être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 4 du présent article auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée ou le séjour sur son territoire ainsi que la sortie. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et d'appliquer des contrôles de sécurité aux passagers et à leurs bagages à main, aux équipages, aux bagages de soute, aux marchandises et aux provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes donne également une suite favorable à toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante pour que des mesures de sécurité spéciales suffisantes soient prises sur son territoire en cas de menace particulière contre l'aviation civile.

7. En cas d'incident ou de menace d'incident lié à la capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes contraires au droit et préjudiciables à la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin à cet incident ou à cette menace aussi rapidement que possible et avec un mimimum de risques pour les personnes.

8. Si l'une des Parties contractantes est raisonnablement fondée à penser que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander à engager immédiatement des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre. L'incapacité des Parties contractantes à résoudre la question de manière satisfaisante dans les quinze (15) jours suivant la date de réception de la demande constitue un motif d'application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 5 du présent Accord (Révocation et limitation des permis). En cas d'urgence, chaque Partie contractante peut prendre des mesures conservatoires conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 5 (Révocation et limitation des permis) avant l'expiration du délai de 15 jours. Toute mesure prise en application du présent paragraphe est levée dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent Article qui concernent la sécurité.

Article 10

TAXES D'AÉROPORT ET REDEVANCES D'USAGE

1. Les taxes et redevances imposées à une entreprise désignée d'une Partie contractante par les organes compétents en la matière de l'autre Partie contractante, au titre de l'usage par cette entreprise désignée des installations aéroportuaires, des voies aériennes et des autres installations et services d'aviation civile, ne peuvent être supérieures à celles qui sont imposées par cette Partie contractante à sa propre entreprise désignée qui se livre à une exploitation internationale similaire au moyen d'aéronefs, d'installations et de services similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses autorités compétentes en matière de taxes d'aéroport et de redevances d'usage et les entreprises désignées qui utilisent les installations et services. Si possible, ces consultations ont lieu par l'intermédiaire de l'organisation représentative appropriée d'entreprises de transport aérien. Les propositions tendant à modifier le montant des taxes et redevances visées par le présent article, accompagnées d'informations et de chiffres à l'appui, sont présentées autant que possible avec un préavis raisonnable aux entreprises désignées pour leur permettre d'exprimer leurs vues et pour qu'il puisse être tenu compte de celles-ci avant toute modification.

3. Dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la protection sanitaire et les autres questions similaires, non plus que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations correspondantes sous son contrôle, aucune des Parties contractantes ne préfère ni n'autorise ses organes compétents à préférer sa propre entreprise à toute autre entreprise de transport aérien à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux analogues ni ne permet à ses autorités compétentes en matière de taxes d'aéroport et de redevances d'usage d'accorder une telle préférence.

Article 11

CAPACITÉ

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont des possibilités équitables et égales d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. En exploitant les services convenus, les entreprises désignées de chaque Partie contractante prennent en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur la totalité ou une partie des mêmes routes.

3. La capacité que les entreprises désignées des Parties contractantes peuvent exploiter de temps à autre entre leurs pays respectifs pour acheminer le trafic par les services convenus sur les routes spécifiées est réglée étroitement sur le trafic provenant d'Australe et dont la destination est le territoire de la République socialiste du Viet Nam, et inversement.

4. Pour le transport par les entreprises désignées pour le trafic en provenance ou à destination de points sur les routes désignées qui se trouvent sur le territoire d'Etats tiers, il convient de respecter les principes généraux suivants selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux besoins du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les entreprises, compte tenu des services locaux et régionaux;

c) Aux besoins de l'exploitation des services long-courrier.

5. La capacité qui peut être offerte en vertu du présent article par les entreprises désignées de chaque Partie contractante sur les services convenus est celle dont les autorités aéronautiques des Parties contractantes sont convenues avant le

commencement de l'exploitation desdits services par lesdites entreprises désignées et de temps à autre ensuite.

Article 12

STATISTIQUES

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent ou demandent à leur entreprise désignée de fournir sur demande aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, tous les relevés statistiques, périodiques ou autres, qui peuvent normalement être requis pour un examen de l'exploitation des services convenus, y compris, mais non exclusivement, les relevés statistiques concernant le trafic exploité par leurs entreprises désignées entre des points sur le territoire de l'autre Partie contractante et d'autres points sur les routes spécifiées et montrant les points d'origine réelle et de destination finale de ce trafic.

2. Les modalités de transmission de ces relevés statistiques sont déterminées conjointement par les autorités aéronautiques et appliquées conjointement sans délai.

Article 13

DROITS DE DOUANE ET AUTRES REDEVANCES

1. Les aéronefs exploités sur les services convenus par les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement normal à bord, les fournitures en carburants, huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et lubrifiants, les fournitures techniques fongibles, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les aliments, les boissons, les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à être vendus aux passagers ou à être utilisés par eux, en quantités limitées, pendant le vol) ainsi que d'autres articles destinés à être utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de droits de douanes, droits d'excise et autres redevances à condition que cet équipement et ces fournitures et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

2. Les articles suivants sont exonérés de droits de douane, de droits d'excise, de frais d'inspection et d'autres droits et redevances nationaux :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs exploités en trafic international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) et tout équipement aéroporté normal, importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes et nécessaires à l'entretien et à la réparation des aéronefs assurant les services convenus;

c) Les carburants, huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et les lubrifiants destinés à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour les aéronefs assurant les services convenus, même quand lesdites fournitures doivent être utilisées sur toute partie d'un trajet survolant le territoire de l'autre Partie contractante sur lequel elles ont été embarquées.

3. L'équipement de bord normal, ainsi que les pièces de rechange (y compris les moteurs), les approvisionnements de bord, les combustibles, les huiles de graissage (y compris les liquides hydrauliques), les lubrifiants et les autres articles mentionnés au paragraphe 1 du présent article, qui sont gardés à bord d'un aéronef exploité par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'autorisation des autorités douanières de cette autre Partie contractante. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés de toute autre manière conforme à la législation et à la réglementation douanières de cette Partie contractante.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent également lorsque les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs autres 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 cette autre ou ces autres entreprises bénéficient de même de telles exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 14

TARIFS

1. Les tarifs que l' (les) entreprise(s) désignée(s) des Parties contractantes applique(nt) au transport entre les territoires des deux Parties sont fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien sur tout tronçon des routes spécifiées. Afin de préserver et de stimuler la concurrence, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes appliquent les dispositions suivantes pour l'agrément des tarifs que demandent les entreprises de l'une ou l'autre Partie pour le transport entre un point d'un de ces pays et un point dans l'autre pays :

a) Tout tarif proposé pour le transport entre les deux pays est déposé par l'entreprise désignée concernée, ou en son nom, auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux Parties y consentent) avant la date à laquelle il est proposé d'appliquer ce tarif;

b) Sous réserve des dispositions des alinéas *c* et *d* du présent paragraphe, tout tarif ainsi déposé est considéré comme agréé à moins que les autorités aéronautiques des deux pays ne se soient mutuellement informées par écrit, dans les quinze (15) jours suivant la date où elles auront reçu la demande (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux pays en conviennent) qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé ou que des consultations aient été demandées en application des dispositions de l'alinéa *c* du présent paragraphe;

c) Si les autorités aéronautiques de l'un ou l'autre pays estiment, soit qu'un tarif qui leur est proposé par une entreprise désignée de l'autre pays est ou peut être excessif, soit que son application risque de constituer un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien, elles peuvent, dans les quinze (15) jours suivant la réception du tarif

proposé, demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu par écrit, doivent être menées à leur terme dans les soixante (60) jours suivant celui où elles ont été demandées et le tarif prend effet à l'expiration de ce délai, à moins que les autorités des deux pays n'en soient convenues autrement;

d) Si un tarif qui est entré en vigueur conformément aux dispositions du présent paragraphe cause, selon les autorités aéronautiques d'un pays, des dommages substantiels à une autre enteprise ou d'autres entreprises de transport aérien sur une route ou sur des routes particulières, ces autorités aéronautiques peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays;

e) Toute entreprise désignée de l'un ou l'autre pays qui exploite des services aériens directs ou indirects, avec un préavis d'un jour, est autorisée par les autorités aéronautiques de l'autre pays à égaler tout tarif déjà approuvé entre les mêmes couples de villes pour une autre entreprise désignée;

f) Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs. Ils ne sont pas prorogés en vertu des dispositions du présent paragraphe de plus de douze (12) mois à compter de la date à laquelle ils auraient autrement expiré.

2. Egalité avec les tarifs des secteurs de la cinquième liberté, conformément aux attributions de route prévues par le présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie sont autorisées à égaler tout tarif publiquement disponible approuvé pour le transport aérien international entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés sur le territoire d'un Etat tiers sur les routes spécifiées.

Article 15

DÉBOUCHÉS COMMERCIAUX

1. Sur son territoire, chaque Partie contractante s'abstient de toute forme de discrimination et de toute pratique concurrentielle inéquitable qui risquerait de nuire à la position concurrentielle des entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'exercice des droits et privilèges que leur attribue l'Accord.

2. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment que leurs entreprises désignées sont victimes d'une discrimination ou de pratiques inéquitables, elles le notifient aux autorités aéronautiques de l'autre Partie. Des consultations, qui peuvent avoir lieu par la voie diplomatique, sont entamées dès que possible après la notification à moins que la première Partie contractante se soit assurée que l'affaire a été régle entre-temps.

3. Il est loisible aux entreprises désignées de chaque Partie contractante d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre aux fins de la vente et de la prestation de services de transport aérien ainsi que d'importer, d'installer et d'utiliser les systèmes de vente, de réservation et d'établissement des billets de leur choix pour les passagers et pour le fret. Il est loisible à chaque entreprise désignée de vendre des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de ses agents, selon qu'elle en décide, ainsi que d'employer à cette fin ses propres titres de transport.

4. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre des services de transport aérien en devises librement convertibles et de transférer à volonté celles-ci depuis le territoire de l'autre Partie contractante. La conversion et le virement des fonds découlant de l'exploitation ordinaire des entreprises désignées sont autorisés conformément aux dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante. La conversion et le virement des fonds découlant de l'exploitation ordinaire des entreprises désignées sont autorisés conformément aux dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante, aux taux pratiqués pour ces virements sur le marché des changes à la date où est donné l'ordre de conversion ou de virement et ne sont assujettis à aucun prélèvement au-delà des agios normalement applicables à ces opérations.

5. Si les règlements des changes le permettent ou si le droit de le faire a été accordé à une entreprise de transport aérien d'un pays tiers quel qu'il soit, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit de vendre des services de transports aériens et de payer les dépenses locales, y compris les dépenses d'achat de combustible en monnaie locale.

6. Il est loisible à chaque entreprise désignée, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de charger un agent de services au sol de son choix, qui peut être une autre entreprise de transports aériens, de fournir tout ou partie de ces services. Si des raisons empêchent l'entreprise désignée de confier la prestation de ces services à un tel agent, ils sont offerts à cette entreprise désignée dans des conditions d'égalité avec toutes les autres entreprises de transports aériens.

7. Il est loisible à l'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante d'utiliser un aéronef autre que ceux qui lui appartiennent pour les services convenus.

Article 16

REPRÉSENTANTS D'ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante, en conformité avec les lois, règlements et politiques de celle-ci en matière d'immigration, ses représentants, ses employés des secteurs commercial, opérationnel et technique dont elle a besoin pour l'exploitation des services convenus.

2. Au gré des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes, ces services peuvent être assurés par le personnel de cette Partie ou par des employés de tout autre organisme, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisés à assurer ces services sur ce territoire. L'autorisation est accordée sans réserve des lois et règlements applicables de chaque Partie contractante.

3. Les représentants et employés sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, en conformité avec ses lois et règlements, chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas de séjour et documents analogues nécessaires aux représentants et employés visés au paragraphe 1 du présent article.

Article 17

CONSULTATIONS

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations au sujet de l'application, de l'interprétation ou de la modification du présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions des articles 8 (Sécurité), 9 (Sécurité de l'aviation) et 14 (Tarifs), ces consultations, qui peuvent être orales ou s'effectuer par correspondance, débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

Article 18

MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Le présent Accord peut être modifié ou révisé par accord écrit entre les deux Parties contractantes.

2. Les modifications et révisions éventuelles entrent en vigueur à la date que les Parties contractantes définissent par un échange de notes diplomatiques.

3. Au cas où un accord ou une convention multilatérale relatif aux transports aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera réputé modifié autant qu'il doit l'être pour être conforme aux dispositions de cette convention multilatérale.

Article 19

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend qui peut surgir au sujet de l'interprétation ou de l'application du Présent Accord à propos de questions autres que des demandes d'agrément de tarifs et ne peut être réglé par les Parties contractantes, que ce soit par des négociations, par correspondance ou par la voie diplomatique, est soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué. Dans un nouveau délai de soixante (60) jours, les deux arbitres se choisissent un président qui doit être ressortissant d'un Etat tiers. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit ou si le président n'est pas désigné dans ce délai, chacune des Parties peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins.

3. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes dépose un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques sont déposées dans les soixante (60) jours qui suivent. A la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

4. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal est prise à la majorité.

5. Les Parties contractantes peuvent présenter des demandes d'éclaircissements concernant la décision dans les quinze (15) jours suivant la date à laquelle celle-ci a été communiquée et les éclaircissements sont donnés dans les quinze (15) jours qui suivent la demande.

6. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prononcée par le tribunal arbitral conformément au présent article.

7. Les frais d'arbitrage au sens du présent article sont supportés également par les deux Parties contractantes.

Article 20

DÉNONCIATION

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment dès l'entrée en vigueur du présent Accord notifier par écrit, par la voie diplomatique, l'autre Partie contractante de sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'Accord prend alors fin un (1) an après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification.

2. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification visée au paragraphe 1 du présent article, cette notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'OACI en a accusé réception.

Article 21

ENREGISTREMENT DE L'ACCORD AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et ses amendements ultérieurs sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle chacune des Parties contractantes aura informé l'autre, par écrit, de ce que les formalités prévues par sa constitution ont été accomplies.

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

FAIT à Canberra, le 31 juillet 1995.

Pour le Gouvernement de l'Australie :	Pour le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam :
LAURENCE BRERETON	DAN NGOC XUAN

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. *Section 1*

Route qui doit être desservie par l'entreprise désignée de la République socialiste du Viet Nam dans les deux directions :

Points au Viet Nam	*Points internnédiaires*	*Points en Australie*	*Points au-delà*
Tous points	Facultativement pour un point qui peut être désigné et changé de temps à autre	Deux points en Australie qui peuvent être modifés de temps à autre, excluant des droits de transport intérieur	Un point qui peut être désigné et modifié de temps à autre

2. *Section 2*

Route qui doit être desservie par l'entreprise désignée de l'Australie dans les deux directions :

Points en Australie	*Points intermédiaires*	*Points au Viet Nam*	*Points au-delà*
Tous points	Facultativement pour un point qui peut être désigné et changé de temps à autre	Deux points au Viet Nam qui peuvent être désignés et modifiés de temps à autre, excluant des droits de transport intérieur	Un point qui peut être désigné et modifié de temps à autre

Note :

L'entreprise désignée de chaque Partie contractante peut, lors de tout vol, omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus à condition que les services convenus sur cette route aient leur point de départ et leur point d'arrivée sur le territoire de la Partie qui l'a désignée.

No. 32369

NEW ZEALAND
and
CHINA

Agreement for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes ou income (with protocol). Signed at Wellington on 16 September 1986

Authentic texts: English and Chinese.

Registered by New Zealand on 1 December 1995.

NOUVELLE-ZÉLANDE
et
CHINE

Convention tendant à éviter la double imposition et à préveuir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu (avec protocole). Signée à Wellington le 16 septembre 1986

Textes authentiques : anglais et chinois.

Enregistrée par la Nouvelle-Zélande le 1er décembre 1995.

AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION AND THE PREVENTION OF FISCAL EVASION WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME

The Government of New Zealand and the Government of the People's Republic of China;

Desiring to conclude an Agreement for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

PERSONAL SCOPE

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

[1] Came into force on 17 December 1986, i.e., the thirtieth day following the date of the last of the notifications (of 22 October and 17 November 1986) by which the Contracting Parties had informed each other of the completion of the required procedures, in accordance with article 28 (2).

ARTICLE 2

TAXES COVERED

1. The existing taxes to which the Agreement shall apply are:

(a) in the People's Republic of China:

(i) the individual income tax;

(ii) the income tax concerning joint ventures with Chinese and foreign investment;

(iii) the income tax concerning foreign enterprises; and

(iv) the local income tax;

(hereinafter referred to as "Chinese tax");

(b) in New Zealand:

(i) the income tax; and

(ii) the excess retention tax;

(hereinafter referred to as "New Zealand tax").

2. This Agreement shall also apply to any identical or substantially similar taxes which are imposed after the date of signature of this Agreement in addition to, or in place of, the existing taxes. The competent authorities

of the Contracting States shall notify each other of any substantial changes which have been made in their respective taxation laws within a reasonable period of time after such changes.

ARTICLE 3

GENERAL DEFINITIONS

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

(a) the term "China" means the People's Republic of China; when used in a geographical sense it means all the territory of the People's Republic of China, including its territorial sea, in which the Chinese laws relating to taxation apply, and any area beyond its territorial sea, within which the People's Republic of China has in accordance with international law sovereign rights of exploration for and exploitation of resources of the seabed and its sub-soil and superjacent water resources;

(b) the term "New Zealand" means the territory of New Zealand but does not include Tokelau or the Associated Self Governing States of the Cook Islands and Niue; it also includes any

area beyond the territorial sea which by New Zealand legislation and in accordance with international law has been, or may hereafter be, designated as an area in which the rights of New Zealand with respect to natural resources may be exercised;

(c) the terms "a Contracting State" and "the other Contracting State" mean China or New Zealand as the context requires;

(d) the term "tax" means Chinese tax or New Zealand tax as the context requires;

(e) the term "person" includes an individual, a company and any other body of persons;

(f) the term "company" means any body corporate or any entity which is treated as a body corporate for tax purposes;

(g) the terms "enterprise of a Contracting State" and "enterprise of the other Contracting State" mean respectively an enterprise carried on by a resident of a Contracting State and an enterprise carried on by a resident of the other Contracting State;

(h) the term "national" means:

(i) in relation to China, all individuals possessing the nationality of China and all juridical persons created or

organised under the laws of China as well as any organisations without juridical personality treated for tax purposes as juridical persons so created or organised;

(ii) in relation to New Zealand, any individual who is a New Zealand citizen and any legal person or other entity deriving its status as such from the law in force in New Zealand;

(i) the term "international traffic" means any transport by a ship or aircraft operated by an enterprise of a Contracting State, except when the ship or aircraft is operated solely between places in the other Contracting State;

(j) the term "competent authority" means, in the case of China, the General Taxation Bureau of the Ministry of Finance or its authorised representative, and, in the case of New Zealand, the Commissioner of Inland Revenue or his authorised representative.

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

ARTICLE 4

RESIDENT

1. For the purposes of this Agreement, the term "resident of a Contracting State" means any person who, under the laws of that Contracting State, is liable to tax therein by reason of his domicile, residence, place of head office or any other criterion of a similar nature.

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

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

(b) If the State in which he has his centre of vital interests cannot be determined, or if he has not a permanent home available to him in either State, he shall be deemed to be a resident of the State in which he has an habitual abode;

(c) If he has an habitual abode in both States or in neither of them, he shall be deemed to be a resident of the State of which he is a national;

(d) If he is a national of both States or of neither of them, the competent authorities of the Contracting States shall settle the question by mutual agreement.

3. Where by reason of the provisions of paragraph 1 a person other than an individual is a resident of both Contracting States, then it shall be deemed to be a resident of the Contracting State in which its head office is situated.

ARTICLE 5

PERMANENT ESTABLISHMENT

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

2. The term "permanent establishment" includes especially:

(a) a place of management;

(b) a branch;

(c) an office;

(d) a factory;

(e) a workshop; and

(f) a mine, an oil or gas well, a quarry or any other place of extraction of natural resources.

3. The term "permanent establishment" likewise encompasses:

(a) a building site, a construction, assembly or installation project or supervisory activities in connection therewith, but only where such site, project or activities continue for a period of more than six months;

(b) the furnishing of services, including consultancy services, by an enterprise of a Contracting State through employees or other personnel in the other Contracting State, provided that such activities continue for the same project or a connected project for a period or periods aggregating more than six months within any twelve month period.

(c) (i) the carrying on of activities by an enterprise of a Contracting State, in the other Contracting State in connection with the exploration for,

or exploitation of natural resources situated in that other Contracting State;

(ii) the provisions of subparagraph (c)(i) shall not apply if such activities are carried on only for a period not exceeding one month. However for the purposes of this subparagraph activities carried on in that Contracting State by an enterprise associated with another enterprise shall be regarded as carried on by the enterprise with which it is associated if those activities are connected with activities carried on in that Contracting State by the last-mentioned enterprise. An enterprise shall be deemed to be associated with another enterprise if one is controlled directly or indirectly by the other, or if both are controlled directly or indirectly by a third person or persons.

4. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 to 3, the term "permanent establishment" shall be deemed not to include:

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

(b) the maintenance of a stock of goods or merchandise belonging to the enterprise solely for the purpose of storage, display or delivery;

(c) the maintenance of a stock of goods or merchandise belonging to the enterprise solely for the purpose of processing by another enterprise;

(d) the maintenance of a fixed place of business solely for the purpose of purchasing goods or merchandise or of collecting information, for the enterprise;

(e) the maintenance of a fixed place of business solely for the purpose of carrying on, for the enterprise, any other activity of a preparatory or auxiliary character.

5. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, where a person - other than an agent of an independent status to whom the provisions of paragraph 6 apply - is

acting in a Contracting State on behalf of an enterprise of the other Contracting State and has, and habitually exercises, an authority to conclude contracts in the name of the enterprise, that enterprise shall be deemed to have a permanent establishment in the first-mentioned Contracting State in respect of any activities which that person undertakes for the enterprise, unless the activities of such person are limited to those mentioned in paragraph 4 which, if exercised through a fixed place of business, would not make this fixed place of business a permanent establishment under the provisions of that paragraph.

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

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

ARTICLE 6

INCOME FROM IMMOVABLE PROPERTY

1. Income derived by a resident of a Contracting State from immovable property situated in the other Contracting State may be taxed in that other Contracting State.

2. The term "immovable property" shall have the meaning which it has under the law of the Contracting State in which the property in question is situated. The term shall in any case include property accessory to immovable property, livestock and equipment used in agriculture and forestry, rights to which the provisions of general law respecting landed property apply, usufruct of immovable property and rights to variable or fixed payments as consideration for the working of, or the right to work, mineral deposits, sources and other natural resources.

Ships, boats and aircraft shall not be regarded as immovable property.

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

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

ARTICLE 7

BUSINESS PROFITS

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

2. Subject to the provisions of paragraph 3, where an enterprise of a Contracting State carries on business in

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

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

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

result shall be in accordance with the principles contained in this Article.

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

6. For the purposes of paragraphs 1 to 5, the profits to be attributed to the permanent establishment shall be determined by the same method year by year unless there is good and sufficient reason to the contrary.

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

ARTICLE 8

SHIPPING AND AIR TRANSPORT

1. Profits from the operation of ships or aircraft in international traffic shall be taxable only in the Contracting State in which the place of head office of the enterprise is situated.

2. If the place of head office of a shipping enterprise is aboard a ship, then it shall be deemed to be situated in the Contracting State in which the home harbour of the ship is situated, or if there is no such home harbour, in the Contracting State of which the operator of the ship is a resident.

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

ARTICLE 9

ASSOCIATED ENTERPRISES

1. Where:

(a) an enterprise of a Contracting State participates directly or indirectly in the management, control or capital of an enterprise of the other Contracting State; or

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

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

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

ARTICLE 10

DIVIDENDS

1. Dividends paid by a company which is a resident of a Contracting State to a resident of the other Contracting State may be taxed in that other Contracting State.

2. However, such dividends may also be taxed in the Contracting State of which the company paying the dividends is a resident and according to the laws of that Contracting State, but if the recipient is the beneficial owner of the dividends the tax so charged shall not exceed 15 percent of the gross amount of the dividends.

The provisions of this paragraph shall not affect the taxation of the company in respect of the profits out of which the dividends are paid.

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

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

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

ARTICLE 11

INTEREST

1. Interest arising in a Contracting State and paid to a resident of the other Contracting State may be taxed in that other Contracting State.

2. However, such interest may also be taxed in the Contracting State in which it arises and according to the laws of that Contracting State, but if the recipient is the beneficial owner of the interest the tax so charged shall not exceed 10 percent of the gross amount of the interest.

3. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 interest arising in a Contracting State and derived by the Government of the other Contracting State, a political subdivision or local authority, the Central Bank of that other Contracting State or any financial institution wholly owned by that Government or by any other resident of that other Contracting State with respect to debt-claims of that resident which are financed, guaranteed or insured by the Government of that other Contracting State, a political subdivision or local authority, the Central Bank of the other Contracting State or any financial institution wholly owned by that

Government shall be exempt from tax in the first-mentioned Contracting State.

4. The term "interest" as used in this Article means income from debt-claims of every kind, whether or not secured by mortgage and whether or not carrying a right to participate in the debtor's profits, and in particular, income from government securities and income from bonds or debentures, including premiums and prizes attaching to such securities, bonds or debentures. However, this term does not include income dealt with in Article 10. Penalty charges for late payment of tax shall not be regarded as interest for the purpose of this Article.

5. The provisions of paragraphs 1, 2 and 3 shall not apply if the beneficial owner of the interest, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State in which the interest arises, through a permanent establishment situated therein, or performs in that other Contracting State independent personal services from a fixed base situated therein, and the debt-claim in respect of which the interest is paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such case the provisions of Article 7 or Article 14, as the case may be, shall apply.

6. Interest shall be deemed to arise in a Contracting State when the payer is the Government of that Contracting State, a political subdivision, a local authority or a resident of that Contracting State. Where, however, the person paying the interest, whether he is a resident of a Contracting State or not, has in a Contracting State a permanent establishment or a fixed base in connection with which the indebtedness on which the interest is paid was incurred, and such interest is borne by such permanent establishment or fixed base, then such interest shall be deemed to arise in the Contracting State in which the permanent establishment or fixed base is situated.

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

ARTICLE 12

ROYALTIES

1. Royalties arising in a Contracting State and paid to a resident of the other Contracting State may be taxed in that other Contracting State.

2. However, such royalties may also be taxed in the Contracting State in which they arise and according to the laws of that Contracting State, but if the recipient is the beneficial owner of the royalties, the tax so charged shall not exceed 10 percent of the gross amount of the royalties.

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

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

5. Royalties shall be deemed to arise in a Contracting State when the payer is the Government of that Contracting State, a political subdivision, a local authority or a resident of that Contracting State. Where, however, the person paying the royalties, whether he is a resident of a Contracting State or not, has in a Contracting State a permanent establishment or a fixed base in connection with which the liability to pay the royalties was incurred, and such royalties are borne by such permanent establishment or fixed base, then such royalties shall be deemed to arise in the Contracting State in which the permanent establishment or fixed base is situated.

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

ARTICLE 13

ALIENATION OF PROPERTY

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

2. Gains from the alienation of movable property forming part of the business property of a permanent establishment which an enterprise of a Contracting State has in the other Contracting State or of a movable property pertaining to a fixed base available to a resident of a Contracting State in the other Contracting

State for the purpose of performing independent personal services, including such gains from the alienation of such a permanent establishment (alone or with the whole enterprise) or of such a fixed base, may be taxed in that other Contracting State.

3. Gains from the alienation of ships or aircraft operated in international traffic or movable property pertaining to the operation of such ships or aircraft, shall be taxable only in the Contracting State in which the place of head office of the enterprise is situated.

4. Gains derived by a resident of a Contracting State from the alienation of any property other than that referred to in paragraphs 1 to 3 and arising in the other Contracting State may be taxed in that other Contracting State.

ARTICLE 14

INDEPENDENT PERSONAL SERVICES

1. Income derived by a resident of a Contracting State in respect of professional services or other activities of an independent character shall be taxable only in that Contracting State except in the following circumstances when such income may also be taxed in the other Contracting State:

(a) if he has a fixed base regularly available to him in the other Contracting State for the purpose of performing his activities; in that case only so much of the income as is attributable to that fixed base may be taxed in that other Contracting State; or

(b) if his stay in the other Contracting State is for a period or periods amounting to or exceeding in the aggregate 183 days in any consecutive period of 12 months; in that case only so much of the income as is derived from his activities performed in that other Contracting State may be taxed in that other Contracting State.

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

ARTICLE 15

DEPENDENT PERSONAL SERVICES

1. Subject to the provisions of Articles 16, 18, 19, 20 and 21, salaries, wages and other similar remuneration

derived by a resident of a Contracting State in respect of an employment shall be taxable only in that Contracting State unless the employment is exercised in the other Contracting State. If the employment is so exercised, such remuneration as is derived therefrom may be taxed in that other Contracting State.

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

(a) the recipient is present in the other Contracting State for a period or periods not exceeding in the aggregate 183 days in any consecutive period of 12 months; and

(b) the remuneration is paid by, or on behalf of, an employer who is not a resident of the other Contracting State; and

(c) the remuneration is not borne by a permanent establishment or a fixed base which the employer has in the other Contracting State.

3. Notwithstanding the preceding provisions of this Article, remuneration derived in respect of an employment exercised aboard a ship or aircraft operated in

international traffic, may be taxed in the Contracting State in which the place of head office of the enterprise is situated.

ARTICLE 16

DIRECTORS' FEES

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

ARTICLE 17

ARTISTES AND ATHLETES

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

2. Where income in respect of personal activities exercised by an entertainer or an athlete in his capacity

as such accrues not to the entertainer or athlete himself but to another person, that income may, notwithstanding the provisions of Articles 7, 14 and 15, be taxed in the Contracting State in which the activities of the entertainer or athlete are exercised.

3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, income derived by entertainers or athletes who are residents of a Contracting State from the activities exercised in the other Contracting State under an arrangement of cultural exchange between the Governments of the Contracting States shall be exempt from tax in that other Contracting State.

ARTICLE 18

PENSIONS

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

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1, pensions paid and other similar payments made by the Government of a Contracting State or a local authority thereof under a public welfare scheme or the social

security system of that Contracting State may be taxed in that Contracting State.

ARTICLE 19

GOVERNMENT SERVICE

1. (a) Remuneration, other than a pension, paid by the Government of a Contracting State or a local authority thereof to an individual in respect of services rendered to the Government of that Contracting State or a local authority thereof, in the discharge of functions of a governmental nature, shall be taxable only in that Contracting State.

(b) However, such remuneration shall be taxable only in the other Contracting State if the services are rendered in that other Contracting State and the individual is a resident of that other Contracting State who:

(i) is a national of that other Contracting State; or

(ii) did not become a resident of that other Contracting State solely for the purpose of rendering the services.

2. (a) Any pension paid by, or out of funds to which contributions are made by, the Government of a Contracting State or a local authority thereof to an individual in respect of services rendered to the Government of that Contracting State or a local authority thereof shall be taxable only in that Contracting State.

(b) However, such pension shall be taxable only in the other Contracting State if the individual is a resident of, and a national of, that other Contracting State.

3. The provisions of Articles 15, 16, 17 and 18 shall apply to remuneration and pensions in respect of services rendered in connection with a business carried on by the Government of a Contracting State or a local authority thereof.

ARTICLE 20

TEACHERS AND RESEARCHERS

An individual who is, or immediately before visiting a Contracting State was, a resident of the other Contracting State and is temporarily present in the first-mentioned State for the primary purpose of teaching, giving lectures

or conducting research at a university, college, school or other accredited educational institution in the first-mentioned State shall be exempt from tax in the first-mentioned State for a period not exceeding two years from the date of his first arrival in the first-mentioned State, in respect of remuneration for such teaching, lectures or research.

ARTICLE 21

STUDENTS AND TRAINEES

Payments which a student, a business apprentice or a trainee who is or was immediately before visiting a Contracting State a resident of the other Contracting State and who is present in the first-mentioned State solely for the purpose of his study or training, receives for the purpose of his maintenance, study or training, shall not be taxed in that first-mentioned State.

ARTICLE 22

OTHER INCOME

1. Items of income of a resident of a Contracting State not dealt with in the foregoing Articles of this Agreement and arising in the other Contracting State may be taxed in that other Contracting State.

2. However, items of income of a resident of a Contracting State not dealt with in the foregoing Articles of this Agreement, and other than those referred to in paragraph 1, shall be taxable only in that Contracting State.

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

ARTICLE 23

METHODS FOR THE ELIMINATION OF DOUBLE TAXATION

1. In China, double taxation shall be eliminated as follows:

Where a resident of China derives income from New Zealand, the amount of tax on that income payable in New Zealand, in accordance with the provisions of this Agreement, may be credited against the Chinese tax imposed on that resident. The amount of credit, however, shall not exceed the amount of the Chinese tax on that income computed in accordance with the taxation laws and regulations of China.

2. In the case of New Zealand, double taxation shall be avoided as follows:

(a) Subject to any provisions of the laws of New Zealand which may from time to time be in force and which relate to the allowance of a credit against New Zealand tax of tax paid in a country outside New Zealand (which shall not affect the general principle hereof), Chinese tax paid under the laws of the People's Republic of China and consistently with this Agreement, whether directly or by deduction, in respect of income derived by a resident of New Zealand from sources in the People's Republic of China (excluding, in the case of a dividend, tax paid in respect of the profits out of which the dividend is

paid) shall be allowed as a credit against New Zealand tax payable in respect of that income;

(b) For the purposes of this Article, income of a resident of New Zealand which in accordance with the provisions of this Agreement may be taxed in the People's Republic of China shall be deemed to arise from sources in the People's Republic of China.

3. For the purposes of paragraph 2(a), tax payable in the People's Republic of China by a resident of New Zealand shall be deemed to include any amount which would have been payable as Chinese tax for any year but for an exemption from, or reduction of tax granted for that year or any part thereof under any of the following provisions of Chinese law:

(a) Articles 5 and 6 of the Income Tax Law of the People's Republic of China concerning Joint Ventures with Chinese and Foreign Investment and Article 3 of the Detailed Rules and Regulations for the Implementation of the Income Tax Law of the People's Republic of China concerning Joint Ventures with Chinese and Foreign Investment;

(b) Articles 4 and 5 of the Income Tax Law of the People's Republic of China concerning Foreign Enterprises;

(c) Articles I, II, III, IV and X of Part I, Articles I, II, III and IV of Part II and Articles I, II and III of Part III of the interim provisions of the State Council of the People's Republic of China concerning reduction or exemption from enterprise income tax in special economic zones and coastal cities;

so far as they were in force on, and have not been modified since, the date of signature of this Agreement, or have been modified only in minor respects so as not to affect their general character; or

(d) any other provision which may subsequently be made granting an exemption or reduction of tax which is agreed by the competent authorities of the Contracting States to be of a substantially similar character, if it has not been modified thereafter or has been modified only in minor respects so as not to affect its general character.

ARTICLE 24

NON-DISCRIMINATION

1. Nationals of a Contracting State shall not be subjected in the other Contracting State to any taxation or any requirement connected therewith which is other or more burdensome than the taxation and connected requirements to which nationals of that other Contracting State in the same circumstances are or may be subjected.

2. The taxation on a permanent establishment which an enterprise of a Contracting State has in the other Contracting State shall not be less favourably levied in that other Contracting State than the taxation levied on enterprises of that other Contracting State carrying on the same activities.

3. Except where the provisions of Article 9, paragraph 7 of Article 11, or paragraph 6 of Article 12 apply, interest, royalties and other disbursements paid by a resident of a Contracting State to a resident of the other Contracting State shall, for the purposes of determining the taxable profits of the first-mentioned resident, be deductible under the same conditions as if they had been paid to a resident of the first-mentioned State.

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

5. Nothing contained in this Article shall be construed as obliging a Contracting State to grant to residents of the other Contracting State any personal allowances, reliefs and rates of tax which are by law available only to residents of the first-mentioned State.

ARTICLE 25

MUTUAL AGREEMENT PROCEDURE

1. Where a resident of a Contracting State considers that the actions of one or both of the Contracting States result or will result for him in taxation not in accordance with the provisions of this Agreement, he may, irrespective of the remedies provided by the domestic law of those Contracting States, present

his case to the competent authority of the Contracting State of which he is a resident. The case must be presented within three years from the first notification of the action resulting in taxation not in accordance with the provisions of the Agreement.

2. The competent authority shall endeavour, if the objection appears to it to be justified and if it is not itself able to arrive at a satisfactory solution, to resolve the case by mutual agreement with the competent authority of the other Contracting State, with a view to the avoidance of taxation which is not in accordance with the provisions of this Agreement. Any agreement reached shall be implemented notwithstanding any time limits in the domestic laws of the Contracting States.

3. The competent authorities of the Contracting States shall endeavour to resolve by mutual agreement any difficulties or doubts arising as to the interpretation or application of the Agreement. They may also consult together for the elimination of double taxation in cases not provided for in this Agreement.

4. The competent authorities of the Contracting States may communicate with each other directly for the purpose of reaching an agreement in the sense of paragraphs 2 and 3. When it seems advisable for reaching agreement, representatives of the competent authorities of the Contracting States may meet together for an oral exchange of opinions.

ARTICLE 26

EXCHANGE OF INFORMATION

1. The competent authorities of the Contracting States shall exchange such information as is necessary for carrying out the provisions of this Agreement or of the domestic laws of the Contracting States concerning taxes covered by the Agreement, insofar as the taxation thereunder is not contrary to this Agreement, in particular for the prevention of evasion of such taxes. The exchange of information is not restricted by Article 1. Any information received by a Contracting State shall be treated as secret in the same manner as information obtained under the domestic laws of that Contracting State and shall be disclosed only to persons or authorities (including courts and administrative bodies) involved in the assessment or collection of,

the enforcement or prosecution in respect of, or the determination of appeals in relation to, the taxes covered by the Agreement. Such persons or authorities shall use the information only for such purposes. They may disclose the information in public court proceedings or in judicial decisions.

2. In no case shall the provisions of paragraph 1 be construed so as to impose on a Contracting State the obligation:

(a) to carry out administrative measures at variance with the laws and the administrative practice of that or of the other Contracting State;

(b) to supply information which is not obtainable under the laws or in the normal course of the administration of that or of the other Contracting State;

(c) to supply information which would disclose any trade, business, industrial, commercial or professional secret or trade process, or information, the disclosure of which would be contrary to public policy.

ARTICLE 27

DIPLOMATIC AGENTS AND CONSULAR OFFICERS

Nothing in this Agreement shall affect the fiscal privileges of diplomatic agents or consular officers under the general rules of international law or under the provisions of special agreements.

ARTICLE 28

ENTRY INTO FORCE

1. Each of the Contracting States shall notify each other that the procedures required by its laws for the entry into force of this Agreement have been complied with.

2. This Agreement shall enter into force on the thirtieth day after the date of the later of the notifications referred to in paragraph 1 and its provisions shall have effect:

(a) in the People's Republic of China:

in respect of income derived during the taxable year beginning on or after the first day of January in the calendar year next following that in which this Agreement enters into force;

(b) in New Zealand:

in respect of income derived during any income year beginning on or after the first day of April in the calendar year next following that in which this Agreement enters into force.

ARTICLE 29

TERMINATION

This Agreement shall continue in effect indefinitely but either of the Contracting States may, on or before the thirtieth day of June in any calendar year beginning after the expiration of a period of five years from the date of its entry into force, give written notice of termination to the other Contracting State through the diplomatic channel. In such event this Agreement shall cease to have effect:

(a) in China:

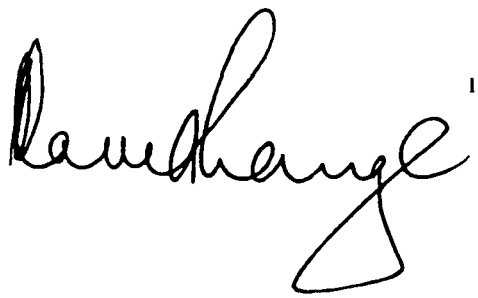
in respect of income derived during the taxable year beginning on or after the first day of January in the calendar year next following that in which the notice of termination is given;

(b) in New Zealand:

in respect of income derived during any income year beginning on or after the first day of April in the calendar year next following that in which the notice of termination is given.

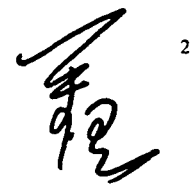
DONE at Wellington on the 16th day of September 1986 in duplicate in the English and Chinese languages, both texts being equally authentic.

For the Government of New Zealand:



[1]

For the Government of the People's Republic of China:



[2]

[1] David Lange.
[2] Li Peng.

PROTOCOL

THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA have agreed at the signing of the Agreement between the two States for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income upon the following provisions which shall form an integral part of the Agreement.

1. With reference to Article 7,

it is understood that nothing in the Agreement shall affect the operation of any law of a Contracting State at any time in force relating to the taxation of any income or profits from the business of any form of insurance.

2. With reference to Article 23,

it is understood between the Contracting States that in accordance with Chinese tax law in force the rates of tax applicable in the People's Republic of China to dividends, interest and royalties exceed, at the time of signing the Agreement, the agreed rates in Article 10 (dividends) of 15 percent, in Article 11 (interest) of 10 percent and in Article

12 (royalties) of 10 percent and it is further understood that in the application of paragraph 3 of Article 23 the Chinese tax shall accordingly be deemed to be:

(a) in the case of dividends, an amount equal to 15 percent of the dividends;

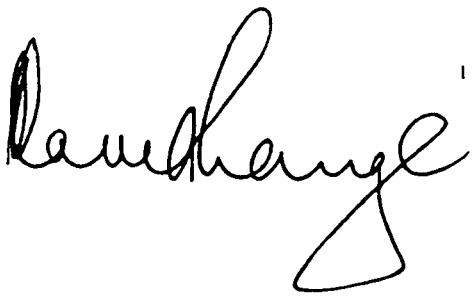
(b) in the case of interest, an amount equal to 10 percent of the interest;

(c) in the case of royalties, an amount equal to 10 percent of the royalties,

and it is further agreed that in the event that the People's Republic of China changes its domestic tax rate applicable to dividends or, as the case may be, interest or royalties so that the tax rate is lower than the agreed rate specified in Article 10, Article 11 or as the case may be Article 12, then the competent authorities of the Contracting States shall discuss the form and amount of tax credit, including tax sparing.

DONE at Wellington on the 16th day of September 1986 in duplicate in the English and Chinese languages, both texts being equally authentic.

For the Government of New Zealand:



[1]

For the Government of the People's Republic of China:

[2]

---

[1] David Lange.
[2] Li Peng.

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

新西兰政府和中华人民共和国政府关于对所得避免双重征税和防止偷漏税的协定

新西兰政府和中华人民共和国政府，愿意缔结关于对所得避免双重征税和防止偷漏税的协定，达成协议如下：

第一条 人的范围

本协定适用于缔约国一方或者同时为双方居民的人。

第二条 税种范围

一、本协定适用的现行税种是：

（一）在中华人民共和国：

1、个人所得税；

2、中外合资经营企业所得税；

3、外国企业所得税；

4、地方所得税。

（以下简称“中国税收”）

（二）在新西兰：

1、所得税；

2、超额留存税。

（以下简称“新西兰税收”）

二、本协定也适用于本协定签订之日后增加或者代替现行税种的相同或者实质相似的税收。缔约国双方主管当局应将各自税法所作的实质变动，在其变动后的适当时间内通知对方。

第三条 一般定义

一、在本协定中，除上下文另有解释的以外：

（一）“中国”一语是指中华人民共和国；用于地理概念时，是指实施有关中国税收法律的所有中华人民共和国领土，包括领海，以及根据国际法，中华人民共和国拥有勘探和开发海底和底土资源以及海底以上水域资源的主权权利的领海以外的区域；

（二）“新西兰”一语是指新西兰领土，不包括托克劳或内部自治而与新西兰保持联系的库克群岛和纽埃；包括根据新西兰法律和国际法已经或以后可能确定为新西兰可对自然资源行使其权利的领海以外的区域；

（三）“缔约国一方”和“缔约国另一方”的用语，按照上下文，是指中国或者新西兰；

（四）“税收”一语按照上下文，是指中国税收或者新西兰税收；

（五）“人”一语包括个人、公司和其它团体；

（六）“公司”一语是指法人团体或者在税收上视同法人团体的实体；

（七）“缔约国一方企业”和“缔约国另一方企业”的用语，分别指缔约国一方居民经营的企业和缔约国另一方居民经营的企业；

（八）“国民”一语是指：

1、在中国，所有具有中国国籍的个人和所有按照中国法律建立或者组织的法人，以及所有在税收上视同按照中国法律建立或者组织成法人的所有非法人团体；

2、在新西兰，任何是新西兰公民的个人和按照新西兰现行法律取得其地位的法人或其它实体；

（九）“国际运输”一语是指缔约国一方企业以船舶或飞机经营的运输，不包括仅在缔约国另一方各地之间以船舶或飞机经营的运输；

（十）“主管当局”一语，在中国方面是指财政部税务总局或其授权的代表；在新西兰方面是指国内收入局局长或其授权的代表。

二、缔约国一方在实施本协定时，对于未经本协定明确定义的用语，除上下文另有解释的以外，应当具有该缔约国关于本协定适用的税种的法律所规定的含义。

第四条 居 民

一、在本协定中，“缔约国一方居民”一语是指按照该缔约国法律，由于住所、居所、总机构所在地，或者其它类似的标准，在该缔约国负有纳税义务的人。

二、由于第一款的规定，同时为缔约国双方的居民的个人，其身份应按以下规则确定：

（一）应认为是其有永久性住所所在国的居民；如果在两个国家同时有永久性住所，应认为是与其个人和经济关系更密切（重要利益中心）的国家的居民；

（二）如果其重要利益中心所在国无法确定，或者在两个国家中任何一国都没有永久性住所，应认为是其有习惯性居处所在国的居民；

（三）如果其在两个国家都有，或者都没有习惯性居处，应认为是其国民的国家的居民；

（四）如果其同时是两个国家的国民，或者不是两个国家中任何一国的国民，缔约国双方主管当局应通过协商解决。

三、由于第一款的规定，除个人外，同时为缔约国双方居民的人，应认为是其总机构所在缔约国的居民。

第五条 常设机构

一、在本协定中，“常设机构”一语是指企业进行全部或部分营业的固定营业场所。

二、“常设机构”一语特别包括：

（一）管理场所；

（二）分支机构；

（三）办事处；

（四）工厂；

（五）作业场所；

（六）矿场、油井或气井、采石场或者其它开采自然资源的场所。

三、“常设机构”一语还包括：

（一）建筑工地，建筑、装配或安装工程，或者与其有关的监督活动，仅以连续六个月以上的为限；

（二）缔约国一方企业通过雇员或者其它人员，在缔约国另一方为同一个项目或相关联的项目提供的劳务，包括咨询劳务，仅以在任何十二个月中连续或累计超过六个月的为限。

（三）1．缔约国一方企业在缔约国另一方进行与勘探、开采该缔约国另一方自然资源有关的活动；

2．如果从事该项活动的时间不超过一个月，不适用第三项1目的规定。本项中，一个与另一企业联属的企业在该缔约国进行的活动，如果与后者在该国进行的活动有关，应认为是由与其联属的企业进行的。如果一个企业直接或间接由另一企业控制，或者两者直接或间接由第三方控制，应认为该企业与另一企业有联属关系。

四、虽有第一款至第三款的规定，“常设机构”一语应认为不包括：

（一）专为储存、陈列或者交付本企业货物或者商品的目的而使用的设施；

（二）专为储存、陈列或者交付的目的而保存本企业货物或者商品的库存；

（三）专为另一企业加工的目的而保存本企业货物或者商品的库存；

（四）专为本企业采购货物或者商品，或者搜集情报的目的所设的固定营业场所；

（五）专为本企业进行其它准备性或辅助性活动的目的所设的固定营业场所。

五、虽有第一款和第二款的规定，当一个人（除适用第六款规定的独立代理人以外）在缔约国一方代表缔约国另一方的企业进行活动，有权并经常行使这种权力代表该企业签订合同，这个人为该企业进行的任何活动，应认为该企业在该缔约国一方设有常设机构。除非这个人通过固定营业场所进行的活动限于第四款，按照该款规定，不应认为该固定营业场所是常设机构。

六、缔约国一方企业仅通过按常规经营本身业务的经纪人、一般佣金代理人或者任何其它独立代理人在缔约国另一方进行营业，不应认为在该缔约国另一方设有常设机构。但如果这个代理人的活动全部或几乎全部代表该企业，不应认为是本款所指的独立代理人。

七、缔约国一方居民公司，控制或被控制于缔约国另一方居民公司或者在该缔约国另一方进行营业的公司（不论是否通过常设机构），此项事实不能据以使任何一方公司构成另一方公司的常设机构。

第六条 不动产所得

一、缔约国一方居民从位于缔约国另一方的不动产取得的所得，可以在该缔约国另一方征税。

二、“不动产”一语应当具有财产所在地的缔约国的法律所规定的含义。该用语在任何情况下应包括附属于不动产的财产，农业和林业所使用的牲畜和设备，有关地产的一般法律规定所适用的权利，不动产的用益权以及由于开采或有权开采矿藏、水源和其它自然资源取得的不固定或固定收入的权利。船舶、船只和飞机不应视为不动产。

三、第一款的规定应适用于从直接使用、出租或者任何其它形式使用不动产取得的所得。

四、第一款和第三款的规定也适用于企业的不动产所得和用于进行独立个人劳务的不动产所得。

第七条 营业利润

一、缔约国一方企业的利润应仅在该缔约国征税，但该企业通过设在缔约国另一方常设机构在该缔约国的另一方进行营业的除外。如果该企业通过设在该缔约国另一方的常设机构在该缔约国另一方进行营业，其利润可以在该缔约国另一方征税，但应仅以属于该常设机构的利润为限。

二、除适用第三款的规定以外，缔约国一方企业通过设在缔约国另一方的常设机构在该缔约国另一方进行营业，应将该常设机构视同在相同或类似情况下从事相同或类似活动的独立分设企业，并同该常设机构所隶属的企业完全独立处理，该常设机构可能得到的利润在缔约国各方应归属于该常设机构。

三、确定常设机构的利润时，应当允许扣除其进行营业发生的各项费用，包括管理和一般行政费用，不论其发生于该常设机构所在国或者其它任何地方。

四、如果缔约国一方习惯于以企业总利润按一定比例分配给所属各单位的方法来确定常设机构的利润，则第二款并不妨碍该缔约国按这种习惯分配方法确定其应纳税的

利润。但是，采用的分配方法所得到的结果，应与本条所规定的原则一致。

五、不应仅由于常设机构为企业采购货物或商品，将利润归属于该常设机构。

六、在第一款至第五款中，除有适当的和充分的理由需要变动外，每年应采用相同的方法确定属于常设机构的利润。

七、利润中如果包括本协定其它各条单独规定的所得项目时，本条规定不应影响其它各条的规定。

第八条 海运和空运

一、以船舶或飞机经营国际运输业务所取得的利润，应仅在企业总机构所在缔约国征税。

二、船运企业的总机构设在船舶上的，应以船舶母港所在缔约国为所在国；没有母港的，以船舶经营者为其居民的缔约国为所在国。

三、第一款规定也适用于参加合伙经营、联合经营或者参加国际经营机构取得的利润。

第九条 联属企业

一、当：

（一）缔约国一方企业直接或者间接参与缔约国另一方企业的管理、控制或资本，或者

（二）同一人直接或者间接参与缔约国一方企业和缔约国另一方企业的管理、控制或资本，

在上述任何一种情况下，两个企业之间的商业或财务关系不同于独立企业之间的关系，因此，本应由其中一个企业取得，但由于这些情况而没有取得的利润，可以计入该企业的利润，并据以征税。

二、缔约国一方将缔约国另一方已征税的企业利润，而这部分利润本应由该缔约国一方企业取得的，包括在该缔约国一方企业的利润内，并且加以征税时，如果这两个企业之间的关系是独立企业之间的关系，该缔约国另一方应对这部分利润所征收的税额加以调整，在确定上述调整时，应对本协定其它规定予以注意，如有必要，缔约国双方主管当局应相互协商。

第十条 股 息

一、缔约国一方居民公司支付给缔约国另一方居民的股息，可以在该缔约国另一方征税。

二、然而，这些股息也可以在支付股息的公司是其居民的缔约国，按照该缔约国法律征税。但是，如果收款人是股息受益所有人，则所征税款不应超过该股息总额的百分之十五。

本款规定，不应影响对该公司支付股息前的利润所征收的公司利润税。

三、本条“股息”一语是指从股份或者非债权关系分享利润的权利取得的所得，以及按照分配利润的公司是其居民的缔约国法律，视同股份所得同样征税的其它公司权利取得的所得。

四、如果股息受益所有人是缔约国一方居民，在支付股息的公司是其居民的缔约国另一方，通过设在该缔约国另一方的常设机构进行营业或者通过设在该缔约国另一方的固定基地从事独立个人劳务，据以支付股息的股份与该常设机构或固定基地有实际联系的，不适用第一款和第二款的规定。在这种情况下，应视具体情况适用第七条或第十四条的规定。

五、缔约国一方居民公司从缔约国另一方取得利润或所得，该缔约国另一方不得对该公司支付的股息征收任何税收。但支付给该缔约国另一方居民的股息或者据以支付股息的股份与设在缔约国另一方的常设机构或固定基地有实际联系的除外。对于该公司的未分配的利润，即使支付的股息或未分配的利润全部或部分是发生于该缔约国另一方的利润或所得，该缔约国另一方也不得征收任何税收。

第十一条 利 息

一、发生于缔约国一方而支付给缔约国另一方居民的利息，可以在该缔约国另一方征税。

二、然而，这些利息也可以在该利息发生的缔约国，按照该缔约国的法律征税。但是，如果收款人是该利息受益所有人，则所征税款不应超过利息总额的百分之十。

三、虽有第二款的规定，发生于缔约国一方而为缔约国另一方政府、行政机构或地方当局及其中央银行或者完全为其政府所有的金融机构取得的利息；或者为该缔约国另一方居民取得的利息，其债权是由该缔约国另一方政府、行政机构或地方当局及其中央银行或者完全为其政府所有的金融机构提供资金、担保或保险的，应在该缔约国一方免税。

四、本条“利息”一语是指从各种债权取得的所得，不论其有无抵押担保或者是否有权分享债务人的利润；特别是从公债、债券或者信用债券取得的所得，包括其溢价和奖金。但是，该用语不包括第十条所述的所得。本条中，滞纳税款罚金不应视为利息。

五、如果利息受益所有人是缔约国一方居民，在该利息发生的缔约国另一方，通过设在该缔约国另一方的常设机构进行营业或者通过设在该缔约国另一方的固定基地从事独立个人劳务，据以支付该利息的债权与该常设机构或者固定基地有实际联系的，不适用第一款、第二款和第三款的规定。在这种情况下，应视具体情况适用第七条或第十四条的规定。

六、如果支付利息的人为缔约国一方政府、行政机构、地方当局或该缔约国居民，应认为该利息发生在该缔约国。然而，当支付利息的人不论是否为缔约国一方居民，在缔约国一方设有常设机构或者固定基地，支付该利息的债务与该常设机构或者固定基地有联系，并由其负担这种利息，上述利息应认为发生于该常设机构或固定基地所在缔约国。

七、由于支付利息的人与受益所有人之间或者他们与其他人之间的特殊关系，就有关债权支付的利息数额超出支付人与受益所有人没有上述关系所能同意的数额时，本条规定应仅适用于后来提及的数额。在这种情况下，对该支付款项的超出部分，仍应按各缔约国的法律征税，但应对本协定其它规定予以适当注意。

第十二条 特许权使用费

一、发生于缔约国一方而支付给缔约国另一方居民的特许权使用费，可以在该缔约国另一方征税。

二、然而，这些特许权使用费也可以在其发生的缔约国，按照该缔约国的法律征税。但是，如果收款人是该特许权使用费受益所有人，则所征税款不应超过特许权使用费总额的百分之十。

三、本条“特许权使用费”一语是指使用或有权使用文学、艺术或科学著作，包括电影影片、无线电或电视广播使用的胶片、磁带的版权，专利、专有技术、商标、设计、模型、图纸、秘密配方或秘密程序所支付的作为报酬的各种款项，也包括使用或有权使用工业、商业、科学设

备或有关工业、商业、科学经验的情报所支付的作为报酬的各种款项。

四、如果特许权使用费受益所有人是缔约国一方居民，在该特许权使用费发生的缔约国另一方，通过设在该缔约国另一方的常设机构进行营业或者通过设在该缔约国另一方的固定基地从事独立个人劳务，据以支付该特许权使用费的权利或财产与该常设机构或固定基地有实际联系的，不适用第一款和第二款的规定。在这种情况下，应视具体情况适用第七条或第十四条的规定。

五、如果支付特许权使用费的人是缔约国一方政府、行政机构、地方当局或该缔约国居民，应认为该特许权使用费发生在该缔约国。然而，当支付特许权使用费的人不论是否为缔约国一方居民，在缔约国一方设有常设机构或者固定基地，支付该特许权使用费的义务与该常设机构或者固定基地有联系，并由其负担这种特许权使用费，上述特许权使用费应认为发生于该常设机构或者固定基地所在缔约国。

六、由于支付特许权使用费的人与受益所有人之间或他们与其他人之间的特殊关系，就有关使用、权利或情报支付的特许权使用费数额超出支付人与受益所有人没有上

述关系所能同意的数额时，本条规定应仅适用于后来提及的数额。在这种情况下，对该支付款项的超出部分，仍应按各缔约国的法律征税，但应对本协定其它规定予以适当注意。

第十三条 财产转让

一、缔约国一方居民转让第六条所述位于缔约国另一方的不动产取得的收益，可以在该缔约国另一方征税。

二、转让缔约国一方企业在缔约国另一方的常设机构营业财产部分的动产，或者缔约国一方居民在缔约国另一方从事独立个人劳务的固定基地的动产取得的收益，包括转让常设机构（单独或者随同整个企业）或者固定基地取取的收益，可以在该缔约国另一方征税。

三、转让从事国际运输的船舶或飞机，或者转让属于经营上述船舶、飞机的动产取得的收益，应仅在该企业总机构所在缔约国一方征税。

四、缔约国一方居民转让第一款至第三款所述财产以外的其它财产取得的收益，发生于缔约国另一方的，可以在该缔约国另一方征税。

第十四条 独立个人劳务

一、缔约国一方居民由于专业性劳务或者其它独立性活动取得的所得，应仅在该缔约国征税。但具有以下情况的，上述所得也可以在缔约国另一方征税：

（一）该居民在缔约国另一方为从事上述活动设有经常使用的固定基地，在这种情况下，该缔约国另一方可以仅对属于该固定基地的所得征税；或

（二）在任何连续十二个月期间在该缔约国另一方，停留连续或累计达到或超过一百八十三天，在这种情况下，该缔约国另一方可以仅对在该缔约国进行活动取得的所得征税。

二、“专业性劳务”一语特别包括独立的科学、文学、艺术、教育或教学活动，以及医师、律师、工程师、建筑师、牙医师和会计师的独立活动。

第十五条 非独立个人劳务

一、除适用第十六条、第十八条、第十九条、第二十条和第二十一条的规定以外，缔约国一方居民因受雇取得的薪金、工资和其它类似报酬，除在缔约国另一方受雇的

以外，应仅在该缔约国一方征税。在该缔约国另一方受雇取得的报酬，可以在该缔约国另一方征税。

二、虽有第一款的规定，缔约国一方居民因在缔约国另一方受雇取得的报酬，同时具有以下三个条件的，应仅在该缔约国一方征税：

（一）收款人在任何连续十二个月期间在该缔约国另一方停留连续或累计不超过一百八十三天；

（二）该项报酬由并非该缔约国另一方居民的雇主支付或代表该雇主支付；

（三）该项报酬不是由雇主设在该缔约国另一方的常设机构或固定基地所负担。

三、虽有第一款和第二款的规定，在经营国际运输的船舶或飞机上受雇而取得的报酬，可以在该企业总机构所在缔约国征税。

第十六条 董事费

缔约国一方居民作为缔约国另一方居民公司的董事会成员取得的董事费和其它类似款项，可以在该缔约国另一方征税。

第十七条 艺术家和运动员

一、虽有第十四条和第十五条的规定，缔约国一方居民，作为表演家，如戏剧、电影、广播或电视艺术家、音乐家或者作为运动员，在缔约国另一方从事其个人活动取得的所得，可以在该缔约国另一方征税。

二、虽有第七条、第十四条和第十五条的规定，表演家或运动员从事其个人活动取得的所得，并非归属表演家或者运动员本人，而是归属于其他人，可以在该表演家或运动员从事其活动的缔约国征税。

三、虽有第一款和第二款的规定，作为缔约国一方居民的表演家或运动员在缔约国另一方按照缔约国双方政府的文化交流安排进行活动取得的所得，在该缔约国另一方应予免税。

第十八条 退 休 金

一、除适用第十九条第二款的规定以外，因以前的雇佣关系支付给缔约国一方居民的退休金和其它类似报酬，应仅在该缔约国一方征税。

二、虽有第一款的规定，缔约国一方政府或地方当局按其社会保险制度或公共福利计划支付的退休金和其它类似款项，可在该缔约国一方征税。

第十九条 政府服务

一、（一）缔约国一方政府或地方当局对履行政府职责向其提供服务的个人支付退休金以外的报酬，应仅在该缔约国一方征税。

（二）但是，如果该项服务是在缔约国另一方提供，而且提供服务的个人是该缔约国另一方居民，并且该居民：

1、是该缔约国国民；或者

2、不是仅由于提供该项服务，而成为该缔约国的居民，

该项报酬，应仅在该缔约国另一方征税。

二、（一）缔约国一方政府或地方当局支付的或者从其资助的基金中支付给向其提供服务的个人的退休金，应仅在该缔约国一方征税。

（二）但是，如果提供服务的个人是缔约国另一方居民，并且是其国民的，该项退休金应仅在该缔约国另一方征税。

三、第十五条、第十六条、第十七条和第十八条的规定，应适用于向缔约国一方政府或地方当局举办的事业提供服务取得的报酬和退休金。

第二十条 教师和研究人员

任何个人是、或者在紧接前往缔约国一方之前曾是缔约国另一方居民，由于在该缔约国一方的大学、学院、学校或其它公认的教育机构主要从事教学、讲学或研究的目的暂时停留在该缔约国一方，从其第一次到达之日起停留时间不超过二年的，该缔约国一方应对其从事该项教学、讲学或研究取得的报酬，免于征税。

第二十一条 学生和实习人员

学生、企业学徒或实习生是、或者在紧接前往缔约国一方之前曾是缔约国另一方居民，仅由于学习或接受培训的目的，停留在该缔约国一方，其为了维持生活、学习或接受培训的目的收到的款项，该缔约国一方应免予征税。

第二十二条 其它所得

一、缔约国一方居民在缔约国另一方取得的各项所得，凡本协定上述各条未作规定的，可以在该缔约国另一方征税。

二、但是，缔约国一方居民取得的各项所得，凡本协定上述各条未作规定的，除第一款所述的以外，应仅在该缔约国征税。

三、第六条第二款规定的不动产所得以外的其它所得，如果所得收款人为缔约国一方居民，通过设在缔约国另一方的常设机构在该缔约国另一方进行营业，或者通过设在该缔约国另一方的固定基地在该缔约国另一方从事独立个人劳务，据以支付所得的权利或财产与该常设机构或固定基地有实际联系的，不适用第一款和第二款的规定。在这种情况下，应视具体情况分别适用第七条或第十四条的规定。

第二十三条 消除双重征税方法

一、在中国，消除双重征税如下：

中国居民从新西兰取得的所得，按照本协定规定在新西兰缴纳的税额，可以在对该居民征收的中国税收中

抵免。但是，抵免额不应超过对该项所得按照中国税法和规章计算的中国税收数额。

二、在新西兰，避免双重征税如下：

（一）根据可能随时生效的新西兰关于允许境外缴纳的税收可以在新西兰税收中抵免的法律规定（不应影响其总的原则），对新西兰居民来源于中华人民共和国的所得，按照中华人民共和国法律和本协定规定，不论是直接缴纳还是扣缴的中国税收（除在股息方面，对支付股息的利润缴纳的税款外），应允许在对该项所得征收的新西兰税收中抵免。

（二）本条中，新西兰居民按照本协定的规定，可在中华人民共和国征税的所得，应视为发生于中华人民共和国。

三、在第二款第一项中，新西兰居民在中华人民共和国缴纳的税收，应视为包括任何年度可能缴纳的，但按照以下中国法律规定在该年度或其中任何时期给予免税或减税的中国税收数额：

（一）《中华人民共和国中外合资经营企业所得税法》第五条、第六条和《中华人民共和国中外合资经营企业所得税法施行细则》第三条；

（二）《中华人民共和国外国企业所得税法》第四条和第五条；

（三）中华人民共和国国务院关于经济特区和沿海十四个港口城市减征、免征企业所得税的暂行规定的第一部分的第一条、第二条、第三条、第四条、第十条，第二部分的第一条、第二条、第三条、第四条，第三部分的第一条、第二条和第三条；

上述规定应在本协定签字之日有效，并自协定签字之日起未作修改，或仅在较次要方面作些修改，但不影响其总的性质。

（四）经缔约国双方主管当局同意的，实质相似的，以后可能制定的减免税规定，如果其在以后未作修改，或仅在较次要方面修改，但不影响其总的性质。

第二十四条 无差别待遇

一、缔约国一方国民在缔约国另一方负担的税收或者有关条件，不应与该缔约国另一方国民在相同情况下，负担或可能负担的税收或者有关条件不同或比其更重。

二、缔约国一方企业在缔约国另一方的常设机构税收，不应高于该缔约国另一方对其本国进行同样活动的企业。

三、除适用第九条、第十一条第七款或第十二条第六款规定外，缔约国一方居民支付给缔约国另一方居民的利息、特许权使用费和其它款项，在确定该缔约国一方居民应纳税利润时，应与在同样情况下支付给该缔约国一方居民同样予以扣除。

四、缔约国一方企业的资本全部或部分，直接或间接为缔约国另一方一个或一个以上的居民拥有或控制，该企业在该缔约国一方负担的税收或者有关条件，不应与该缔约国一方其它同类企业的负担或可能负担的税收或者有关条件不同或比其更重。

五、本条不应理解为缔约国一方根据法律在税收上仅给予该缔约国居民的任何扣除、优惠和税率，也必须给缔约国另一方居民。

第二十五条 相互协商程序

一、当缔约国一方居民认为，缔约国一方或者双方所采取的措施，导致或将导致对其不符合本协定规定的征税时，可以不考虑各缔约国国内法规定的补救办法，将案情提交本人为其居民的缔约国主管当局。该项案情必须在不符合本协定规定的征税措施第一次通知之日起，三年内提出。

二、上述主管当局如果认为所提意见合理，又不能单方面圆满解决时，应设法同缔约国另一方主管当局相互协商解决，以避免不符合本协定规定的征税。达成的协议应予执行，而不受各缔约国国内法律的时间限制。

三、缔约国双方主管当局应通过协议设法解决在解释或实施本协定时发生的困难或疑义，也可以对本协定未作规定的消除双重征税问题进行协商。

四、缔约国双方主管当局为达成第二款和第三款的协议，可以相互直接联系。为有助于达成协议，双方主管当局的代表可以进行会谈，口头交换意见。

第二十六条 情报交换

一、缔约国双方主管当局应交换为实施本协定的规定所需要的情报，或缔约国双方关于本协定所涉及的税种的国内法律的规定所需要的情报（以根据这些法律征税与本协定不相抵触为限），特别是防止偷漏税的情报。情报交换不受第一条的限制。缔约国一方收到的任何情报应与按该国国内法律取得的情报同样保密，仅应告知与本协定所含税种有关的查定、征收、执行、起诉或裁决上诉有关的人员或当局（包括法院和行政管理部门）。上述人员或当局

应仅为上述目的使用该情报，但可以在公开法庭的诉讼程序或法庭判决中公开有关情报。

二、第一款的规定在任何情况下，不应被理解为缔约国一方有以下义务：

（一）采取与该缔约国或缔约国另一方法律和行政惯例相违背的行政措施；

（二）提供按照该缔约国或缔约国另一方法律或正常行政渠道不能得到的情报；

（三）提供泄露任何贸易、经营、工业、商业、专业秘密、贸易过程的情报或者泄露会违反公共秩序的情报。

第二十七条 外交代表和领事官员

本协定应不影响按国际法一般规则或特别协定规定的外交代表或领事官员的税收特权。

第二十八条 生 效

一、缔约国双方应相互通知已完成为使本协定生效所必需的各自的法律程序。

二、本协定自最后一方发出第一款提及的通知之日后第三十天生效，并适用于：

（一）在中华人民共和国：

在本协定生效年度次年的历年一月一日或以后开始的纳税年度中取得的所得；

（二）在新西兰：

在本协定生效年度次年的历年四月一日或以后开始的所得年度中取得的所得。

第二十九条 终 止

本协定应长期有效。但缔约国任何一方可以在本协定生效之日起五年后任何历年六月三十日或以前，通过外交途径书面通知对方终止本协定。在这种情况下，本协定应失效：

（一）在中国：

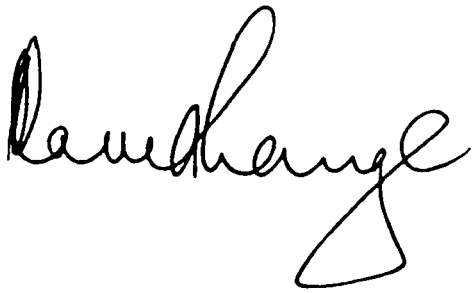
对终止通知发出年度次年的历年一月一日或以后开始的纳税年度中取得的所得；

（二）在新西兰：

对终止通知发出年度次年的历年四月一日或以后开始的所得年度中取得的所得。

本协定于一九八六年九月十六日在惠灵顿签订，一式两份，每份都用英文和中文写成，两种文本具有同等效力。

新西兰政府
代 表



中华人民共和国政府
代 表

议 定 书

新西兰政府和中华人民共和国政府在签订两国关于对所得避免双重征税和防止偷漏税的协定时，同意下列规定作为该协定的组成部分。

一、关于第七条

本协定不影响缔约国一方实施其随时生效的对从事任何形式保险业务取得的所得或利润征税的法律。

二、关于第二十三条

缔约国双方同意，按照中国现行税法规定，中华人民共和国对股息、利息、特许权使用费的适用税率，在签订本协定时，超过了双方同意的第十条(股息)的百分之十五，第十一条（利息）的百分之十，第十二条（特许权使用费）的百分之十的税率；双方还同意在执行第二十三条第三款时，中国税收应相应地视为：

1.在股息方面，股息数额的百分之十五；

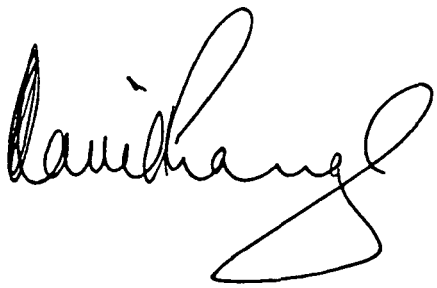
2.在利息方面，利息数额的百分之十；

3.在特许权使用费方面，特许权使用费数额的百分之十。

双方进一步同意，当中华人民共和国改变其适用于股息、利息或特许权使用费的国内税率，以致低于第十条、第十一条和第十二条中双方确定的税率时，缔约国双方主管当局将对税收抵免，包括饶让抵免的方式和数额进行讨论。

本议定书于一九八六年九月十二日在惠灵顿签订，一式两份，每份都用英文和中文写成，两种文本具有同等效力。

新西兰政府
代 表



中华人民共和国政府
代 表

[TRADUCTION — TRANSLATION]

CONVENTION[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION ET À PRÉVENIR L'ÉVASION FISCALE EN MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République populaire de Chine,

Désireux de conclure une convention tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. PERSONNES VISÉES

La présente Convention s'applique aux personnes qui sont résidentes des deux Etats contractants ou de l'un deux.

Article 2. IMPÔTS VISÉS

1. Les impôts actuels qui font l'objet de la présente Convention sont :

a) Dans le cas de la République populaire de Chine :

i) L'impôt sur le revenu des personnes;

ii) L'impôt sur le revenu des coentreprises à capitaux chinois et étrangers;

iii) L'impôt sur le revenu des entreprises étrangères; et

iv) L'impôt local sur le revenu;

(ci-après dénommés « l'impôt chinois »);

b) Dans le cas de la Nouvelle-Zélande :

i) L'impôt sur le revenu; et

ii) L'impôt sur les réserves excédentaires;

2. La présente Convention s'applique également à tous les impôts de nature identique ou sensiblement semblable qui seraient institués après sa signature et qui viendraient s'ajouter ou se substituer aux impôts actuels. Les autorités compétentes des Etats contractants se tiendront mutuellement informées, dans un délai raisonnable, de toute modification importante apportée à leur législation fiscale respective.

Article 3. DÉFINITIONS GÉNÉRALES

1. Aux fins de la présente Convention, et à moins que le contexte n'appelle une interprétation différente :

[1] Entrée en vigueur le 17 décembre 1986, soit le trentième jour ayant suivi la date de la dernière des notifications (des 22 octobre et 17 novembre 1986) par lesquelles les Parties contractantes s'étaient informées de l'accomplissement des procédures requises, conformément au paragraphe 2 de l'article 28.

a) Le terme « Chine » s'entend de la République populaire de Chine; employé au sens géographique, il désigne tout le territoire de la République populaire de Chine, y compris ses eaux territoriales, dans lequel les lois fiscales chinoises s'appliquent et toutes les régions situées au-delà de ses eaux territoriales où la République populaire de Chine exerce, conformément au droit international, des droits souverains de prospection et d'exploitation des ressources du fond de la mer, de son sous-sol et de ses eaux;

b) Le terme « Nouvelle-Zélande » s'entend du territoire de la Nouvelle-Zélande mais non de Tokélaou ni des Etats associés autonomes des îles Cook et Nioué; il s'entend également de toute zone située au-delà des eaux territoriales qui, en vertu de la législation néo-zélandaise et conformément au droit international, a été ou pourrait être dans l'avenir désignée comme une zone où la Nouvelle-Zélande peut exercer ses droits sur les ressources naturelles;

c) Les expressions « un des Etats contractants » et « l'autre Etat contractant » s'entendent selon le contexte, soit de la Chine, soit de la Nouvelle-Zélande;

d) Le terme « impôt » désigne, selon le contexte, soit l'impôt chinois, soit l'impôt néo-zélandais;

e) Le terme « personne » s'entend d'une personne physique, d'une société et de tout autre groupe de personnes;

f) Le terme « société » s'entend de toute personne morale ou de tout sujet de droit qui est considéré comme une personne morale imposable;

g) Les expressions « entreprise de l'un des Etats contractants » et « entreprise de l'autre Etat contractant » s'entendent respectivement d'une entreprise exploitée par un résident de l'un des Etats contractants et d'une entreprise exploitée par un résident de l'autre Etat contractant;

h) Le terme « ressortissant » s'entend :

i) Dans le cas de la Chine, de toute personne physique qui possède la citoyenneté chinoise et de toute personne morale créée ou organisée conformément à la législation chinoise, ainsi que de toutes les organisations qui n'ont pas la personnalité morale mais sont considérées sur le plan fiscal comme des personnes morales ainsi créées ou organisées;

ii) Dans le cas de la Nouvelle-Zélande, de toute personne physique qui possède la citoyenneté de la Nouvelle-Zélande et de toute personne morale ou autre entité dont le statut est établi par la législation en vigueur en Nouvelle-Zélande;

i) L'expression « trafic international » s'entend de tout transport effectué par un navire ou un aéronef exploité par une entreprise d'un Etat contractant, sauf si le navire ou l'aéronef n'est exploité qu'entre des points situés dans l'autre Etat contractant;

j) L'expression « autorité compétente » s'entend, dans le cas de la Chine, de la Direction générale des impôts au Ministère des Finances ou de son représentant habilité et, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, du « Commissioner of Inland Revenue » (Commissaire aux contributions directes et indirectes) ou de son représentant habilité.

2. Aux fins de l'application de la présente Convention par l'un des Etats contractants, tout mot ou expression qui n'y est pas autrement défini aura, à moins que le contexte n'appelle une interprétation différente, le sens que lui donne la législation dudit Etat relative aux impôts qui font l'objet de la présente Convention.

Article 4. RÉSIDENCE

1. Au sens de la présente Convention, l'expression « résident d'un Etat contractant » s'entend de toute personne qui, en vertu de la législation dudit Etat, est assujettie à l'impôt dans cet Etat en raison de son domicile, de sa résidence, de son siège de direction ou de tout autre critère similaire.

2. Si, en vertu des dispositions du paragraphe 1, une personne physique est résidente des deux Etats contractants, sa situation sera réglée de la manière suivante :

a) Cette personnne sera considérée comme résidente de l'Etat où elle dispose d'un foyer d'habitation permanent; si elle dispose d'un foyer d'habitation permanent dans les deux Etats, elle sera considérée comme résidente de l'Etat avec lequel ses liens personnels et économiques sont le plus étroits (centre des intérêts vitaux);

b) Si l'Etat où ladite personne a le centre de ses intérêts vitaux ne peut être déterminé ou si la personne ne dispose d'un foyer d'habitation permanent dans aucun des deux Etats, elle sera considérée comme résidente de l'Etat où elle séjourne de façon habituelle;

c) Si la personne séjourne de façon habituelle dans les deux Etats ou si elle ne séjourne de façon habituelle dans aucun d'entre eux, elle sera considérée comme résidente de l'Etat dont elle possède la nationalité;

d) Si la personne possède la nationalité des deux Etats ou si elle ne possède la nationalité d'aucun d'entre eux, les autorités compétentes des Etats contractants trancheront la question d'un commun accord.

3. Si, en vertu des dispositions du paragraphe 1, une personne autre qu'une personne physique est résidente des deux Etats contractants, elle sera considérée comme résidente de l'Etat ou est situé son siège de direction.

Article 5. ETABLISSEMENT STABLE

1. Aux fins de la présente Convention, l'expression « établissement stable » s'entend d'un lieu d'activité fixe où une entreprise exerce tout ou partie de ses activités.

2. L'expression « établisssement stable » s'entend notamment :

a) D'un siège de direction;

b) D'une succursale;

c) D'un bureau;

d) D'une usine;

e) D'un atelier; et

f) D'une mine, d'un puits de pétrole ou de gaz, d'une carrière et de tout autre lieu d'extraction de ressources naturelles.

3. L'expression « établissement stable » s'entend également :

a) D'un chantier de construction, de montage ou d'installation et/ou des activités d'encadrement qui y sont associées, mais seulement lorsque ce chantier ou ces activités ont une durée supérieure à six mois;

b) De la fourniture de services, y compris ceux de consultants, par une entreprise d'un Etat contractant agissant par l'intermédiaire de salariés ou d'autres personnels dans l'autre Etat contractant, mais seulement si ces activités se poursuivent, pour le même projet ou un projet connexe, pendant une ou des périodes représentant au total plus de six mois dans une période quelconque de 12 mois;

c) i) De l'exercice, par une entreprise d'un Etat contractant dans l'autre Etat contractant, d'activités en relation avec la prospection ou l'exploitation de ressources naturelles situées dans cet autre Etat contractant;

ii) Les dispositions de l'alinéa *c*, i, ne s'appliquent pas si les activités en question ne sont exercées que pour une durée d'un mois au maximum. Cependant aux fins dudit alinéa, les activités exercées dans l'Etat contractant par une entreprise associée à une autre entreprise seront considérées comme exercées par l'entreprise avec laquelle elle est associée si les activités de la première entreprise sont liées à des activités exercées dans l'Etat en question par la deuxième entreprise. Une entreprise sera réputée associée à une autre entreprise si l'une d'elles est directement ou indirectement contrôlée par l'autre, ou si les deux sont directement ou indirectement contrôlées par un ou plusieurs tiers.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 à 3, l'expression « établissement stable » ne sera pas censée s'appliquer :

a) A l'utilisation d'installations aux seules fins de stockage, d'exposition ou de livraison de biens ou de marchandises appartenant à l'entreprise;

b) A l'entretien d'un stock de biens ou de marchandises appartenant à l'entreprise aux seules fins de stockage, ou de livraison;

c) A l'entretien d'un stock de biens ou de marchandises appartenant à l'entreprise aux seules fins de transformation par une autre entreprise;

d) A l'entretien d'une installation fixe aux seules fins d'acheter des biens ou des marchandises ou de réunir des informations pour l'entreprise;

e) A l'entretien d'un lieu d'activité fixe aux seules fins d'exercer, pour le compte de l'entreprise, toute autre activité de caractère préparatoire ou auxilaire.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, si une personne — autre qu'un agent indépendant auquel s'applique le paragraphe 6 — agit dans un Etat contractant pour le compte d'une entreprise de l'autre Etat contractant et exerce habituellement le pouvoir de conclure des contrats au nom de l'entreprise, celle-ci sera réputée disposer d'un établissement stable dans le premier Etat contractant pour ce qui concerne toutes les activités que la personne en question exercera pour le compte de l'entreprise, à moins que les activités de ladite personne ne restent limitées à celles qui sont mentionnées au paragraphe 4 et qui, exercées dans un lieu d'activité fixe, n'en font pas un établissement stable conformément aux dispositions de ce paragraphe 4.

6. Une entreprise d'un Etat contractant ne sera pas réputée disposer d'un établissement stable dans un Etat contractant du simple fait qu'elle y exerce une activité économique par l'entremise d'un courtier, d'un agent général à la commission ou de tout autre agent indépendant à condition que ces personnes agissent dans le cadre ordinaire de leur activité. Toutefois, lorsque les activités d'un tel agent sont exercées exclusivement ou presque exclusivement pour le compte de l'entreprise, l'agent ne sera pas réputé indépendant au sens du présent paragraphe.

7. Le fait qu'une société résidente d'un Etat contractant contrôle, ou est contrôlée par, une société résidente de l'autre Etat contractant ou qui exerce dans cet autre Etat une activité économique (que ce soit par l'intermédiaire d'un établissement stable ou non) ne suffit pas, en lui-même à faire de l'une quelconque de ces sociétés un établissement stable de l'autre.

Article 6. REVENUS DE LA PROPRIÉTÉ IMMOBILIÈRE

1. Les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire de biens immobiliers sis sur le territoire de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. L'expression « biens immobiliers » a le sens que lui attribue le droit de l'Etat contractant où sont sis les biens considérés. L'expression s'entend en tous les cas des accessoires et du cheptel mort ou vif des exploitations agricoles ou forestières, des droits auxquels s'appliquent les dispositions du droit privé concernant la propriété foncière, de l'usufruit des biens immobiliers et des droits à des paiements variables ou fixes pour l'exploitation ou la concession de l'exploitation de gisements minéraux, sources ou autres ressources naturelles. Les navires, bateaux et aéronefs ne sont pas considérés comme des biens immobiliers.

3. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux revenus provenant de l'exploitation directe, de la location ou de l'affermage ainsi que de toute autre forme d'exploitation de biens immobiliers.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 3 s'appliquent également aux revenus provenant des biens immobliers d'une entreprise ainsi qu'aux revenus des biens immobiliers servant à l'exercice d'une profession indépendante.

Article 7. BÉNÉFICES DES ENTREPRISES

1. Les bénéfices d'une entreprise d'un Etat contractant ne seront imposables que dans cet Etat, à moins que l'entreprise n'exerce son activité dans l'autre Etat contractant par intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé. Si tel est le cas, ses bénéfices seront imposables dans l'autre Etat, mais uniquement dans la mesure où ils sont imputables audit établissement stable.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, si une entreprise d'un Etat contractant exerce son activité dans l'autre Etat contractant par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, il sera imputé, dans chaque Etat contractant, à cet établissement stable les bénéfices qu'il aurait pu réaliser s'il s'était agi d'une entreprise distincte exerçant des activités identiques ou similaires dans des conditions identiques ou similaires et traitant en toute indépendance avec l'entreprise dont il constitue un établissement stable.

3. Pour déterminer les bénéfices d'un établissement stable, seront admises en déduction les dépenses encourues aux fins poursuivies par cet établissement stable, y compris les frais de direction et les frais généraux d'administration, soit dans l'Etat où est situé l'établissement stable, soit ailleurs.

4. S'il est d'usage, dans un Etat contractant, de déterminer les bénéfices imputables à un établissement stable sur la base d'une répartition des bénéfices totaux de l'entreprise entre ses diverses parties, aucune disposition du paragraphe 2 n'empêchera cet Etat contractant de déterminer les bénéfices imposables selon la répartition en usage; la méthode de répartition adoptée devra cependant être telle que le résultat obtenu soit conforme aux principes énoncés dans le présent article.

5. Aucun bénéfice ne sera attribué à un établissement stable en raison du simple achat, par cet établissement, de biens ou de marchandises pour l'entreprise.

6. Aux fins des paragraphes 1 à 5, les bénéfices à imputer à l'établissement stable seront déterminés chaque année selon la même méthode, à moins qu'il n'existe des motifs valables et suffisants de procéder autrement.

7. Lorsque les bénéfices comprendront des éléments de revenu qui font l'objet d'autres articles de la présente Convention, les dispositions desdits articles ne seront pas affectées par celles du présent article.

Article 8. TRANSPORT MARITIME ET AÉRIEN

1. Les bénéfices tirés de l'exploitation de navires ou d'aéronefs en trafic international ne seront imposables que dans l'Etat contractant où est situé le siège principal de l'entreprise.

2. Si le siège de direction principal d'une entreprise de transport est sis à bord d'un navire, il sera censé être sis dans l'Etat contractant où se situe le port d'attache de ce navire ou, à défaut de port d'attache, dans l'Etat contractant dont l'exploitant du navire est résident.

3. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliqueront aussi aux bénéfices provenant de la participation à un pool, à une exploitation en commun ou à un organisme international d'exploitation.

Article 9. ENTREPRISES ASSOCIÉES

1. Si :

a) Une entreprise d'un Etat contractant participe directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital d'une entreprise de l'autre Etat contractant; ou si

b) Les mêmes personnes participent directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital d'une entreprise d'un Etat contractant et d'une entreprise de l'autre Etat contractant;

et si, dans l'un et l'autre cas, les deux entreprises sont, dans leurs relations commerciales ou financières, liées par des conditions convenues ou imposées qui diffèrent de celles qui seraient convenues entre des entreprises indépendantes, les bénéfices qui, sans ces conditions, auraient été réalisés par l'une des entreprises, mais n'ont pu l'être en fait à cause de ces conditions, pourront être inclus dans les bénéfices de cette entreprise et imposés en conséquence.

2. Si un Etat contractant inclut dans les bénéfices d'une de ses entreprises — et impose en conséquence — des bénéfices sur lesquels une entreprise de l'autre Etat contractant a été imposée dans cet autre Etat, et si les bénéfices ainsi inclus sont des bénéfices qui auraient été réalisés par l'entreprise du premier Etat si les conditions convenues entre les deux entreprises avaient été celles qui auraient été convenues entre des entreprises indépendantes, l'autre Etat contractant procédera à un ajustement approprié du montant de l'impôt qui y a été perçu sur ces bénéfices. Pour déterminer cet ajustement, il sera tenu compte des autres dispositions de la présente Convention et si c'est nécessaire, les autorités compétentes des Etats contractants se consulteront.

Article 10. DIVIDENDES

1. Les dividendes versés par une société résidente d'un Etat contractant à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, ces dividendes seront aussi imposables dans l'Etat contractant dont la société qui verse les dividendes est résidente et selon la législation de cet Etat; mais si la personne qui reçoit les dividendes en est le bénéficiaire effectif, l'impôt ainsi établi ne pourra excéder 15 p. 100 du montant brut des dividendes.

Les dispositions du présent paragraphe n'affectent pas l'imposition de la société au titre des bénéfices qui servent au versement des dividendes.

3. Le terme « dividendes » employé dans le présent article désigne les revenus provenant d'actions ou d'autres parts bénéficiaires à l'exception des créances, ainsi que les revenus d'autres parts sociales soumis au même régime fiscal que les revenus d'actions par la législation de l'Etat contractant dont la société distributrice est résidente.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des dividendes, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant dont la société distributrice des dividendes est résidente, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante à partir d'une base fixe qui y est située, et que la participation génératrice des dividendes s'y rattache effectivement. Les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant le cas, sont alors applicables.

5. Si une société résidente d'un Etat contractant tire des bénéfices ou des revenus de l'autre Etat contractant, cet autre Etat ne pourra percevoir aucun impôt sur les dividendes versés par la société, sauf dans la mesure où ces dividendes auront été versés à un résident de cet autre Etat ou dans la mesure où la participation génératrice des dividendes se rattache effectivement à un établissement fixe ou à une base fixe situés dans cet autre Etat, ni prélever aucun impôt au titre de l'imposition des bénéfices non distribués de la société, même si les dividendes payés ou les bénéfices non distribués consistent en tout ou partie en bénéfices ou revenus provenant de cet autre Etat contractant.

Article 11. INTÉRÊTS

1. Les intérêts provenant d'un Etat contractant et payés à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, ces intérêts seront aussi imposables dans l'Etat contractant d'où ils proviennent et selon la législation de cet Etat; mais si la personne qui reçoit les intérêts en est le bénéficiaire effectif, l'impôt ainsi établi ne pourra excéder 10 p. 100 du montant brut des intérêts.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, seront exonérés de l'impôt dans un Etat contractant les intérêts dont le bénéficiaire est le gouvernement, une subdivision politique ou une collectivité locale de l'autre Etat contractant, sa Banque centrale ou un établissement financier appartenant intégralement au gouvernement de cet autre Etat, ou encore un autre résident de cet autre Etat contractant au titre de créances de ce résident qui sont financées, garanties ou assurées par le gouvernement, une subdivision politique ou une collectivité locale de cet autre

Etat contractant, par sa Banque centrale ou par un établissement financier appartenant intégralement à ce gouvernement.

4. Le terme « intérêts » employé dans le présent article s'entend des revenus des créances de toute nature, assorties ou non de garanties hypothécaires ou d'une clause de participation aux bénéfices du débiteur, et notamment des revenus des fonds publics et des obligations d'emprunts, y compris les primes et lots attachés à ces titres. Toutefois, ce terme ne couvre pas les revenus visés à l'article 10. Les pénalisations pour paiement tardif ne sont pas considérées comme des intérêts au sens du présent article.

5. Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article ne s'appliqueront pas si le bénéficiaire effectif des intérêts, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant d'où proviennent les intérêts, soit d'une société industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit d'une profession indépendante à partir d'une base fixe qui y est située, et si la créance génératrice des intérêts se rattache effectivement à cet établissement stable ou à cette base fixe. Les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, selon le cas, seront alors applicables.

6. Les intérêts seront considérés comme provenant d'un Etat contractant si le débiteur en est le gouvernement, une subdivision politique, une collectivité locale ou un résident de cet Etat. Si, toutefois, le débiteur des intérêts, qu'il soit ou non résident d'un Etat contractant, a, dans un Etat contractant, un établissement stable ou une base fixe pour lesquels des dettes donnant lieu au paiement des intérêts ont été contractées et qui supportent la charge de ces intérêts, ceux-ci seront considérés comme provenant de l'Etat où est situé l'établissement stable ou la base fixe.

7. Si, en raison de relations spéciales existant entre le débiteur et le bénéficiaire effectif ou que l'un et l'autre entretiennent avec de tierces personnes, le montant des intérêts compte tenu de la créance pour laquelle ils sont payés, excède celui dont seraient convenus le débiteur et le bénéficiaire effectif en l'absence de pareilles relations, les dispositions du présent article ne s'appliqueront qu'à ce dernier montant. Dans ce cas, la partie excédentaire des paiements restera imposable selon la législation de chaque Etat contractant et compte tenu des autres dispositions de la présente Convention.

Article 12. REDEVANCES

1. Les redevances provenant d'un Etat contractant et payées à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, ces redevances seront aussi imposables dans l'Etat contractant d'où elles proviennent et selon la législation de cet Etat, mais, si la personne qui perçoit les redevances en est le bénéficiaire effectif, l'impôt ainsi établi ne pourra excéder 10 p. 100 du montant brut des redevances.

3. Le terme « redevances » employé dans le présent article s'entend des rémunérations de toute nature payées pour l'usage ou la concession de l'usage d'un droit d'auteur sur une œuvre littéraire, artistique ou scientifique, y compris les films cinématographiques et les films ou bandes magnétiques ou vidéo utilisées pour des émissions radiophoniques ou télévisées, d'un brevet, d'une marque de fabrique ou de commerce, d'un dessin ou d'un modèle, d'un plan, d'une formule ou d'un procédé secrets, ainsi que pour l'usage ou la concession de l'usage d'un équipement indus-

triel, commercial ou scientifique et pour des informations ayant trait à une expérience acquise dans le domaine industriel, commercial ou scientifique.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliqueront pas si le bénéficiaire effectif des redevances, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant d'où proviennent les redevances, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante à partir d'une base fixe qui y est située, et que le droit ou le bien générateur des redevances se rattache effectivement à l'établissement stable ou à la base fixe en question. Les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant le cas, seront alors applicables.

5. Les redevances sont censées provenir d'un Etat contractant lorsque leur débiteur est le gouvernement, une subdivision politique, une collectivité locale, ou un résident de cet Etat. Toutefois, si le débiteur des redevances, qu'il soit ou non résident d'un Etat contractant, a, dans un Etat contractant, un établissement stable ou une base fixe pour lesquels l'engagement donnant lieu aux redevances a été contracté et qui supporte la charge de ces redevances, celles-ci seront censées provenir de l'Etat où est situé l'établissement stable ou la base fixe.

6. Si, en raison de relations spéciales existant entre lc débiteur et le bénéficiaire effectif, ou que l'un et l'autre entretiennent avec de tierces personnes, le montant des redevances, compte tenu de la prestation pour laquelle elles sont payées, excède celui dont seraient convenus le débiteur et le bénéficiaire effectif en l'absence de pareilles relations, les dispositions du présent article ne s'appliqueront qu'à ce dernier montant. Dans ce cas, la partie excédentaire des paiements restera imposable selon la législation de chaque Etat contractant et compte tenu des autres dispositions de la présente Convention.

Article 13. ALIÉNATION DE BIENS

1. Les gains qu'un résident de l'un des Etats contractants tire de l'aliénation de biens immobiliers visés à l'article 6 et sis dans l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Les gains provenant de l'aliénation de biens mobiliers qui font partie de l'actif d'un établissement stable qu'une entreprise de l'un des Etats contractants a dans l'autre Etat contractant, ou de biens mobiliers qui appartiennent à une base fixe dont un résident de l'un des Etats contractants dispose dans l'autre Etat contractant pour l'exercice d'une profession indépendante, y compris ceux qui proviennent de l'aliénation de cet établissement stable (seul ou avec l'ensemble de l'entreprise) ou de cette base fixe, sont imposables dans cet autre Etat contractant.

3. Les gains d'une entreprise provenant de l'aliénation de navires ou d'aéronefs exploités en trafic international ou de biens mobiliers affectés à l'exploitation de ces navires ou aéronefs ne sont imposables que dans l'Etat contractant où est sis le siège principal de direction de l'entreprise.

4. Les gains tirés par un résident d'un Etat contractant de l'aliénation de tout bien autre que ceux visés aux paragraphes 1 à 3 et provenant de l'autre Etat contractant seront imposables dans cet autre Etat contractant.

Article 14. PROFESSIONS INDÉPENDANTES

1. Les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire d'une profession libérale ou d'autres activités indépendantes ne sont imposables que dans cet Etat contractant sauf dans les circonstances ci-après où ces revenus peuvent également être imposés dans l'autre Etat contractant :

a) Si le résident dispose de façon habituelle, dans l'autre Etat contractant, d'une base fixe pour l'exercice de ses activités; dans ce cas, seule la fraction des revenus qui est imputable à ladite base fixe sera imposable dans l'autre Etat contractant;

b) Si son séjour dans l'autre Etat contractant s'étend sur une ou des périodes d'une durée totale égale ou supérieure à 183 jours au cours de 12 mois consécutifs; en ce cas, seule la fraction des revenus tirés des activités exercées dans cet autre Etat sera imposable dans cet autre Etat.

2. L'expression « profession libérale » s'entend notamment des activités indépendantes d'ordre scientifique, littéraire, artistique, éducatif ou pédagogique, ainsi que des activités indépendantes des médecins, avocats, ingénieurs, architectes, dentistes et comptables.

Article 15. PROFESSIONS DÉPENDANTES

1. Sous réserve des dispositions des articles 16, 18, 19, 20 et 21, les salaires traitements et autres rémunérations similaires qu'un résident d'un Etat contractant perçoit au titre d'un emploi salarié ne sont imposables que dans cet Etat, à moins que l'emploi ne soit exercé dans l'autre Etat contractant. Si tel est le cas, les rémunérations perçues à ce titre sont imposables dans cet autre Etat contractant.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les rémunérations qu'un résident d'un Etat contractant perçoit au titre d'un emploi salairé exercé dans l'autre Etat contractant ne seront imposables que dans le premier Etat si :

a) Le bénéficiaire séjourne dans l'autre Etat pendant une ou des périodes n'excédant pas au total 183 jours au cours de 12 mois consécutifs;

b) Les rémunérations sont versées par un employeur ou pour le compte d'un employeur qui n'est pas résident de l'autre Etat; et

c) La charge des rémunérations n'est pas supportée par un établissement stable ou une base fixe que l'employeur a dans l'autre Etat.

3. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, les rémunérations perçues au titre d'un emploi salarié exercé à bord d'un navire ou d'un aéronef exploité en trafic intrnational par une entreprise d'un Etat contractant sont imposables dans l'Etat contractant où est sis le siège principal de direction de l'entreprise concernée.

Article 16. TANTIÈMES

Les tantièmes, jetons de présence et autres rétributions similaires qu'un résident d'un Etat contractant perçoit en sa qualité de membre du conseil d'administration ou de surveillance d'une société résidente de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

Article 17. ARTISTES ET SPORTIFS

1. Nonobstant les dispositions des articles 14 et 15, les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire de ses activités personnelles exercées dans l'autre Etat contractant en qualité d'artiste du spectacle, par exemple artiste de théâtre, de cinéma, de radio ou de télévision ou musicien, ou en qualité de sportif, sont imposables dans cet autre Etat.

2. Si les revenus des activités qu'un artiste du spectacle ou un sportif exerce personnellement en cette qualité sont attribués non pas à l'artiste ou au sportif lui-même mais à une autre personne, ces revenus sont imposables, nonobstant les dispositions des articles 7, 14 et 15, dans l'Etat contractant où sont exercées les activités de l'artiste ou du sportif.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, les revenus perçus par des artistes du spectacle ou des sportifs résidents d'un Etat contractant au titre d'activités exercées dans l'autre Etat contractant dans le cadre d'échanges culturels entre les gouvernements des deux Etats contractants seront exonérés d'impôt dans l'autre Etat contractant.

Article 18. PENSIONS

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 19, les pensions et autres rémunérations similaires versées à un résident de l'un des Etats contractants au titre d'un emploi antérieur ne sont imposables que dans cet Etat contractant.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les pensions versées et autres versements effectués au titre d'une caisse publique qui fait partie du régime de santé publique ou de sécurité sociale d'un Etat contractant par le gouvernement de cet Etat ou une de ses collectivités locales ne sont imposables que dans cet Etat contractant.

Article 19. FONCTIONS PUBLIQUES

1. *a*) Les rémunérations, autres que les pensions, versées par un Etat contractant ou l'une de ses collectivités locales à une personne physique au titre de services rendus à cet Etat ou à cette collectivité dans l'exercice d'une fonction publique ne sont imposables que dans cet Etat;

b) Toutefois, ces rémunérations ne seront imposables que dans l'autre Etat contractant si les services y ont été rendus et si la personne physique en est résidente et :

i) Possède la nationalité de l'autre Etat contractant; ou

ii) N'est pas devenue résidente de cet Etat à seule fin de rendre les services.

2. *a*) Les pensions payées par un Etat contractant ou l'une de ses collectivités locales, soit directement, soit par prélèvement sur des fonds qu'ils ont constitués, à une personne physique au titre de services rendus à cet Etat ou à cette collectivité, ne sont imposables que dans cet Etat contractant;

b) Toutefois, ces pensions ne seront imposables que dans l'autre Etat contractant si la personne physique en est résidente et en possède la nationalité.

3. Les dispositions des articles 15, 16, 17 et 18 s'appliquent aux rémunérations et pensions versées au titre de services rendus dans le cadre d'une activité industrielle ou commerciale exercée par le gouvernement d'un Etat contractant ou l'une de ses collectivités locales.

Article 20. ENSEIGNANTS ET CHERCHEURS

Une personne physique qui est, ou qui était immédiatement avant des se rendre dans un Etat contractant résidente de l'autre Etat contractant et séjourne dans le premier Etat aux fins essentiellement d'y enseigner, d'y donner des conférences ou d'effectuer des recherches dans une université, une faculté, une école ou un autre établissement culturel situé dans le premier Etat contractant, y sera exonérée d'impôt pour une période qui ne sera pas supérieure à deux ans à compter de la date de sa première arrivée dans cet Etat, au titre des rémunérations reçues pour cet enseignement, ces conférences ou ces travaux de recherche.

Article 21. ETUDIANTS ET STAGIAIRES

Les sommes qu'un étudiant, un apprenti industriel ou commercial ou un stagiaire qui est, ou qui était immédiatement avant de se rendre dans un Etat contractant, résident de l'autre Etat contractant, et qui séjourne dans le premier Etat à seule fin d'études ou de formation, perçoit pour couvrir ses frais d'entretien, d'études ou de formation, ne sont pas imposables dans le premier Etat contractant.

Article 22. AUTRES REVENUS

1. Les revenus d'un résident d'un Etat contractant auxquels ne s'applique aucun des articles précédents de la présente Convention et qui proviennent de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, les revenus d'un résident d'un Etat contractant auxquels ne s'appliquent pas les articles précédents de la présente Convention et autres que ceux visés au paragraphe 1 ne sont imposables que dans cet Etat contractant.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas aux revenus autres que les revenus provenant de biens immobiliers tels qu'ils sont définis au paragraphe 2 de l'article 6 si le bénéficiaire de ces revenus, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante à partir d'une base fixe qui y est située, et que le droit ou le bien générateur de ces revenus s'y rattache effectivement. Les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, selon le cas, sont alors applicables.

Article 23. ELIMINATION DE LA DOUBLE IMPOSITION

1. En Chine, la double imposition sera éliminée de la façon suivante :

Si un résident en Chine tire un revenu de Nouvelle-Zélande, l'imposition de ce revenu payable en Nouvelle-Zélande conformément aux dispositions du présent Accord pourra être admise en déduction de l'impôt chinois qui frappe ce résident. Le montant de la déduction ne dépassera pas le montant de l'impôt chinois calculé sur ce revenu conformément aux lois et règlements fiscaux de la Chine.

2. Dans le cas de la Nouvelle-Zélande, la double imposition sera évitée comme suit :

a) Sous réserve des dispositions de la législation néo-zélandaise alors en vigueur, relatives à la déduction du montant de l'impôt néo-zélandais de l'impôt payé dans un pays extérieur à la Nouvelle-Zélande (sans toutefois porter atteinte au principe général énoncé dans la présente Convention), l'impôt chinois payé conformément à la législation de la République populaire de Chine et en conformité du présent Accord, soit directement, soit par déduction au titre d'un revenu tiré par un résident de Nouvelle-Zélande de sources sises dans la République populaire de Chine (à l'exclusion, dans le cas d'un dividende, de l'impôt payé au titre des bénéfices sur lesquels le dividende est prélevé), sera admis en déduction de l'impôt néo-zélandais qui frappe les mêmes revenus;

b) Aux fins du présent article, les revenus d'un résident néo-zélandais qui, conformément aux dispositions de la présente Convention, est imposable dans la République populaire de Chine seront censés avoir leur source en République populaire de Chine.

3. Aux fins du paragraphe 2 *a*, l'impôt à verser à la République populaire de Chine par un résident de Nouvelle-Zélande sera réputé comprendre tout montant qui aurait été dû au titre de l'impôt chinois pour toute année en l'absence d'une déduction ou d'une exonération accordée pour cette année-là ou une partie quelconque de cette année au titre d'une des dispositions ci-après de la législation chinoise :

a) Les articles 5 et 6 de la loi de la République populaire de Chine relative à l'impôt sur le revenu concernant des coentreprises, constituées avec des investissements chinois et étrangers et l'article 3 des règles et règlements détaillés d'application de la loi de la République populaire de Chine relative à l'impôt sur le revenu des coentreprises constituées avec des investissements chinois et étrangers;

b) Les articles 4 et 5 de la loi de la République populaire de Chine relative aux impôts sur le revenu concernant des entreprises étrangères;

c) Les articles I, II, III, IV et X de la Première partie, les articles I, II, III et IV de la Deuxième partie et les articles I, II et III de la Troisième partie des dispositions transitoires prises par le Conseil d'Etat de la République populaire de Chine concernant le dégrèvement ou l'exonération de l'impôt sur les revenus des entreprises dans les zones économiques spéciales et les villes littorales;

dans la mesure où elles étaient en vigueur à la date de la signature de la présente Convention et n'ont pas été modifiées depuis cette date ou n'ont subi que des modifications mineures qui n'en altèrent pas le caractère général; ou

d) Toute autre disposition qui pourrait ultérieurement accorder une exonération ou une réduction à laquelle les autorités compétentes des Etats contractants auront reconnu d'un commun accord un caractère sensiblement similaire, si elle n'a pas été modifiée ultérieurement ou n'a subi que des modifications mineures qui n'en altèrent pas le caractère général.

Article 24. NON-DISCRIMINATION

1. Les ressortissants d'un Etat contractant ne seront soumis dans l'autre Etat contractant à aucune imposition ni obligation y relative qui soit autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujettis les ressortissants de cet autre Etat qui se trouvent dans la même situation.

2. L'imposition d'un établissement stable qu'une entreprise d'un Etat contractant a dans l'autre Etat contractant ne sera pas établie dans cet autre Etat d'une façon moins favorable que l'imposition des entreprises de cet autre Etat qui exercent la même activité.

3. A moins que les dispositions de l'article 9, du paragraphe 7 de l'article 11 ou du paragraphe 6 de l'article 12 ne soient applicables, les intérêts, redevances et autres sommes versés par un résident d'un Etat contractant à un résident de l'autre Etat contractant seront déductibles, pour la détermination des bénéfices imposables du premier résident, dans les mêmes conditions que s'ils avaient été versés à un résident du premier Etat contractant.

4. Les entreprises d'un Etat contractant dont le capital est en totalité ou en partie, directement ou indirectement détenu ou contrôlé par un ou plusieurs résidents de l'autre Etat contractant ne seront soumises, dans le premier Etat, à aucune imposition ni obligation y relative qui soit autre ou plus lourde que celles auxquelles seront ou pourront être assujetties les autres entreprises similaires du premier Etat.

5. Aucune disposition du présent article ne pourra être interprétée comme obligeant les Etats contractants à accorder aux résidents de l'autre Etat contractant les déductions, abattements et taux d'imposition que la loi prévoit seulement pour les résidents du premier Etat mentionné.

Article 25. PROCÉDURE AMIABLE

1. Si un résident d'un Etat contractant estime que des mesures prises par un Etat contractant ou par les deux entraînent ou entraîneront pour lui une imposition non conforme aux dispositions de la présente Convention, il pourra, indépendamment des recours prévus par le droit interne de ces Etats, soumettre son cas à l'autorité compétente de l'Etat contractant dont il est résident. Le cas devra être soumis dans un délai de trois ans à compter de la première notification des mesures qui entraînent une imposition non conforme aux dispositions de la Convention.

2. L'autorité compétente s'efforcera, si la réclamation lui paraît fondée et si elle n'est pas elle-même en mesure d'arriver à une solution satisfaisante, de résoudre le cas par voie d'accord amiable avec l'autorité compétente de l'autre Etat contractant en vue d'éviter une imposition non conforme à la présente Convention. L'accord ainsi conclu sera appliqué quels que soient les délais prévus par le droit interne des Etats contractants.

3. Les autorités compétentes des Etats contractants s'efforceront, par voie d'accord amiable, de résoudre les difficultés ou de dissiper les doutes auxquels pourrait donner lieu l'interprétation ou l'application de la Convention. Elles pourront aussi se concerter en vue d'éliminer la double imposition dans les cas non prévus par la Convention.

4. Les autorités compétentes des Etats contractants pourront communiquer directement entre elles en vue de parvenir à un accord au sens des paragraphes 2 et 3. S'il apparaît opportun de procéder à des entretiens directs afin de parvenir à un accord, ces entretiens pourront avoir lieu dans le cadre d'une commission composée de représentants des autorités compétentes des Etats contractants.

Article 26. ECHANGE DE RENSEIGNEMENTS

1. Les autorités compétentes des Etats contractants échangeront les renseignements nécessaires pour appliquer les dispositions de la présente Convention ou celles de la législation interne des Etats contractants relatives aux impôts visés par la Convention dans la mesure où l'imposition que cette législation prévoit n'est pas contraire à la Convention, en particulier pour éviter l'évasion fiscale dans le cas de ces impôts. L'échange des renseignements ne sera pas restreint par les dispositions de l'article premier. Les renseignements reçus par un Etat contractant seront tenus secrets de la même manière que ceux obenus en application de la législation interne de cet Etat; ils ne seront communiqués qu'aux personnes ou autorités (y compris les tribunaux et les organes administratifs) concernées par l'établissement ou le recouvrement des impôts visés par la Convention, par les procédures ou poursuites concernant ces impôts, ou par les décisions à prendre sur les recours relatifs à ces impôts. Ces personnes et autorités n'utiliseront ces renseignements qu'à ces fins. Elles pourront en faire état au cours d'audiences publiques de tribunaux ou dans des jugements.

2. En aucun cas, les dispositions du paragraphe 1 ne pourront être interprétées comme imposant à un Etat contractant l'obligation :

a) De prendre des mesures administratives qui dérogeraient à sa législation, à sa pratique administrative ou à celles de l'autre Etat contractant;

b) De fournir des renseignements qui ne pourraient être obtenus sur la base de sa législation ou dans le cadre de sa pratique administrative ou de celles de l'autre Etat contractant;

c) De fournir des renseignements qui révéleraient un secret commercial, industriel ou professionnel ou encore un procédé commercial, ou bien des renseignements dont la communication serait contraire à l'ordre public.

Article 27. AGENTS DIPLOMATIQUES ET FONCTIONNAIRES CONSULAIRES

Aucune des dispositions de la présente Convention ne portera atteinte aux privilèges fiscaux des agents diplomatiques ou des fonctionnaires consulaires dont ils bénéficient en vertu, soit des règles générales du droit des gens, soit des dispositions d'accords particuliers.

Article 28. ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Chacun des Etats contractants notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures imposées par sa législation pour l'entrée en vigueur de la présente Convention.

2. La présente Convention entrera en vigueur 30 jours après la date de la dernière des notifications visées au paragraphe 1 et ses dispositions prendront effet :

a) En République populaire de Chine, pour ce qui concerne les revenus de la première année d'imposition commencée le 1er janvier de l'année civile suivant celle de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou après cette date;

b) En Nouvelle-Zélande, pour ce qui concerne les revenus de toute année de revenu commencée le 1er avril de l'année civile suivant immédiatement celle de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou après cette date.

Article 29. DÉNONCIATION

La présente Convention continuera de prendre effet pour une durée indéfinie, mais chacun des Etats contractants pourra, le 30 juin de toute année civile commencée après l'expiration de cinq ans à compter de la date de son entrée en vigueur, ou avant cette date, signifier par la voie diplomatique à l'autre Etat contractant son intention de la dénoncer. Dans ce cas, la Convention cessera de prendre effet :

a) En Chine, pour ce qui concerne les revenus de l'année d'imposition commencée le 1er janvier de l'année civile suivant celle de la signification de la dénonciation, ou après cette date; et

b) En Nouvelle-Zélande, pour ce qui concerne les revenus de toute année de revenu commencée le 1er avril de l'année civile suivant immédiatement celle de la signification de la dénonciation, ou après cette date.

FAIT à Wellington, le 16 septembre 1986, en double exemplaire, en langues anglaise et chinoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la Nouvelle-Zélande :

DAVID LANGE

Pour le Gouvernement
de la République populaire
de Chine :

LI PENG

PROTOCOLE

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République populaire de Chine sont convenus, au moment de la signature de la Convention entre les deux Etats, relative à l'élimination de la double imposition et à la prévention de l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, des dispositions ci-après qui feront partie intégrante de la Convention.

1. Ad *article 7 :*

Il est entendu qu'aucune disposition de l'Accord n'influera sur l'application de toute loi d'un Etat contractant éventuellement en vigueur concernant la fiscalité des revenus ou des bénéfices de toute forme d'assurance.

2. Ad *article 23 :*

Les Etats contractants ont reconnu que, conformément à la législation fiscale chinoise en vigueur, les taux d'imposition applicables en République populaire de Chine aux dividendes, intérêts et redevances dépassent, au moment de la signature de la Convention, les taux convenus à l'article 10 (Dividendes) de 15 p. 100, à l'article 11 (Intérêts) de 10 p. 100 et à l'article 12 (Redevances) de 10 p. 100, et qu'en outre, en application du paragraphe 3 de l'article 23, l'impôt chinois sera en conséquence réputé être :

a) Dans le cas des dividendes, un montant égal à 15 p. 100 des dividendes;

b) Dans le cas des intérêts, un montant égal à 10 p. 100 des intérêts;

c) Dans le cas des redevances, un montant égal à 10 p. 100 des redevances.

Il est entendu en outre qu'au cas où la République populaire de Chine changerait le taux de son impôt applicable aux dividendes ou, le cas échéant aux intérêts ou aux redevances de sorte que le taux de l'imposition soit inférieur au taux convenu spécifié aux articles 10, 11 ou 12, les autorités compétentes des Etats contractants négocieraient entre elles la forme et le montant du crédit d'impôt, y compris l'exemption éventuelle.

FAIT à Wellington, le 16 septembre 1986, en double exemplaire, en langues anglaise et chinoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la Nouvelle-Zélande :

DAVID LANGE

Pour le Gouvernement
de la République populaire
de Chine :

LI PENG

ANNEX A

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

---

ANNEXE A

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

ANNEX A

No. 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[1]

APPLICATION of Regulation No. 93 annexed to the above-mentioned Agreement

Notification received on:

30 November 1995

ITALY

(With effect from 29 January 1996.)

Registered ex officio *on 30 November 1995.*

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 211; see also vol. 516, p. 378 (rectification of the authentic English and French texts of article 1 (8)); vol. 609, p. 290 (amendment to article 1 (1)), and vol. 1059, p. 404 (rectification of the authentic French text of article 12 (2)); for other subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 21, as well as annex A in volumes 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1259, 1261, 1271, 1273, 1275, 1276, 1277, 1279, 1284, 1286, 1287, 1291, 1293, 1294, 1295, 1299, 1300, 1301, 1302, 1308, 1310, 1312, 1314, 1316, 1317, 1321, 1323, 1324, 1327, 1328, 1330, 1331, 1333, 1335, 1336, 1342, 1347, 1348, 1349, 1350, 1352, 1355, 1358, 1361, 1363, 1364, 1367, 1374, 1379, 1380, 1389, 1390, 1392, 1394, 1398, 1401, 1402, 1404, 1405, 1406, 1408, 1409, 1410, 1412, 1413, 1417, 1419, 1421, 1422, 1423, 1425, 1428, 1429, 1434, 1436, 1438, 1443, 1444, 1458, 1462, 1463, 1464, 1465, 1466, 1474, 1477, 1483, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490, 1492, 1494, 1495, 1499, 1500, 1502, 1504, 1505, 1506, 1507, 1509, 1510, 1511, 1512, 1513, 1514, 1515, 1516, 1518, 1519, 1520, 1522, 1523, 1524, 1525, 1526, 1527, 1530, 1537, 1541, 1543, 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1552, 1555, 1557, 1558, 1559, 1563, 1565, 1566, 1567, 1568, 1569, 1573, 1575, 1578, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1589, 1590, 1593, 1597, 1598, 1605, 1607, 1637, 1639, 1641, 1642, 1647, 1649, 1654, 1656, 1658, 1664, 1671, 1672, 1673, 1678, 1685, 1686, 1688, 1689, 1691, 1693, 1695, 1696, 1698, 1699, 1700, 1702, 1703, 1709, 1714, 1717, 1722, 1723, 1724, 1725, 1728, 1730, 1731, 1745, 1747, 1748, 1753, 1762, 1763, 1764, 1765, 1768, 1769, 1770, 1771, 1774, 1775, 1777, 1785, 1787, 1792, 1819, 1822, 1823, 1824, 1829, 1830, 1832, 1840, 1843, 1844, 1846, 1849, 1860, 1861, 1862, 1863, 1864, 1870, 1871, 1872, 1880/1881, 1882, 1884, 1886, 1887, 1890, 1891 and 1893.

ANNEXE A

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[1]

APPLICATION du Règlement n° 93 annexé à l'Accord susmentionné

Notification reçue le :

30 novembre 1995

ITALIE

(Avec effet au 29 janvier 1996.)

Enregistré d'office le 30 novembre 1995.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211; voir aussi vol. 516, p. 379 (rectification des textes authentiques anglais et français du paragraphe 8 de l'article 1); vol. 609, p. 291 (amendement du paragraphe 1 de l'article 1), et vol. 1059, p. 404 (rectification du texte authentique français du paragraphe 2 de l'article 12; pour les autres faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 4 à 21, ainsi que l'annexe A des volumes 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1259, 1261, 1271, 1273, 1275, 1276, 1277, 1279, 1284, 1286, 1287, 1291, 1293, 1294, 1295, 1299, 1300, 1301, 1302, 1308, 1310, 1312, 1314, 1316, 1317, 1321, 1323, 1324, 1327, 1328, 1330, 1331, 1333, 1335, 1336, 1342, 1347, 1348, 1349, 1350, 1352, 1355, 1358, 1361, 1363, 1364, 1367, 1374, 1379, 1380, 1389, 1390, 1392, 1394, 1398, 1401, 1402, 1404, 1405, 1406, 1408, 1409, 1410, 1412, 1413, 1417, 1419, 1421, 1422, 1423, 1425, 1428, 1429, 1434, 1436, 1438, 1443, 1444, 1458, 1462, 1463, 1464, 1465, 1466, 1474, 1477, 1483, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490, 1492, 1494, 1495, 1499, 1500, 1502, 1504, 1505, 1506, 1507, 1509, 1510, 1511, 1512, 1513, 1514, 1515, 1516, 1518, 1519, 1520, 1522, 1523, 1524, 1525, 1526, 1527, 1530, 1537, 1541, 1543, 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1552, 1555, 1557, 1558, 1559, 1563, 1565, 1566, 1567, 1568, 1569, 1573, 1575, 1578, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1589, 1590, 1593, 1597, 1598, 1605, 1607, 1637, 1639, 1641, 1642, 1647, 1649, 1654, 1656, 1658, 1664, 1671, 1672, 1673, 1678, 1685, 1686, 1688, 1689, 1691, 1693, 1695, 1696, 1698, 1699, 1700, 1702, 1703, 1709, 1714, 1717, 1722, 1723, 1724, 1725, 1728, 1730, 1731, 1745, 1747, 1748, 1753, 1762, 1763, 1764, 1765, 1768, 1769, 1770, 1771, 1774, 1775, 1777, 1785, 1787, 1792, 1819, 1822, 1823, 1824, 1829, 1830, 1832, 1840, 1843, 1844, 1846, 1849, 1860, 1861, 1862, 1863, 1864, 1870, 1871, 1872, 1880/1881, 1882, 1884, 1886, 1887, 1890, 1891 et 1893.

No. 16743. CONVENTION ON ROAD SIGNS AND SIGNALS. CONCLUDED AT VIENNA ON 8 NOVEMBER 1968[1]

ENTRY INTO FORCE of amendments to the above-mentioned Convention

The amendments were proposed by the Government of Belgium and circulated by the Secretary-General to the Contracting Parties on 31 May 1994. Less than one-third of the Contracting Parties having informed the Secretary-General that they reject them within a period of 12 months, they came into force on 30 November 1995 for all Contracting Parties, except paragraphs 4 and 6 of Annex 1, section G and subsection V for Austria, in accordance with article 41 (2) of the Convention.

Authentic texts of the amendments: English, French and Russian.

Registered ex officio *on 30 November 1995.*

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 1091, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 18 to 21, as well as annex A in volumes 1296, 1365, 1389, 1393, 1403, 1439, 1444, 1492, 1518, 1520, 1526, 1551, 1591, 1655, 1656, 1686, 1691, 1723, 1724, 1745, 1747, 1762, 1771, 1774, 1775, 1850, 1887 and 1893.

N° 16743. CONVENTION SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE. CONCLUE À VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968[1]

ENTRÉE EN VIGUEUR d'amendements à la Convention susmentionnée

Les amendements avaient été proposés par le Gouvernement belge et communiqués par le Secrétaire général aux Parties contractantes le 31 mai 1994. Moins du tiers des Parties contractantes ayant informé le Secrétaire général qu'elles les rejetaient dans un délai de 12 mois, ils sont entrés en vigueur le 30 novembre 1995 pour toutes les Parties contractantes, à l'exception des paragraphes 4 et 6 de la sous-section V de la section G de l'annexe 1 pour l'Autriche, conformément au paragraphe 2 de l'article 41 de la Convention.

Textes authentiques des amendements : anglais, français et russe.

Enregistré d'office le 30 novembre 1995.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1091, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 18 à 21, ainsi que l'annexe A des volumes 1296, 1365, 1389, 1393, 1403, 1439, 1444, 1492, 1518, 1520, 1526, 1551, 1591, 1655, 1656, 1686, 1691, 1723, 1724, 1745, 1747, 1762, 1771, 1774, 1775, 1850, 1887 et 1893.

PROPOSED AMENDMENTS TO THE CONVENTION

Amendments which apply to the entire text of the Convention and its annexes

1. Replace the word "weight" by "mass".

2. Use the metric system only for mass and dimensions; distances shall be expressed in "km (miles)".

Amendments to the main text of the Convention

ARTICLE 2 (Annexes to the Convention)

Amend to read:

"The annexes to this Convention, namely:

Annex 1: Road signs;

Section A: Danger warning signs;

Section B: Priority signs

Section C: Prohibitory or restrictive signs;

Section D: Mandatory signs;

Section E: Special regulation signs;

Section F: Information, facilities or service signs;

Section G: Direction, position or indication signs;

Section H: Additional panels;

Annex 2: Road markings;

Annex 3: Reproduction in colour of signs, symbols and panels referred to in Annex 1;

are integral parts of this Convention."

ARTICLE 5

Paragraph 1, subparagraph (b)

Add:

"(iv) Special regulation signs."

Paragraph 1, subparagraph (c)

Amend to read:

"(c) Informative signs: These signs are intended to guide road-users while they are travelling or to provide them with other information which may be useful; they are subdivided into:

(i) Information, facilities or service signs;

(ii) Direction, position or indication signs:

Advance direction signs;
Direction signs;
Road identification signs;
Place identification signs;
Confirmatory signs;
Indication signs;

(iii) Additional panels."

ARTICLE 6

Paragraph 2

Add:

" In this case, one of the following three options shall be used:

(a) The sign with, if necessary, the addition of a vertical arrow shall be placed above the lane concerned, or

(b) The sign will be placed on the nearside edge of the carriageway when the road markings indicate without doubt that the sign applies solely to the traffic lane on the nearside of the carriageway and that the only purpose of this sign is to confirm a local regulation already indicated by means of road markings, or

(c) Signs E, 1 or E, 2 described in Annex 1, section E, subsection II, paragraphs 1 and 2 to this Convention or signs G, 11 and G, 12 described in Annex I, section G, subsection V, paragraphs 1 and 2 will be placed on the edge of the carriageway."

Paragraph 4

Amend the first sentence of subparagraph (c) to read:

"(c) That the dimensions of danger warning signs and of regulatory signs (except special regulation signs) shall be standardized in the territory of each Contracting Party. ..."

ARTICLE 7

Paragraph 1

Add:

"Dark or light graphic elements of different colours in the signs may be differentiated by means of contrasting light or dark narrow strips respectively."

ARTICLE 8

Insert a new paragraph 1 bis to read:

"1 bis. In cases where variable-message signs are used, the inscriptions and symbols reproduced on them must also conform to the system of signs and signals prescribed in this Convention. When, however, the technical

requirements of a given type of system of signs and signals so warrant, particularly so as to ensure satisfactory legibility, and provided that no error of interpretation is possible, the prescribed dark-coloured signs or symbols may appear in a light colour, light-coloured backgrounds then being replaced by dark backgrounds. The red colour of the symbol of a sign and its border shall not be changed."

Paragraph 4

Amend to read:

"4. Where the competent authorities consider it advisable to make the meaning of a sign or symbol more explicit or to limit the application of a sign to certain periods, this can be done by inscriptions on the sign as provided in Annex 1 to this Convention or on an additional panel. If regulatory signs are to be restricted to certain road users or if certain road users are to be exempt from the regulation, this is done through additional panels according to Annex 1, section H, paragraph 4 (panels H, 5^a; H, 5^b and H, 6)."

ARTICLE 9

Paragraph 1

Amend to read:

"1. Section A, subsection I of Annex 1 to this Convention indicates the models for danger warning signs; Section A, subsection II indicates the symbols to be placed on these signs and gives some instructions for their use. In conformity with Article 46, paragraph 2 of this Convention, each State shall notify the Secretary-General whether it has selected A^a or A^b as the model for danger warning signs."

Paragraph 4

Replace the words:

"... in an additional panel conforming to model 1 in Annex 7 to this Convention and placed in accordance with the provisions of that Annex; ..."

by:

"... in an additional panel H, 1 of Annex 1, section H to this Convention and placed in accordance with the provisions of that section; ..."

Paragraph 5

Amend the last part of this paragraph to read:

"... and level crossings, it shall be open to Contracting Parties to apply the following provisions:

A rectangular panel having its longer sides vertical and bearing three oblique red bars on a white or yellow ground may be placed below any danger warning sign bearing one of the symbols A, 5; A, 25; A, 26 or A, 27 described in Annex 1, section A, subsection II, paragraphs 5, 25, 26 and 27 to this Convention, provided that additional signs consisting of panels of the same shape bearing respectively one or two oblique red bars on a white or yellow ground are set up at about one-third and two-thirds of the distance between

the sign and the railway line. These sings may be repeated on the opposite side of the carriageway. The panels mentioned in this paragraph are further depicted in section A, subsection II, paragraph 29 of Annex 1 to this Convention."

Paragraph 6

Amend the last part of this paragraph to read:

"..., this shall be done on an additional panel H, 2 of Annex 1, section H to this Convention, placed in accordance with the provisions of that section."

Heading "REGULATORY SIGNS OTHER THAN STANDING AND PARKING SIGNS" placed over Article 10

Amend this heading to read:

"REGULATORY SIGNS"

ARTICLE 10 (Priority signs)

Paragraph 1

Amend to read:

"1. The signs for notifying or informing road-users of the special rules of priority at intersections are signs B, 1; B, 2; B, 3 and B, 4. The signs for informing road-users of a rule of priority on narrow sections of road are signs B, 5 and B, 6. These signs are described in Annex 1, section B to this Convention."

Paragraph 4

Amend to read:

"4. Sign B, 1 or B, 2 may be placed elsewhere than at an intersection if the competent authorities consider it necessary."

Paragraph 6

Amend to read:

"6. To give advance warning of sign B, 1 the same sign supplemented by an additional panel H, 1, described in Annex 1, section H to the Convention, shall be used.

To give advance warning of sign B, 2, sign B, 1, supplemented by a rectangular panel bearing the "STOP" symbol and a figure indicating the distance to the sign B, 2 shali be used."

Paragraph 7

Amend the last part of this paragraph to read:

"...; the sign or signs set up in advance of that point shall then bear an additional panel H, 1 of Annex 1, section H."

Paragraph 8

Amend the beginning of this paragraph to read:

"8. If warning of an intersection is given on a road by a danger warning sign bearing one of the A, 19 symbols, or if ..."

ARTICLE 11 (Prohibitory or restrictive signs)

Amend to read:

" Section C of Annex 1 to this Convention describes the prohibitory and restrictive signs and gives their meaning. It also describes the signs notifying the end of these prohibitions and restrictions or of any one of them."

ARTICLE 12 (Mandatory signs)

Amend to read:

" Section D of Annex 1 to this Convention describes the mandatory signs and gives their meaning."

ARTICLE 13 (Provisions applying generally to the signs described in Annex 4 to this Convention)

Amend the title of this Article to read:

"Provisions applying generally to the signs described in Annex 1, sections C and D to this Convention"

Paragraph 1

Amend the last sentence to read:

"... An additional pannel H, I of Annex 1, section H shall be placed under signs set up in advance of the point where the obligation, restriction or prohibition applies."

Insert new paragraphs 3, 4 and 5 to read:

"3. Prohibitory and restrictive signs shall apply as from the place they are displayed until the point where a contrary sign is displayed, otherwise until the next intersection. If the prohibition or restriction should continue to be applied after the intersection the sign shall be repeated in accordance with provisions in domestic legislation.

4. Where a regulatory sign applies to all roads in a zone (zonal validity), it shall be displayed in the way described in Annex 1, section E, subsection II, paragraph 8 (a) to this Convention.

5. The exit from the zones referred to in paragraph 4 above shall be indicated in the way described in Annex 1, section E, subsection II, paragraph 8 (b) to this Convention."

Insert a new article to read:

"ARTICLE 13 bis

Special regulation signs

1. Section E of Annex 1 to this Convention describes the special regulation signs and gives their meaning.

2. Signs E, 7^a; E, 7^b; E, 7^c or E, 7^d and E, 8^a; E, 8^b; E, 8^c or E, 8^d shall notify road-users that the general regulations governing traffic in built-up areas in the territory of the State apply from signs E, 7^a; E, 7^b; E, 7^c; or E, 7^d to signs E, 8^a; E, 8^b; E, 8^c; or E, 8^d except in so far as different regulations may be notified by other signs on certain sections of road in the built-up area. However, sign B, 4 shall always be placed on a priority road marked with sign B, 3 if that road ceases to have priority where it passes through the built-up area. The provisions of Article I4, paragraphs 2, 3 and 4 apply to this signs.

3. Signs E, 12^a; E, 12^b or E, 12^c shall be placed at pedestrian crossings when the competent autorities consider it advisable.

4. The special regulation signs shall be set up, with due regard for the requirements of Article 6, paragraph 1, only where the competent authorities consider it essential. They may be repeated; an additional panel placed below the sign may show the distance between the sign and the point which it indicates; this distance may also be inscribed on the lower part of the sign itself."

Heading "INFORMATIVE SIGNS OTHER THAN PARKING SIGNS" placed over Article 14

Amend this heading to read:

"INFORMATIVE SICNS"

ARTICLE 14

Paragraph 1

Amend to read:

"1. Sections F and G of Annex 1 to this Convention describe the signs which convey useful information to road-users, or give examples of such signs, and also give some instructions for their use."

Paragraph 2

Amend the beginning of this paragrah to read:

"2. The inscription of words on informative signs (ii) of Article 5, paragraph 1 (c), in countries not using the Latin alphabet shall be ..."

ARTICLE 18 (Place identification signs)

Replace paragraphs 1, 2 and 3 by the following text:

"Place identification signs may be used to show the frontier between two countries or the boundary between two administrative divisions of the same

country or the name of a river, mountain pass, beauty spot, etc. These signs shall differ conspicuously from the signs referred to in Article 13 bis, paragraph 2, of this Convention."

ARTICLE 20 (Sign at pedestrian crossings)

Delete this article

ARTICLE 21 (Provisions applying generally to informative signs)

Paragraph 1

Amend the first sentence to read:

"1. The informative signs referred to in Articles 15 to 19 of this Convention shall be set up where the competent authorities consider it advisable. ..."

Heading "STANDING AND PARKING SIGNS" placed over Article 22

Delete this heading

ARTICLE 22

Delete this article

ARTICLE 23 (Signals for vehicular traffic)

Insert a new paragraph 3 bis to read:

" (a) The provisions of Article 6, paragraphs 1, 2 and 3, of the Convention which relate to road signs shall apply to traffic light signals other than those used at level-crossings.

(b) Traffic light signals at intersections shall be placed before the intersection or in the middle of and above it; they may be repeated at the far side of the intersection and/or at the driver's eye level.

(c) In addition, it is recommended that domestic legislation should provide that traffic light signals:

(i) Shall be so placed as not to impede vehicles moving in traffic on the carriageway and, in the case of signals set up on verges, as to impede pedestrians as little as possible;

(ii) Shall be easily visible from a distance and readily understandable as they are approached; and

(iii) Shall be standardized in the territory of each Contracting Party for the various categories of roads."

Paragraph 9

Amend to read:

"9. In a three-colour system, the red, amber and green lights may be replaced by arrows of the same colour on a black background. When lighted up, these arrows have the same significance as the lights, but the prohibition or authorization is restricted to the direction or directions indicated by the arrow or arrows. Arrows signifying that traffic may or may not proceed

straight ahead shall point upwards. Black arrows on a red, amber or green background may be used. These arrows have the same significance as the above-mentioned arrows."

Paragraph 11

Mark the existing text of paragraph 11 as subparagraph (a)

Insert a new subparagraph (b) to read:

" (b) When the competent authorities judge it necessary to introduce an 'intermediate' or 'transition' signal for the light signals, it should be in the form of an amber or white arrow pointing diagonally downwards to the left or to the right, or two such arrows, one pointing in each direction; these arrows may be flashing. These amber or white arrows mean that the lane is about to be closed to traffic and that the road-users on that lane must move over to the lane indicated by the arrow."

ARTICLE 24 (Signals for pedestrians only)

Insert a new paragraph 5 to read:

"5. Light signals for pedestrians may be supplemented by audible or tactile signals at pedestrian crossings to facilitate crossings of the carriageway by blind pedestrians."

ARTICLE 26

Paragraph 2

Add:

" (c) Double broken lines may be used to delineate a lane or lanes in which the direction of the traffic flow may be reversed in conformity with Article 23, paragraph 11, of this Convention."

Paragraph 4

Amend to read:

"4. For the purposes of this article, longitudinal lines used to mark the edges of the carriageway in order to make them more visible, longitudinal lines connected to transverse lines used to demarcate parking spaces on the carriageway, and longitudinal lines showing a prohibition or restrictions on standing or parking shall not be regarded as longitudinal markings."

Insert a new article to read:

"ARTICLE 26 bis

1. The marking of lanes reserved for certain categories of vehicle shall be by means of lines which should be clearly distinguished from other continuous or broken lines on the carriageway, notably by being wider and with less space between strokes.

2. When a lane is reserved for regular public transport service vehicles the worded road marking shall be the word "BUS" or the letter "A". The sign indicating such a line shall be of the square type described in annex 1, section E, or of the round type described in annex 1, section D, of the

present Convention, showing the white symbol of a bus on a blue ground. Diagrams A, 58[a] and A, 58[b] shown in annex 2 to this Convention are examples of markings for a lane reserved for regular public transport service vehicles.

3. Domestic legislation shall specify under what conditions other vehicles may use or go across the lane referred to in paragraph 1."

ARTICLE 27

Paragraph 1

Amend the first sentence to read:

"1. A transverse marking consisting of a continuous line across one or more traffic lanes shall mark ..."

Paragraph 3

Amend the first sentence to read:

"3. A transverse marking consisting of a broken line across one or more traffic lanes shall show ..."

ARTICLE 28

Paragraph 3

Amend to read:

"3. A zigzag line at the side of the carriageway shall mean that parking on that side of the carriageway is prohibited as far as the line extends. Such line possibly together with the word "BUS" or with the letter "A" may be used to indicate a bus or trolleybus stop."

ARTICLE 30

Amend to read:

"Annex 2 to this Convention is a set of recommendations relating to the layout and design of road markings."

ARTICLE 35

Paragraph 2

Amend to read:

"2. At all level-crossings which have neither gates nor half-gates there shall be placed, in the immediate vicinity of the railway line, sign A, 28 as described in Annex 1, section A. If there is a light signal giving warning of the approach of trains or sign B, 2 "STOP", sign A, 28 shall be placed on the same support as the light signal or sign B, 2. Placing of sign A, 28 is not mandatory at: ..." (the remaining text without change)

Paragraph 3

Delete this paragraph

ARTICLE 36

Paragraph 1

Amend subparagraph (a) to read:

"(a) To have one of the danger warning signs bearing one of the symbols A, 25; A, 26 or A, 27 placed in advance of all level-crossings; however, no sign needs to be set up ..." (the remaining text without change).

Amendments to annexes of the Convention

For the existing texts of annexes 1 to 7 substitute:

"Annex 1

ROAD SIGNS

Section A

DANGER WARNING SIGNS

I. Models

1. The "A" DANGER WARNING signs shall be of model A^a or model A^b both described here and reproduced in Annex 3, except signs A, 28 and A, 29 described in paragraphs 28 and 29 below respectively. Model A^a is an equilateral triangle having one side horizontal and the opposite vertex above it; the ground is white or yellow and the border red. Model A^b is a square with one diagonal vertical; the ground is yellow and the border, which is only a rim, is black. Unless the description specifies otherwise, the symbols displayed on these signs shall be black or dark blue.

2. The side of the normal sized sign of model A^a shall measure approximately 0.90 m; that of the small sized sign of model A^a shall measure not less than 0.60 m. The side of the normal sized sign of model A^b shall measure approximately 0.60 m; that of the small sign of model A^b shall measure not less than 0.40 m.

3. As regards the choice between models A^a and A^b, see Article 5, paragraph 2, and Article 9, paragraph 1, of this Convention.

II. Symbols and instructions for the use of signs

1. Dangerous bend or bends

Warning of a dangerous bend or succession of dangerous bends shall be given by one of the following symbols, whichever is appropriate:

(a) A, 1^a: left bend

(b) A, 1^b: right bend

(c) A, 1^c: double bend, or succession of more than two bends, the first to the left

(d) A, 1^d: double bend, or succession of more than two bends, the first to the right.

2. Dangerous descent

(a) To give warning of a steep descent symbol A, 2^a shall be used with the sign of model A^a, or symbol A, 2^b with the sign of model A^b.

(b) The left-hand part of symbol A, 2^a shall occupy the left-hand corner of the sign panel and its base shall extend over the whole width of the panel. The figure in symbols A, 2^a and A, 2^b shows the gradient as a percentage; it may be replaced by a ratio (1 : 10). It shall, however, be open to Contracting Parties taking into account as far as possible the provisions of article 5, paragraph 2 (b) of this Convention, to use, instead of symbol A, 2^a or A, 2^b, symbol A, 2^c if they have adopted the sign of model A^a and symbol A, 2^d if they have adopted the sign of model A^b.

3. Steep ascent

(a) To give warning of a steep ascent, symbol A, 3^a shall be used with the sign of model A^a, or symbol A, 3^b with the sign of model A^b.

(b) The right-hand part of symbol A, 3^a shall occupy the right-hand corner of the sign panel and its base shall extend over the whole width of the panel. The figure in symbols A, 3^a and A, 3^b shows the gradient as a percentage; it may be replaced by a ratio (1 : 10). It shall, however, be open to Contracting Parties which have chosen symbol A, 2^c as the symbol for a dangerous descent to use symbol A, 3^c instead of A, 3^a, and to Contracting Parties which have chosen symbol A, 2^d to use symbol A, 3^d instead of A, 3^b.

4. Carriageway narrows

Warning that the carriageway ahead is narrower shall be given by the symbol A, 4^a or by a symbol showing the outline of the road more clearly, such as A, 4^b.

5. Swing bridge

(a) Warning of a swing bridge shall be given by the symbol A, 5.

(b) A rectangular panel of model A, 29^a described in paragraph 29 below may be placed below the danger warning sign bearing symbol A, 5, provided that panels of model A, 29^b and A, 29^c described in that paragraph are set up at approximately one-third and two-thirds of the distance between the sign bearing symbol A, 5 and the swing bridge.

6. Road leads on to quay or river bank

Warning that the road is about to lead on to a quay or river bank shall be given by symbol A, 6.

7. Uneven road

(a) Warning of dips, hump bridges or ridges, or of sections where the carriageway is in bad condition shall be given by symbol A, 7^a.

(b) To give warning of a hump bridge or ridge, symbol A, 7^a may be replaced by symbol A, 7^b.

(c) To give warning of a dip, symbol A, 7^a may be replaced by symbol A, 7^c.

8. Dangerous shoulders

(a) Warning of a section of road where the shoulders are particularly dangerous shall be given by symbol A, 8.

(b) The symbol may be reversed.

9. Slippery road

Warning that the section of road ahead may be particularly slippery shall be given by symbol A, 9.

10. Loose gravel

Warning of a section of road on which gravel may be thrown up shall be given by symbol A, 10^a used with the sign of model A^a or by symbol A, 10^b with the sign of model A^b.

11. Falling rocks

(a) Warning of a section of road on which there is danger from falling rocks and the consequent presence of rocks on the carriageway shall be given by symbol A, 11^a used with the sign of model A^a or by symbol A, 11^b with the sign of model A^b.

(b) The right-hand part of the symbol shall occupy the right-hand corner of the sign panel in both cases.

(c) The symbol may be reversed.

12. Pedestrian crossing

(a) Warning of a pedestrian crossing indicated either by road markings, or by signs E, 12 shall be given by symbol A, 12 of which there are two models: A 12^a and A, 12^b.

(b) The symbol may be reversed.

13. Children

(a) Warning of a section of road frequented by children, such as the exit from a school or playground shall be given by symbol A, 13.

(b) The symbol may be reversed.

14. Cyclists entering or crossing

(a) Warning of a point at which cyclists frequently enter or cross the road shall be given by symbol A, 14.

(b) The symbol may be reversed.

15. Cattle or other animals crossing

(a) Warning of a section of road on which there is a particular danger of animals crossing shall be given by a symbol representing the silhouette of the animal, domestic or wild, most frequently encountered, such as symbol A, 15^a for a domestic animal and symbol A, 15^b for a wild animal.

(b) The symbol may be reversed.

16. Road works

Warning that work is in progress on the section of road ahead shall be given by symbol A, 16.

17. Light signals

(a) If it is considered essential to give warning of a section of road on which traffic is regulated by three-colour light signals, because road users would not expect such a section, symbol A, 17 shall be used. There are three models of symbol A, 17: A, 17^a; A, 17^b; and A, 17^c, which correspond to the arrangements of lights in the three colour system described in Article 23, paragraphs 4 to 6 of this Convention.

(b) This symbol shall be in the three colours of the lights of which it gives warning.

18. Intersection where the priority is prescribed by the general priority rule

(a) Warning of an intersection where the priority is that prescribed by the general priority rule in force in the country shall be given by symbol A, 18^a used with sign A^a or by symbol A, 18^b used with sign A^b.

(b) Symbols A, 18^a and A, 18^b may be replaced by symbols which show the nature of the intersection more clearly, such as A, 18^c; A, 18^d; A, 18^e; A, 18^f and A, 18^g.

19. Intersection with a road the users of which must give way

(a) Warning of an intersection with a road the users of which must give way shall be given by symbol A, 19^a.

(b) Symbol A, 19^a may be replaced by symbols which show the nature of the intersection more clearly, such as A, 19^b and A, 19^c.

(c) These symbols may be used on a road only if sign B, 1 or sign B, 2 is placed on the road or roads with which it forms the intersection of which warning is given, or if these roads are such (for example, paths or earth-tracks) that, under domestic legislation, drivers using them are required to give way at the intersection even in the absence of such signs. The use of these symbols on roads on which sign B, 3 is set up shall be confined to certain exceptional cases.

20. Intersection with a road to whose users drivers must give way

(a) If the "GIVE WAY" sign B, 1 is placed at the intersection, the symbol A, 20 shall be used at the approach.

(b) If the "STOP" sign B, 2 is placed at the intersection, the symbol used at the approach shall be A, 21^a or A, 21^b whichever corresponds to the model of sign B, 2 set up.

(c) However, instead of sign A^a with these symbols, sign B, 1 or signs B, 2 may be used in conformity with Article 10, paragraph 6, of this Convention.

21. Roundabout

Warning of a roundabout shall be given by symbol A, 22.

22. Intersection where traffic is regulated by a light signal

If traffic at the intersection is regulated by a light signal, a sign A^a or A^b, bearing symbol A, 17 described in paragraph 17 above may be set up to supplement or replace the signs described in paragraphs 18 to 21 above.

23. Two-way traffic

(a) Warning of a section of road temporarily or permanently carrying two-way traffic on the same carriageway when, on the previous section, traffic was carried on a one-way road or on a road comprising several one-way traffic carriageways, shall be given by the symbol A, 23.

(b) The sign bearing this symbol shall be repeated at the beginning of the section and along the section as frequently as may be necessary.

24. Traffic congestion

(a) Warning that there may be traffic congestion on the section of road ahead shall be given by symbol A, 24.

(b) The symbol may be reversed.

25. Level-crossings with gates

Warning of level-crossings with gates or staggered half-gates on either side of the railway line, shall be given by symbol A, 25.

26. Other level-crossings

Warning of other level-crossings shall be given by symbol A, 26^a or A, 26^b, or by symbol A, 27 as appropriate.

27. Intersection with a tramway line

To give warning of an intersection with a tramway line, unless such intersection is a level-crossing as defined in Article 1 of the Convention, symbol A, 27 may be used.

NOTE - If it is considered necessary to give warning of intersections between a road and a railway track at which rail traffic proceeds very slowly and road traffic is regulated by a railwayman accompanying the railway vehicles and making the necessary hand signals, sign A, 32 described in paragraph 32 below shall be used.

28. Signs to be placed in the immediate vicinity of level-crossings

(a) There are three models of sign A, 28 referred to in Article 35, paragraph 2 of this Convention: A, 28^a; A, 28^b and A. 28^c.

(b) Models A, 28^a and A, 28^b shall have a white or yellow ground and a red or black border; model A, 28^c shall have a white or yellow ground and a

black border; the inscription on model A, 28[c] shall be in black letters. Model A, 28[b] shall be used only if the railway line comprises at least two tracks; with model A, 28[c] the additional panel shall be affixed only if the line comprises at least two tracks, in which case it shall indicate the number of tracks.

(c) The normal length of the arms of the cross shall be not less than 1.20 m. If sufficient space is not available, the sign may be placed with its points directed upwards and downwards.

29. Additional signs at approaches to level-crossings or swing bridges

(a) The panels mentioned in Article 9, paragraph 5 of this Convention are signs A, 29[a], A, 29[b] and A, 29[c]. The bars shall slope downwards towards the carriageway.

(b) The danger warning sign for the level-crossing or swing bridge may be placed above signs A, 29[b] and A, 29[c] in the same way as it shall be placed above sign A, 29[a].

30. Airfield

(a) Warning of a section of road likely to be flown over at low altitude by aircraft taking off from or landing on an airfield shall be given by symbol A, 30.

(b) The symbol may be reversed.

31. Cross-wind

(a) Warning of a section of road on which there is often a strong cross-wind shall be given by symbol A, 31.

(b) The symbol may be reversed.

32. Other dangers

(a) Warning of a section of road on which there is a danger other than those enumerated in paragraphs 1 to 31 above or in section B of this annex may be given by symbol A, 32.

(b) It shall, however, be open to Contracting Parties to adopt graphic symbols in conformity with the provisions of Article 3, paragraph 1 (a) (ii) of this Convention.

(c) Sign A, 32 may be used, in particular, to give warning of intersections with railway tracks at which rail traffic proceeds very slowly and road traffic is regulated by a railwayman accompanying the railway vehicles and making the necessary hand signals.

Section B

PRIORITY SIGNS

NOTE - At an intersection comprising a priority road in which there is a bend, an additional panel H, 8 bearing a diagram of the intersection which

shows the outline of the priority road may be placed below danger signs giving warning of the intersection or below priority signs, whether they are set up at the intersection or not.

1. "GIVE WAY" sign

(a) The "GIVE WAY" sign shall be sign B, 1. It shall consist of an equilateral triangle having one side horizontal and the opposite vertex below it. The ground shall be white or yellow and the border red. The sign shall bear no symbol.

(b) The side of the normal sized sign shall measure approximately 0.90 m; the side of the small sign shall measure not less than 0.60 m.

2. "STOP" sign

(a) The "STOP" sign shall be sign B, 2, of which there are two models:

(i) Model B, 2^a is octagonal with a red ground bearing the word "STOP" in white in English or in the language of the State concerned; the height of the word shall be not less than one-third of the height of the panel;

(ii) Model B, 2^b is circular with a white or yellow ground and a red border; it bears within it sign B, 1 without any inscription, and near the top, in large letters, the word "STOP" in black or dark blue, in English or in the language of the State concerned.

(b) The height of the normal sized sign B, 2^a and the diameter of the normal sized sign B, 2^b shall be approximately 0.90 m; the same dimensions of the small signs shall be not less than 0.60 m.

(c) As regards the choice between models B, 2^a and B, 2^b, see Article 5, paragraph 2, and Article 10, paragraph 3, of this Convention.

3. "PRIORITY ROAD" sign

(a) The "PRIORITY ROAD" sign shall be sign B, 3. It shall consist of a square with one diagonal vertical. The rim of the sign shall be black; the sign shall have in its centre a yellow or orange square with a black rim; the space between the two squares shall be white.

(b) The side of the normal sized sign shall measure approximately 0.50 m; the side of the small sign shall measure not less than 0.35 m.

4. "END OF PRIORITY" sign

The "END OF PRIORITY" sign shall be sign B, 4. It shall consist of sign B, 3 above with the addition of a black or grey median band perpendicular to the lower left and upper right sides of the square, or of black or grey parallel lines forming such a band.

5. Sign indicating priority for oncoming traffic

(a) If, on a narrow section of road where passing is difficult or impossible, traffic is regulated and if, because drivers can see the whole length of the section clearly both at night and by day, such regulation is carried out by giving priority to traffic moving in one direction and not by installing traffic light signals, sign B, 5 "PRIORITY FOR ONCOMING TRAFFIC" shall be set up facing the traffic on the side which does not have priority. This sign

shall mean that entry into the narrow section is prohibited so long as it is not possible to pass through that section without obliging oncoming vehicles to stop.

(b) This sign shall be round, with a white or yellow ground and a red border; the arrow indicating the direction having priority shall be black and that indicating the other direction red.

6. Sign indicating priority over oncoming traffic

(a) To notify drivers that on a narrow section of road they have priority over oncoming vehicles the sign used shall be B, 6.

(b) This sign shall be rectangular with a blue ground; the arrow pointing upwards shall be white and the other arrow red.

(c) When sign B, 6 is used, a sign B, 5 shall be placed on the road, at the other end of the narrow section, for traffic moving in the opposite direction.

Section C

PROHIBITORY OR RESTRICTIVE SIGNS

I. General characteristics and symbols

1. Prohibitory and restrictive signs shall be circular; their diameter shall be not less than 0.60 m outside built-up areas and not less than 0.40 m or 0.20 m for signs prohibiting or restricting standing and parking in built-up areas.

2. Unless otherwise specified where the signs in question are described, prohibitory or restrictive signs shall have a white or yellow ground or blue ground for signs prohibiting or restricting standing and parking with a wide red border; the symbols and the inscriptions, if any, shall be black or dark blue and the oblique bars, if any, shall be red and shall slope downwards from left to right.

II. Descriptions

1. Prohibition and restriction of entry

(a) Notification that entry is prohibited for all vehicles shall be given by sign C, 1, "NO ENTRY", of which there are two models: C, 1^a, and C, 1^b.

(b) Notification that all vehicular traffic is prohibited in both directions shall be given by sign C, 2, "CLOSED TO ALL VEHICLES IN BOTH DIRECTIONS".

(c) Notification that entry is prohibited for a certain category of vehicle or road-user only, shall be given by a sign bearing as a symbol the silhouette of the vehicles or road-users whose entry is prohibited. Signs C, 3^a; C, 3^b; C, 3^c; C, 3^d; C, 3^e; C, 3^f; C, 3^g; C, 3^h; C, 3^i; C 3^j; C, 3^k; and C, 3^l shall have the following meanings:

C, 3^a "NO ENTRY FOR ANY POWER DRIVEN VEHICLE EXCEPT TWO-WHEELED MOTOR CYCLES WITHOUT SIDE-CAR"

C, 3^b "NO ENTRY FOR MOTOR CYCLES"

C, 3^c "NO ENTRY FOR CYCLES"

C, 3^{d} "NO ENTRY FOR MOPEDS"

C, 3^{e} "NO ENTRY FOR GOODS VEHICLES"

The inscription of a tonnage figure, either in a light colour on the silhouette of the vehicle or, in accordance with Article 8, paragraph 4 of this Convention, on an additional panel placed below sign C, 3^{e}, shall mean that the prohibition applies only if the permissible maximum mass of the vehicle or combination of vehicles exceeds that figure.

C, 3^{f} "NO ENTRY FOR ANY POWER DRIVEN VEHICLE DRAWING A TRAILER OTHER THAN A SEMI-TRAILER OR A SINGLE AXLE TRAILER"

The inscription of a tonnage figure, either in a light colour on the silhouette of the trailer or, in accordance with Article 8, paragraph 4, of this Convention, on an additional panel placed below sign C, 3^{f}, shall mean that the prohibition applies only if the permissible maximum mass of the trailer exceeds that figure.

It shall be open to Contracting Parties, in cases where they see fit to do so, to replace, in the symbol, the silhouette of the rear end of a lorry by that of the rear end of a private car, and the trailer silhouette by that of a trailer which can be attached to a private car.

C, 3^{g} "NO ENTRY FOR ANY POWER-DRIVEN VEHICLE DRAWING A TRAILER"

The inscription of a tonnage figure, either in a light colour on the silhouette of the trailer or, in accordance with article 8, paragraph 4 of this Convention, on an additional panel placed below sign C, 3^{g}, shall mean that the prohibition applies only if the permissible maximum mass of the trailer exceeds that figure.

C, 3^{h} "NO ENTRY FOR VEHICLES CARRYING DANGEROUS GOODS FOR WHICH SPECIAL SIGN PLATING IS PRESCRIBED"

To indicate no entry for vehicles carrying certain types of dangerous goods, the sign C, 3^{h} may be used in conjunction, if necessary, with an additional panel. The information given on this additional panel specifies that this prohibition applies only to the carriage of dangerous goods as defined by domestic legislation.

C, 3^{i} "NO ENTRY FOR PEDESTRIANS"

C, 3^{j} "NO ENTRY FOR ANIMAL-DRAWN VEHICLES"

C, 3^{k} "NO ENTRY FOR HANDCARTS"

C, 3^{l} "NO ENTRY FOR POWER DRIVEN AGRICULTURAL VEHICLES"

NOTE - It shall be open to Contracting Parties to omit from signs C, 3^{a} to C, 3^{l} the red oblique bar joining the upper left quadrant and the lower right quadrant or, provided that this does not make the symbol less easy to see and understand, not to interrupt the bar where it crosses the symbol.

(d) Notification that entry is prohibited for several categories of vehicle or road user, may be given either by displaying as many prohibitory signs as there are prohibited classes, or by a single prohibitory sign which shows the silhouettes of the various vehicles or road users whose entry is prohibited.

Signs C, 4[a] "NO ENTRY FOR POWER DRIVEN VEHICLES"; and C, 4[b] "NO ENTRY FOR POWER DRIVEN VEHICLES OR ANIMAL-DRAWN VEHICLES" are examples of such signs.

Signs showing more than two silhouettes may not be set up outside built-up areas, and signs showing more than three silhouettes may not be set up in built-up areas.

(e) Notification that entry is prohibited for vehicles whose mass or dimensions exceed certain limites shall be given by the signs:

C, 5 "NO ENTRY FOR VEHICLES HAVING AN OVERALL WIDTH EXCEEDING ... METRES"

C, 6 "NO ENTRY FOR VEHICLES HAVING AN OVERALL HEIGHT EXCEEDING ... METRES"

C, 7 "NO ENTRY FOR VEHICLES EXCEEDING ... TONNES LADEN MASS"

C, 8 "NO ENTRY FOR VEHICLES HAVING A MASS EXCEEDING .. TONNES ON ONE AXLE"

C, 9 "NO ENTRY FOR VEHICLES OR COMBINATIONS OF VEHICLES EXCEEDING ... METRES IN LENGTH".

(f) Notification that vehicles shall not be driven closer together than the distance indicated on the sign shall be given by sign C, IO, "DRIVING OF VEHICLES LESS THAN ... METRES APART PROHIBITED".

2. Prohibition of turning

Notification that turning is prohibited (to the right or to the left according to the direction of the arrow) shall be given by sign C, 11[a] "NO LEFT TURN" or sign C, 11[b] "NO RIGHT TURN".

3. Prohibition of U-turns

(a) Notification that U-turns are prohibited shall be given by sign C, 12 "NO U-TURNS".

(b) The symbol may be reversed, if appropriate.

4. Prohibition of overtaking

(a) Notification that, in addition to the general rules on overtaking laid down by the regulations in force, the overtaking of power-driven vehicles other than two-wheeled mopeds and two-wheeled motor cycles without side-car travelling on a road is prohibited, shall be given by sign C, 13[a] "OVERTAKING PROHIBITED".

There are two models of this sign: C, 13[aa] and C, 13[ab].

(b) Notification that overtaking is prohibited only for goods vehicles having a permissible maximum mass exceeding 3.5 tons shall be given by sign C, 13[b] "OVERTAKING BY GOODS VEHICLES PROHIBITED".

There are two models of this sign: C, 13[ba] and C, 13[bb].

An inscription on an additional panel placed below the sign in accordance with Article 8, paragraph 4 of this Convention may change the permissible maximum mass above which the prohibitions applies.

5. Speed limit

(a) Notification of a speed limit shall be given by sign C, 14, "MAXIMUM SPEED LIMITED TO THE FIGURE INDICATED". The figure appearing on the sign shall indicate the maximum speed in the unit of measurement most commonly used to express the speed of vehicles in the country concerned. After or below the figure expressing the speed may be added, for instance, "Km" (Kilometres) or "m" (Miles).

(b) To indicate a speed limit applicable only to vehicles of a permissible maximum mass exceeding a given figure, an inscription comprising that figure shall be placed on an additional panel below the sign in accordance with Article 8, paragraph 4 of this Convention.

6. Prohibition of the use of audible warning devices

Notification that the use of audible warning devices is prohibited, except to avoid an accident, shall be given by sign C, 15 "USE OF AUDIBLE WARNING DEVICES PROHIBITED". This sign, if not placed at the beginning of a built-up area beside or shortly after the sign identifying the built-up area, shall be accompanied by an additional panel H, 2 described in section H of this annex, showing the distance over which the prohibition applies. It is recommended that this sign should not be placed at the beginning of built-up areas when the prohibition applies in all built-up areas and that it be provided that the sign identifying a built-up area placed at the beginning of that area shall notify road users that the traffic regulations applicable to built-up areas in that country apply from that point onwards.

7. Prohibition of passing without stopping

(a) Notification of the proximity of a Custom-house at which a stop is compulsory shall be given by sign C, 16, "PASSING WITHOUT STOPPING PROHIBITED". Notwithstanding Article 8 of this Convention, the symbol of this sign shall include the word "Customs", preferably in two languages; Contracting Parties using C, 16 signs shall endeavour to reach a regional agreement to the effect that this word shall appear in the same langauge on all the signs they set up.

(b) This sign may also be used to notify drivers that passing without stopping is prohibited for other reasons; in this case the word "Customs" shall be replaced by another very brief inscription indicating the reason for the stop.

8. End of prohibition or restriction

(a) The point at which all prohibitions notified by prohibitory signs for moving vehicles cease to apply shall be indicated by sign C, 17^{a} "END OF ALL LOCAL PROHIBITIONS IMPOSED ON MOVING VEHICLES". This sign shall be circular and have a white or yellow ground; it shall have no border or only a black rim, and shall bear a diagonal band, sloping downward from right to left, which may be black or dark grey or consist of black or grey parallel lines.

(b) The point at which a particular prohibition or restriction notified to moving vehicles by a prohibitory or restrictive sign ceases to apply shall be indicated by sign C, 17^{b} "END OF SPEED LIMIT" or sign C, 17^{c} "END OF PROHIBITION OF OVERTAKINC", or sign C, 17^{d} "END OF PROHIBITION OF OVERTAKING FOR GOODS VEHICLES". These signs shall be similar to sign C, 17^{a}, but shall show, in addition, in light grey the symbol of the prohibition or restriction which has ceased.

(c) Notwithstanding the provisions of Article 6, paragraph 1 of this Convention, the signs referred to in this paragraph 8 may be placed on the reverse side of the prohibitory or restrictive sign intended for traffic coming in the opposite direction.

9. Prohibition or restriction of standing and parking

(a) (i) Places where parking is prohibited shall be indicated by sign C, 18, "PARKING PROHIBITED"; places where standing and parking are prohibited shall be indicated by sign C, 19, "STANDING AND PARKING PROHIBITED".

(ii) Sign C, 18 may be replaced by a circular sign with a red border and a red transverse bar, bearing the letter or ideogram used in the State concerned to denote "Parking", in black on a white or yellow ground.

(iii) The scope of the prohibition may be restricted by inscriptions on an additional plate below the sign specifying, as the case may be,

The days of the week or month or the times of day during which the prohibition applies;

The time in excess of which parking is prohibited by sign C, 18 or standing and parking is prohibited by sign C, 19;

The exceptions granted for certain classes of road user.

(iv) The time in excess of which parking or standing is prohibited may also be inscribed on the lower part of the red circle of the sign instead of appearing on an additional plate.

(b) (i) Where parking is authorized on opposite sides of the road alternately, signs C, 20^a and C, 20^b, "ALTERNATE PARKING", shall be used instead of sign C, 18;

(ii) The prohibition of parking shall apply to the sign C, 20^a side on odd number dates and to the sign C, 20^b side on even number dates; the time at which the side changes shall be prescribed by domestic legislation and need not necessarily be midnight. Domestic legislation may also prescribe an alternation other than a daily alternation for parking; the numerals I and II shall in that case be replaced on the signs by the period of alternation, e.g. 1-15 and 16-31 for an alternation on the first and sixteenth day of each month.

(iii) Sign C, 18 may be used by States which do not adopt sign C, 19; C, 20^a and C, 20^b, supplemented by additional inscriptions, as provided in Article 8, paragraph 4 of this Convention.

(c) (i) Except in special cases, the signs shall be so placed that their disc is perpendicular to the axis of the road, or at a slight angle to the plane perpendicular to that axis.

(ii) All the prohibitions and restrictions of parking shall apply only on the side of the carriageway on which the signs are placed.

(iii) Except as may be otherwise indicated:

On an additional panel H, 2 of section H of this annex and showing the distance over which the prohibition applies; or

In conformity with subparagraph (c) (v) of this paragraph, the prohibitions shall apply from a point level with the sign to the next point of entry of a road.

(iv) An additional panel H, 3^a or H, 4^a depicted in section H of this annex may be placed below the sign at the point where the prohibition begins. An additional panel H, 3^b or H, 4^b depicted in section H of this annex may be placed below signs repeating the prohibition. A further prohibition sign supplemented by an additional panel H, 3^c or H, 4^c depicted in section H of this annex may be placed at the point where the prohibition ceases to apply. Panels H, 3 shall be placed parallel to the axis of the road, and panels H, 4 perpendicular to that axis. The distances, if any, shown by panels H, 3 shall be those over which the prohibition applies in the direction of the arrow.

(v) If the prohibition ceases to apply before the next point of entry of a road, the sign bearing the additional end-of-prohibition panel described in subparagraph (c) (iv) above shall be set up. However, where the prohibition applies only over a short distance, it shall be permissible to set up only one sign:

Showing in the red circle the distance on which it applies, or

Bearing an additional panel H, 3.

(vi) Where parking-meters are installed, their presence shall signify that parking is subject to payment and is limited to the period for which the meter operates.

(vii) In zones in which the duration of parking is limited but parking is not subject to payment, this limitation, instead of being indicated by sign C, 18 supplemented by additional panels, may be notified by a blue band at a height of approximately 2 m on lampposts, trees, etc., bordering the carriageway, or by lines on the kerb.

Section D

MANDATORY SIGNS

I. General characteristics and symbols

1. Mandatory signs shall be circular, except signs D, 10 described in subsection II, paragraph 10 of this section which shall be rectangular; their diameter shall be not less than 0.60 m outside built-up areas and not less than 0.40 m in built-up areas. However, signs having a diameter of not less than 0.30 m may be used in conjunction with traffic light signals or on bollards on traffic islands.

2. Unless provided otherwise, the signs shall be blue and the symbols shall be white or of a light colour, or, alternatively, the signs shall be white with a red rim and the symbols shall be black.

II. Descriptions

I. Direction to be followed

The direction in which vehicles are obliged to proceed, or the only directions in which they are permitted to proceed, shall be indicated by model D, 1^a of sign D, 1, "DIRECTION TO BE FOLLOWED", on which the arrow or arrows

shall point in the appropriate direction or directions. However, instead of using sign D, 1^a, sign D, 1^b may be used notwithstanding the provisions of subsection I of this section. Sign D, 1^b shall be black with a white rim and a white symbol.

2. Pass this side

Sign D, 2 "PASS THIS SIDE", placed, notwithstanding the provisions of Article 6, paragraph 1 of this Convention, on an island or before an obstacle on the carriageway, shall mean that vehicles must pass on the side of the island or obstacle indicated by the arrow.

3. Compulsory roundabout

Sign D, 3 "COMPULSORY ROUNDABOUT", shall notify drivers that they must comply with the rules concerning roundabouts.

4. Compulsory cycle track

Sign D, 4 "COMPULSORY CYCLE TRACK" shall notify cyclists that the track at the entrance to which it is placed is reserved for them, and shall notify the drivers of other vehicles that they are not entitled to use that track. Cyclists shall be required to use the track if the track is running along a carriageway, footpath or track for riders on horseback and leading into the same direction. However, drivers of mopeds shall also be required, in the same conditions, to use the cycle track if domestic legislation so provides or if notification of this requirement is given by an additional panel bearing an inscription or the symbol of sign C, 3^d.

5. Compulsory footpath

Sign D, 5 "COMPULSORY FOOTPATH" shall notify pedestrians that the path at the entrance to which it is placed is reserved for them, and shall notify other road users that they are not entitled to use that path. Pedestrians shall be required to use the path if the path is running along a carriageway, cycle track or track for riders on horseback and leading into the same direction.

6. Compulsory track for riders on horseback

Sign D, 6 "COMPULSORY TRACK FOR RIDERS ON HORSEBACK" shall notify riders on horseback that the track at the entrance of which it is placed is reserved for them and shall notify other road users that they are not entitled to use that track. Riders on horseback shall be required to use the track if the track is running along a carriageway, cycle track or footpath and leading into the same direction.

7. Compulsory minimum speed

Sign D, 7 "COMPULSORY MINIMUM SPEED", shall mean that vehicles using the road at the entrance to which it is placed shall travel at not less than the speed specified, the figure shown on the sign shall express this speed in the unit of measurement most commonly used to express the speed of vehicles in the country concerned. After the figure specifying the speed may be added, for instance, "Km" (Kilometres) or "m" (Miles).

8. End of compulsory minimum speed

Sign D, 8 "END OF COMPULSORY MINIMUM SPEED", shall mean that the compulsory minimum speed imposed by sign D, 7 is no longer in effect. Sign D, 8 shall be identical to sign D, 7, except that it shall be crossed by an oblique red bar running from the upper right edge to the lower left edge.

9. Snow chains compulsory

Sign D, 9, "SNOW CHAINS COMPULSORY" shall mean that vehicles travelling on the road at the entrance to which it is placed shall have snow chains fitted to not less than two of their driving wheels.

10. Compulsory direction for vehicles carrying dangerous goods

Sign D, 10^a; D, 10^b and D, 10^c shall indicate the direction in which vehicles carrying dangerous goods shall proceed.

11. Remarks concerning the combination of signs D, 4, D, 5 and D, 6

(a) Notification that a path or track is reserved to two categories of road users and prohibited to other users shall be indicated by a mandatory sign bearing the two symbols for the categories of users entitled to use the path or track at the entrance to which it is placed.

(b) When the symbols are placed side by side on the sign and separated by a vertical line through the centre of the sign, each symbol shall be understood to mean that the relevant category must use the side of the path or track reserved for that category and shall notify other road users that they are not entitled to use that side. The two sides of the path or track shall be clearly separated, by physical means or road markings.

(c) When the symbols are placed one above the other, the sign shall notify the relevant categories of users that they may jointly use the path or track. The order in which the symbols are placed shall be optional. Where necessary the precautions to be taken by both categories of users shall be laid down in domestic legislation.

Sign D, 11^a and D, 11^b are examples of the combination of signs D, 4 and D, 5.

Section E

SPECIAL REGULATION SIGNS

1. General characteristics and symbols

Special regulation signs are usually square or rectangular with a blue ground and a light coloured symbol or Inscription, or with a light coloured ground and a dark coloured symbol or inscription.

II. Descriptions

1. Signs indicating a regulation or danger warning applying to one or more traffic lanes

Signs such as those given below shall mean that a regulation or danger warning applies only to one or more lanes, defined by longitudinal lane markings, on a multi-lane carriageway for traffic moving in the same

direction. They may also indicate lanes allocated to oncoming traffic. The sign relating to the regulation or danger warning shall be shown on each of the arrows concerned:

(i) E, 1[a] "COMPULSORY MINIMUM SPEED APPLYING TO DIFFERENT LANES".

(ii) E,1[b] "COMPULSORY MINIMUM SPEED APPLYING TO ONE LANE". This sign may be used as a way of creating a 'slow lane'.

(iii) E, 1[c] "SPEED LIMITS APPLYING TO DIFFERENT LANES". Borders of the circles shall be red and letters black.

2. Signs indicating lanes reserved for buses

Signs such as E, 2[a] and E, 2[b] are examples of signs showing the position of the lane reserved for buses in accordance with article 26 bis, paragraph 2.

3. "ONE-WAY" sign

(a) Two different "ONE-WAY" signs may be set up where it is necessary to indicate a road or carriageway which is one-way:

(i) Sign E, 3[a] placed approximately perpendicular to the axis of the carriageway; its panel shall be square.

(ii) Sign E, 3[b] placed approximately parallel to the axis of the carriageway; its panel shall be an elongated rectangle the long side of which is horizontal. The words "one way" may be inscribed on the arrow of sign E, 3[b] in the national language or one of the national languages of the country concerned.

(b) Signs E, 3[a] and E, 3[b] may be set up irrespective of whether prohibitory or mandatory signs are set up at the entrance to the road in question.

4. Preselection sign

Example of a sign for preselection at intersections on roads with several lanes: E, 4.

5. Signs notifying an entry to or an exit from a motorway

(a) Sign E, 5[a], "MOTORWAY", shall be placed at the point where the special rules to be observed on a motorway begin to apply.

(b) Sign E, 5[b], "END OF MOTORWAY", shall be placed at the point where those rules cease to apply.

(c) Sign E, 5[b] may also be used and repeated to give warning of the ending of a motorway; the distance between each sign set up for this purpose and the end of the motorway shall be inscribed on the lower part of the sign.

(d) These signs shall have blue or green ground.

6. Signs notifying an entry to or exit from a road on which the traffic rules are the same as on a motorway

(a) Sign E, 6[a], "ROAD FOR MOTOR VEHICLES", shall be placed at the point where special traffic rules begin to apply on roads other than motorways which

are reserved for motor vehicle traffic and do not serve properties bordering on the road. An additional panel may be placed under sign E, 6^a to show that, by way of exception, the access of motor vehicles to properties bordering on the road is permitted.

(b) Sign E, 6^b, "END OF ROAD FOR MOTOR VEHICLES", may also be used and repeated to give warning of the ending of the road; the distance between each sign set up for this purpose and the end of the road shall be inscribed on the lower part of the sign.

(c) These signs shali have blue or green ground.

7. Signs indicating the beginning and the end of a built-up area

(a) The sign to indicate the beginning of a built-up area shall bear the name of the built-up area or the symbol showing the silhouette of a built-up area or the two combined. Signs E, 7^a; E, 7^b; E, 7^c and E, 7^d are examples of signs showing the beginning of a built-up area.

(b) The sign showing the end of a built-up area shall be identical except that it shall be crossed by an oblique bar coloured red or consisting of parallel lines coloured red running from the upper right edge to the lower left edge. Signs E, 8^a; E, 8^b; E, 8^c and E, 8^d are examples of signs indicating the end of a built-up area.

Notwithstanding the provisions of Article 6, paragraph 1 of this Convention these signs may be placed on the reverse side of signs identifying a built-up area.

(c) The signs covered by this paragraph shall be used in conformity with the provisions of the Convention, Article 13 bis, paragraph 2.

8. Signs having zonal validity

(a) Beginning of a zone

(i) To indicate that a sign applies to all roads in a zone (zonal validity), the sign shall be displayed on a rectangular panel with a light-coloured ground. The word "ZONE" or its equivalent in the national language may be displayed above or below the sign on the panel. Specific details of the restrictions, prohibitions or obligations indicated by the sign may be given beiow the sign on the panel or on an additional panel.

Signs applying to all roads in a zone (zonal validity) shall be set up at all roads giving access to the zone concerned. The zone preferably should only include roads which have similar characteristics.

(ii) Signs E, 9^a; E, 9^b; E, 9^c and E, 9^d are examples of signs applying to all roads in a zone (zonal validity):

E, 9^a - Zone in which parking is prohibited;

E, 9^b - Zone in which parking is prohibited at certain times;

E, 9^c - Parking zone;

E, 9^d - Maximum speed zone.

(b) Exit from a zone

(i) To indicate the exit from a zone in which a sign has zonal validity, the same sign displayed on a rectangular panel shall be set up as that placed at the entry to the zone but it shall be grey on a rectangular panel with a light coloured ground. A black or dark grey diagonal band or parallel grey or black lines forming such a band shall slope downwards across the sign from right to left.

Signs indicating the exit from a zone shall be set up on all roads which may be used to leave that zone.

(ii) Signs E, 10^a; E, 10^b; E, 10^c and E, 10^d are examples of signs indicating the exit from a zone in which a sign applies to all roads (zonal validity):

E, 10^a - End of zone in which parking is prohibited;

E, 10^b - End of zone in which parking is prohibited at certain times;

E, 10^c - End of parking zone;

E, 10^d - End of maximum speed zone.

9. Signs notifying the entry to or exit from a tunnel where special rules apply

(a) Sign E, 11^a "TUNNEL" may be used, and repeated, to indicate the approach to a tunnel; each sign set up for this purpose shall carry either an inscription in its lower part showing the distance between the sign and the beginning of the tunnel where the special rules apply, or an additional panel H, 1 described in section H of this annex.

The name of the tunnel and its length may also be inscribed on the panel.

(b) Sign E, 11^b "END OF TUNNEL" may be placed at the point from which the special rules no longer apply.

10. "PEDESTRIAN CROSSING" sign

(a) Sign E, 12^a, "PEDESTRIAN CROSSING", is used to show pedestrians and drivers the position of a pedestrian crossing. The ground of the panel shall be blue or black, the triangle white or yellow and the symbol black or dark blue; the symbol displayed shall be symbol A, 12.

(b) However, the sign E, 12^b, having the shape of an irregular pentagon, a blue ground and a white symbol or the sign E, 12^c, having a dark ground and white symbol may also be used.

11. "HOSPITAL" sign

(a) This sign shall be used to notify drivers of vehicles that they should take the precautions required near medical establishments; in particular, that they should not make any unnecessary noise. There are two models of this sign: E, 13^a and E, 13^b.

(b) The red cross on sign E, 13^b may be replaced by one of the symbols referred to in section F, subsection II, paragraph 1.

12. "PARKING" sign

(a) Sign E, 14[a], "PARKING", which may be set up parallel to the axis of the road, shall indicate places where the parking of vehicles is authorized. The panel shall be square. It shall bear the letter or ideogram used in the State concerned to denote "Parking". The ground of this sign shall be blue.

(b) The direction in which the parking place lies or the categories of vehicle for which it is reserved may be shown on the sign itself or on an additional panel below the sign. Such inscriptions may also limit the period for which parking is permitted or indicate that public transport is accessible from the parking place by means of a "+ sign" followed by an indication of the type of transport, in word or symbol form.

Signs E, 14[b] and E, 14[c] are examples of the signs which may be used to indicate a car park more particularly intended for vehicles whose drivers wish to use a means of public transport.

13. Signs notifying a bus or tramway stop

E, 15 "BUS STOP" and E, 16 "TRAMWAY STOP".

Section F

INFORMATION, FACILITIES OR SERVICE SIGNS

I. General characteristics and symbols

1. "F" signs shall have a blue or green ground; they shall bear a white or yellow rectangle on which the symbol shall be displayed.

2. On the blue or green band at the bottom of the sign, the distance to the facility indicated, or to the entry to the road leading to it, may be inscribed in white; on the sign bearing symbol F, 5 the word "HOTEL" or "MOTEL" may be inscribed in the same way. The signs may also be set up at the entry to the road leading to the facility and may then bear a white directional arrow on the blue or green part at the bottom. The symbol shall be black or dark blue, except symbols F, 1[a], F, 1[b] and F, 1[c], which shall be red.

II. Descriptions

1. "FIRST-AID STATION" symbol

The symbols depicting first-aid stations in the States concerned shall be used. These symbols shall be red. Examples of these symbols are F, 1[a], F, 1[b] and F, 1[c].

2. Miscellaneous symbols

F, 2 "BREAKDOWN SERVICE"

F, 3 "TELEPHONE"

F, 4 "FILLING STATION"

F, 5 "HOTEL or MOTEL"

F, 6 "RESTAURANT"

F, 7 "REFRESHMENTS or CAFETERIA"

F, 8 "PICNIC SITE"

F, 9 "STARTING-POINT FOR WALKS"

F, 10 "CAMPING SITE"

F, 11 "CARAVAN SITE"

F, 12 "CAMPING AND CARAVAN SITE"

F, 13 "YOUTH HOSTEL"

Section G

DIRECTION, POSITION OR INDICATION SIGNS

1. General characteristics and symbols

1. Informative signs are usually rectangular; however, direction signs may be in the shape of an elongated rectangle with the longer side horizontal, terminating in an arrowhead.

2. Informative signs shall bear either white or light-coloured symbols or inscriptions on a dark ground, or dark-coloured symbols or inscriptions on a white or light-coloured ground; the colour red may be used only exceptionally and must never predominate.

3. Advance direction signs or direction signs relating to motorways or roads treated as motorways shall bear white symbols or inscriptions on a blue or green ground. On such signs the symbols used on signs E, 5^a and E, 6^a may be reproduced on reduced scale.

4. Signs indicating temporary conditions such as road works, diversions or detours may have orange or yellow ground with black symbols and inscriptions.

5. On signs G, 1; G, 4; G, 5; G, 6 and G, 10 it is recommended to show place names in the language of the country, or subdivision thereof, where the localities referred to are situated.

II. Advance direction signs

1. General case

Examples of advance direction signs: G, 1^a; G, 1^b and G, 1^c.

2. Special cases

(a) Examples of advance direction signs for "NO THROUGH ROAD": G, 2^a and G, 2^b.

(b) Example of advance direction sign for route to be followed in order to turn left, where a left turn at the next intersection is prohibited: G, 3.

NOTE: Advance direction signs G, 1 may bear the symbols used on other signs informing road users of the characteristics of the route or of traffic conditions (for examples: signs A, 2; A, 5; C, 3^e; C, 6; E, 5^a; F, 2).

III. Direction signs

1. Examples of signs showing the direction of a place: G, 4[a]; G, 4[b]; G, 4[c] and G, 5.

2. Examples of signs showing the direction of an airfield: G, 6[a]; G, 6[b] and G, 6[c].

3. Sign G, 7 shows the direction of a camping site.

4. Sign G, 8 shows the direction of a youth hostel.

5. Examples of signs showing the direction of a car parking more particularly intended for vehicles whose drivers wish to use means of public transport: G, 9[a] and G, 9[b]. The type of public transport may be indicated on the sign by an inscription or symbol.

NOTE: Direction signs G, 4; G, 5 and G, 6 may bear the symbols used on other signs informing road users of the characteristics of the route or traffic conditions (for example: signs A, 2; A, 5; C, 3[e]; C, 6; E, 5[a]; F, 2)

IV. Confirmatory signs

Sign G, 10 is an example of a confirmatory sign.

Notwithstanding the provisions of Article 6, paragraph 1, of this Convention, this sign may be placed on the reverse side of another sign intended for traffic proceeding in the opposite direction.

V. Indication signs

1. Signs indicating the number and direction of traffic lanes

Signs such as G, 11[a]; G, 11[b] and G, 11[c] shall be used to notify drivers on the number and direction of traffic lanes. They must comprise the same number of arrows as the number of lanes allocated to traffic in the same direction; they may also indicate lanes allocated to oncoming traffic.

2. Signs indicating closure of a traffic lane

Signs such as G, 12[a] and G, 12[b] shall indicate to drivers closure of a traffic lane.

3. "NO THROUGH ROAD" sign

Sign G, I3, "NO THROUGH ROAD", placed at the entry to a road, shall mean that there is no throughway.

4. "GENERAL SPEED LIMITS" sign

Sign G, 14, "GENERAL SPEED LIMITS", shall be used, especially near national frontiers, to notify the general speed limits in force in a country or in a subdivision of that country. The name or distinguishing sign of the country, possibly accompanied by the national emblem, shall be placed at the top of the sign. On the sign the general speed limits in force in a country will be shown in the following order: (1) in built-up areas; (2) outside built-up areas; (3) on motorways. If appropriate, the symbol of sign E, 6[a],

"Road for motor vehicles", may be used to indicate the general speed limit on roads for motor vehicles.

The border of the sign and its upper part shall be in blue; the country name and the ground of the three squares shall be in white. The symbols used in the upper and central squares shall be in hlack and the symbol in the central square shall have an oblique red line across it.

5. "ROAD OPEN OR CLOSED" sign

(a) Sign G, 15, "ROAD OPEN OR CLOSED", shall be used to show whether a mountain road, particularly a section leading over a pass, is open or closed; the sign shall be placed at the entry to the road or roads leading to the section in question.

The name of the section of road (or pass) shall be inscribed in white. On the sign shown, the name "Furka" is given as an example.

Panels 1, 2 and 3 shall be removable.

(b) If the section of road is closed, panel 1 shall be red and shall bear the inscription "CLOSED"; if the section is open, panel 1 shall be green and shall bear the inscription "OPEN". The inscriptions shall be in white and preferably in several languages.

(c) Panels 2 and 3 shall have a white ground with inscriptions and symbols in black.

If the section of road is open, panel 3 shall remain blank and panel 2, according to the state of the road, shall either be blank, or display sign D, 9, "SNOW CHAINS COMPULSORY", or display symbol G, 16, "CHAINS OR SNOW TYRES RECOMMENDED". This symbol shall be black.

lf the section of road is closed, panel 3 shall show the name of the place up to which the road is open and panel 2 shall display, according to the state of the road, either the inscription "OPEN AS FAR AS", or symbol G, 16, or sign D, 9.

6. "ADVISORY SPEED" sign

Sign G, 17 "ADVISORY SPEED" shall be used to show the speed at which it is advisable to drive if circumstances permit and if the driver is not required to comply with a lower limit specific to his category of vehicle. The figure or range of figures appearing on the sign shall indicate the speed in the unit of measurement most commonly used to express the speed of vehicles in the country concerned. This unit may be specified on the sign.

7. Sign notifying advised itinerary for heavy vehicles

G, 18 "ADVISED ITINERARY FOR HEAVY VEHICLES"

8. Sign notifying an escape lane

Sign G, 19 "ESCAPE LANE" shall be used to indicate an escape lane on steep descent. This sign, with a plate showing distance to the escape lane, should be placed in conjunction with sign A, 2 at the top of the descent, where the danger zone begins and at the entry to the escape lane. Depending on the length of the descent the sign should be repeated as necessary, again with a distance plate.

The symbol may be varied corresponding to the siting of the escape lane in relation to the road concerned.

9. Signs notifying a pedestrian overpass or underpass

(a) Sign G, 20 is used to indicate a pedestrian overpass or underpass.

(b) Sign G, 21 is used to indicate an overpass or underpass without steps. The symbol for handicapped persons may also be used on this sign.

10. Signs notifying an exit from a motorway

Signs G, 22^a; G, 22^b and G, 22^c are examples of advance signs for notifying an exit from a motorway. These signs shall bear the indication of a distance to the exit from a motorway, as determined by domestic legislation, provided that signs bearing respectively one and two oblique bars are set up at one-third and two-thirds of the distance between the sign bearing three oblique bars and the exit from a motorway.

Section H

ADDITIONAL PANELS

1. These panels shall have either a white or yellow ground and a black, dark blue or red rim, in which case the distance or length or symbol shall be inscribed in black or dark blue; or a black or dark blue ground and a white, yellow or red rim, in which case the distance or length or symbol shall be inscribed in white or yellow.

2. (a) Additional panels H, 1 show the distance from the sign to the beginning of the dangerous section of road or of the zone to which the regulation applies.

(b) Additional panels H, 2 show the length of the dangerous section of road or of the zone to which the regulation applies.

(c) Additional panels are placed under the signs. However in the case of danger warning signs of model A^b, the information to be given on the additional panels may be inscribed on the lower part of the sign.

3. The additional panels H, 3 and H, 4 concerning parking prohibitions or restrictions are of models H, 3^a; H, 3^b and H, 3^c and H, 4^a; H, 4^b and H, 4^c respectively. (See: section C, paragraph 9 (c) of this annex).

4. Regulatory signs may be restricted to particular road users by displaying the symbol for their category. For example: H, 5^a and H, 5^b.

In cases where the regulatory sign is to be regarded as not applying to a certain category of road users this is indicated by the symbol for their category and by the term "except" in the language of the particular country. For example: H, 6. If necessary the symbol may be replaced by an inscription in that language.

5. To indicate parking space reserved for handicapped persons, panel H, 7 should be used with signs C, 18 or E, 14.

6. The additional panel H, 8 displays a diagram of the intersection in which broad strokes indicate priority roads and thin strokes indicate the roads on which signs B, 1 or B, 2 are set up.

7. To indicate that the section of road ahead is slippery because of ice or snow the additional panel H, 9 should be used.

NOTE APPROPRIATE TO THE WHOLE OF ANNEX I: In countries where traffic keeps to the left, signs and/or symbols shall be reversed as appropriate."

Annex 8 (ROAD MARKINGS)

Renumber this annex as Annex 2

CHAPTER II

Insert a new subchapter G to read:

"G. Road markings for a lane reserved for certain categories of vehicle

The marking of lanes reserved for certain categories of vehicle shall be by means of lines which should be clearly distinguished from other continuous or broken lines of the carriageway, notably by being wider and with less space between strokes. With respect to a lane reserved primarily for buses, the word "BUS" or the letter "A" shall be marked on the reserved lane wherever necessary and specifically at the beginning of the lane and after intersections. Diagrams A, 58^{a} and 58^{b} show examples of markings for a lane reserved for regular public transport service vehicles."

Diagrams of annex 8 (new annex 2)

Insert the following new diagrams:

Diagram 58[a]

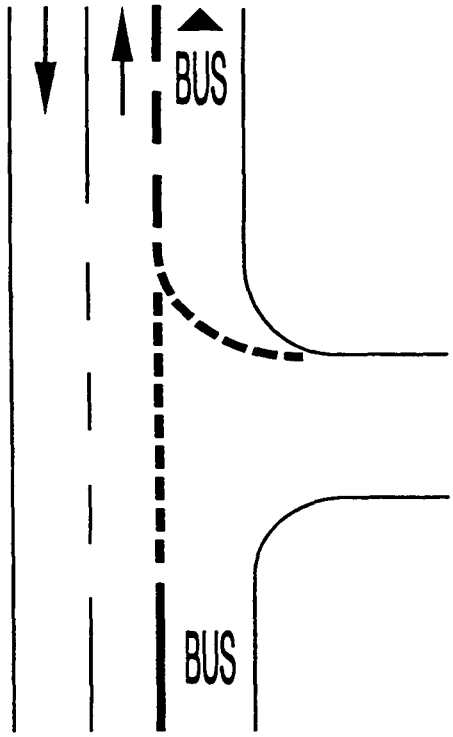
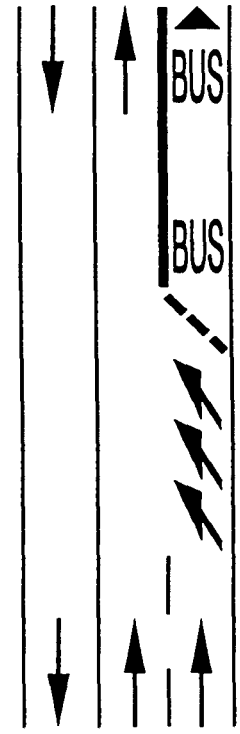


Diagram 58[b]



Annex 9 (REPRODUCTION IN COLOUR OF SIGNS, SYMBOLS AND PANELS REFERRED TO IN ANNEXES 1 to 7)

Renumber this annex as Annex 3 and amend its title to read:

"REPRODUCTION IN COLOUR OF SIGNS, SYMBOLS AND PANELS REFERRED TO IN ANNEX 1"

Renumber, supplement and delete signs, symbols and panels contained therein, as follows:

Proposed new numbers	Corresponding numbers in the present Convention
A[a] and A[b]	The same
A, 1[a] to A, 7[c]	The same
A, 8	- 1/
A, 9	A, 8
A, 10[a] and A, 10[b]	A, 9[a] and A, 9[b]
A, 11[a] and A, 11[b]	A, 10[a] and A, 10[b]
A, 12[a] and A, 12[b]	A, 11[a] and A, 11[b]
A, 13	A, 12
A, 14	A, 13
A, 15[a] and A, 15[b]	A, 14[a] and A, 14[b]
A, 16	A, 15
A, 17[a] to A, 17[c]	A, 16[a] to A, 16[c]
A, 18[a] to A, 18[g]	A, 21[a] to A, 21[g]
A, 19[a] to A, 19[c]	A, 22[a] to A, 22[c]
A, 20	A, 23
A, 21[a] and A, 21[b]	A, 24[a] and A, 24[b]
A, 22	A, 25
A, 23	A, 19
A, 24	- 1/
A, 25	A, 26
A, 26[a] and A, 26[b]	A, 27[a] and A, 27[b]
A, 28[a] to A, 28[c]	B, 7[a] to B, 7[c]
A, 29[a] to A, 29[c]	The same
A, 30	A, 17
A, 31	A, 18
A, 32	A, 20
B, 1 to B. 6	The same
C, 1 to C, 3[f]	The same
C, 3[g] and C, 3[h]	- 1/
C, 3[i]	C, 3[g]
C, 3[j]	C, 3[h]
C, 3[k]	C, 3[j]
C, 3[l]	C, 3[k]
C, 4[a] to C, 17[c]	The same

Proposed new numbers	Corresponding numbers in the present Convention
C, 17[d]	- 1/
C, 18 to C, 20[b]	The same
-	C, 21 2/
D, 1[a] to D, 9	The same
D, 10[a] to D, 10[c]	- 1/
D, 11[a] and D, 11[b]	- 1/
E, 1[a] to E, 1[c]	- 1/
E, 2[a] and E, 2[b]	- 1/
E, 3[a] and E, 3[b]	E, 13[a] and E, 13[b]
E, 4	The same
E, 5[a] and E, 5[b]	E, 15 and E, 16
E, 6[a] and E, 6[b]	E, 17 and E, 18
E, 7[a]	E, 9[a]
E, 7[b] and E, 7[c]	- 1/
E, 7[d]	E, 9[b]
E, 8[a]	E, 9[c]
E, 8[b] and E, 8[c]	- 1/
E, 8[d]	E, 9[d]
E, 9[a] to E, 9[d]	- 1/
E, 10[a] to E, 10[d]	- 1/
E, 11[a] and E, 11[b]	- 1/
E, 12[a] and E, 12[b]	E, 11[a] and E, 11[b]
E, 12[c]	- 1/
E, 13[a] and E, 13[b]	E, 12[a] and E, 12[b]
E, 14[a]	E, 23
E, 14[b] and E, 14[c]	- 1/
E, 15	E, 19
E, 16	E, 20
F	The same
F, 1[a] to F, 13	The same
G, 1[a] to G, 1[c]	E, 1[a] to E, 1[c]
G, 2[a] and G, 2[b]	E, 2[a] and E, 2[b]

Proposed new numbers	Corresponding numbers in the present Convention	
G, 3	E, 3	
G, 4[a] to G, 4[c]	E, 5[a] to E, 5[c]	
G, 5	E, 5[d]	
G, 6[a] to G, 6[c]	E, 6[a] to E, 6[c]	
G, 7	E, 7	
G, 8	E, 8	
G, 9[a] and G, 9[b]	-	1/
G, 10	E, 10	
G, 11[a] to G, 11[c]	-	1/
G, 12[a] and G, 12[b]	-	1/
G, 13	E, 14	
G, 14	-	1/
G, 15	E, 21	
G, 16	E, 22	
-	E, 24	2/
G, 17	-	1/
G, 18	-	1/
G, 19	-	1/
G, 20	-	1/
G, 21	-	1/
G, 22[a] to G, 22[c]	-	1/
	Model of additional panels:	
H, 1	1	
H, 2	2	
H, 3[a] to H, 3[c]	3[a] to 3[c]	
H, 4[a] to H, 4[c]	4[a] to 4[c]	
M, 5[a] and H, 5[b]	-	1/
H, 6	-	1/
H, 7	-	1/
H, 8	-	1/
H, 9	-	1/

1/ The proposed new signs, symbols or panels which are reproduced at the end of this document;

2/ The sign proposed to be deleted from the Convention.

EXPLANATORY MEMORANDUM

1. Aims of the proposed amendments

The proposed amendments to the Convention and its annexes, reproduced in part A of this document, aim at:

(i) Improving the classification of road signs in order to make it more understandable and easier in use;

(ii) Modifying the present provisions and introducing new ones, taking into account some essential changes in traffic rules and drivers' behaviour and the progress made in the fields of traffic engineering and road sign technology during the time which has elapsed since the Convention had been elaborated.

2. Justification regarding the introduction of a new classification of road signs

The present system of the numbering of road signs and the way of grouping them in seven annexes to the Convention show some shortcomings which cause difficulties in the proper and uniform use of signs and in supplementing them by new ones. The present annexes 1 to 7 to the Convention do not correspond properly to groups of signs having the same character, meaning and shape, e.g. danger warning signs appear in annexes 1, 2 and 3; prohibitory signs appear in annexes 2, 4 and 6.

The new classification of road signs, as reflected in the amended texts of Articles 2 and 5 of the Convention, contains eight classes of signs described in sections A to H of Annex 1 (new) which replaces the present annexes 1 to 7. Each class (section) includes signs being, as far as possible, uniform as regards their meaning and shape.

The amendments to the text of the Convention necessary for adjusting it to the new classification of road signs (changes of references to signs and annexes, trasferring some provisions from one article to another, modifications of terminology, etc.), which introduce no changes in the present provisions of the Convention, as regards their substance, concern: Article 2; Article 5, paragraph 1; Article 6, paragraph 4 (c); Article 9, paragraph 1 and paragraphs 4 to 6; Article 10, paragraphs 1, 7 and 8; Article 11; Article 12; Article 13, title and paragraph 1; Article 13 bis; Article 14, paragraphs 1 and 2; Article 18; Article 20; Article 21, paragraph 1; Article 22; Article 30; Article 35, paragraphs 2 and 3 and Article 36, paragraph 1, as well as headings of some groups of articles.

In consequence of the amendments to annexes 1 to 7, annexes 8 and 9 were renumbered as annexes 2 and 3 respectively.

3. Justification regarding amendments other than those caused by the new classification of road signs

Amendments which apply to the entire text of the Convention

Replacing the word "weight" by "mass"

The proposed amendment is aimed at bringing the terminology in the Convention into line with the legal technical terminology (ISO 1176 - revision).

Using the metric system only

Contracting Parties have commonly used the metric system only with the exception of distances which have still been expressed in miles in some countries.

Article 6, paragraph 2

In accordance with the provision of article 6, paragraph 2 of the present Convention road signs may apply to only one or to several lanes of the carriageway, however, there is no explanation as to how signs should be placed in such cases.

In order to harmonize the placing of signs applied to only one or to several lanes the additional provision determining options which shall be used in such cases (based on the recent practice in European countries) is proposed to be included in the Convention.

Article 7, paragraph 1

The proposed new provision is aimed at making signs more visible and legible.

Article 8, paragraph 1 bis

Modern technology affords the possibility of warning drivers of temporary traffic or road conditions using variable-message signs. Such signs may require certain deviations from rules set out in the Convention for normal signs in order to ensure satisfactory legibility. It concerns particularly the colour of symbols and background. It is necessary, therefore, to include in the Convention new provisions concerning variable-message signs which determine precisely to what extent the above-mentioned deviations can be applied.

The symbol of a sign to be used in particular in a variable-message sign system, to give warning of traffic congestion is proposed for inclusion in annex 1, section A, paragraph 24.

Article 8, paragraph 4

Annex 7 of the present Convention (new Annex 1, section H) provides for a number of additional panels, the purpose of which is to make road signs more explicit or to narrow their meaning. For other road signs the Convention gives a general description only and no graphic representation of the information. In practice difficulties have arisen in connection with the type of additional panels indicating that the obligation or prohibition relate to certain categories of road-users only or that certain categories are exempt from the prohibition or obligation. In many countries the separate message is conveyed by means of additional panels on which the graphic symbol for the category of road-user is supplemented by an inscription in the language of the particular country.

The purpose of the proposed amendments to article 8, paragraph 4 and annex 1, section H, paragraph 4 (new) is to harmonize the use of additional panels in the cases described above on the basis of rules already applied in many countries.

Article 10, paragraph 4

It is frequently necessary to place certain priority signs outside intersections, for example, at the junctions of carriageways of the same road, at the exit from a parking lot on to a road, etc. Signs B, 1 and B, 2 should therefore also be placed at points which are not intersections in the sense of the Convention.

Article 10, paragraph 6

The replacement of the text of the Convention by the text included in the 1971 European Agreement supplementing the 1968 Convention on Road Signs and Signals is intended to make the provisions contained therein more strict.

Article 13, paragraph 3

Prohibitory and restrictive signs are valid over an indeterminate distance where there are no signs C, 17 indicating the end of the prohibition or restriction. Users who enter a road at an intersection cannot know what prohibitions or restrictions are in force on that road unless the sign is repeated beyond the intersection. It is also necessary to establish the limit of application of certain signs so as to avoid making the installation of sign C, 17 practically mandatory.

Article 13, paragraphs 4 and 5

Amendments resulting from the inclusion of paragraph 8 in Annex 1, section E, subsection II.

Article 13 bis

The introduction of Article 13 bis results from establishing a new class of road signs "Special regulation signs" described in Annex 1, section E.

Paragraph 2 of this article contains the amended provision from the present Article 18, paragraph 2 regarding the meaning of signs indicating built-up areas. In accordance with the amended provision these signs shall notify road-users that the general regulations governing traffic in built-up areas apply between signs indicating the beginning and the end of such areas. New signs described in Annex 1, section E, subsection II, paragraph 7 were added in the text of paragraph 2 of this article.

Article 18

Amendment aimed at making a strict distinction between the informative signs used for the indication of a place and the special regulation signs referred to in Article 13 bis (new). Paragraph 2 of the former Article 18 was amended and transferred to Article 13 bis.

Article 23, paragraph 3 bis

In the present Convention there are no provisions concerning the rules of the placement of traffic light signals. It is proposed therefore that such provisions, contained already in the European Agreement, be included in the Convention, since the international harmonization of the rules governing proper placement of traffic light signals is essential for ensuring traffic safety.

The provision of subparagraph (b) of the European Agreement was amended in order to extend possibilities of the repetition of traffic light signals to make them more visible.

Article 23, paragraph 9

The proposed amendments are intended to explain more clearly the system of traffic regulation when arrows are used on signals and to introduce the possibility of the use of black arrows on red, amber or green background, taking into account the successful application of such a system in some countries.

Article 23, paragraph 11

The present Convention does not provide for a transitional signal (in the form of an amber light) where traffic light signals are placed above traffic lanes. The absence of an intermediate or transitional signal can be dangerous, therefore, the Convention should be amended to provide for the possibility of using such a signal.

Article 24, paragraph 5

The proposed amendment is aimed at facilitating crossing of the carriageway by blind pedestrians.

Article 26, paragraphs 2 and 4

In the present Convention there are no provisions concerning the use of double broken lines in conforming with Article 23, paragraph 11 and concerning the meaning of longitudinal lines showing a prohibition or restriction on standing or parking. It is proposed, therefore, that such provisions, contained already in the 1973 Protocol on Road Markings, additional to the European Agreement, be included in the Convention.

Article 26 bis

Implementation of strict and internationally harmonized rules on the marking of lanes reserved for certain categories of vehicles is necessary for ensuring effective and safe application of such a measure.

Article 27, paragraphs 1 and 3

It is proposed to amend paragraphs 1 and 3 in accordance with the Protocol on Road Markings, additional to the European Agreement, in order to make the provisions in the Convention concerning a transverse marking unmistakable.

Article 28, paragraph 3

A zigzag line may also be used for indicating a bus or trolleybus stop.

Annex 1, section A, subsection II, paragraph 8

The necessity to give warning of a section of the road where the shoulders are particularly dangerous often occurs; therefore the international standardization of a sign used for such purpose is needed.

Annex 1, section A, subsection II, paragraph 24

See: justification regarding amendment to article 8, paragraph 1 bis.

Annex 1, section A, subsection II, paragraphs 26 and 27

In accordance with the provisions of the present Convention warning of a level-crossing with a tramway line must be given using sign A, 26 which was clearly designed for trains, rather than for tramways.

The proposed amendment allows the indication of a level-crossing with a tramway using sign A, 27, which is better suited to this situation.

Annex 1, section C, subsection II, paragraph 1 (c)

In the text of the present Convention there are no provisions for the "no entry" sign embracing all combinations of heavy vehicles and for the "no entry" sign embracing vehicles carrying dangerous goods and signplated accordingly, as required by the provisions of the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR).

Two new "no entry" signs (C, 3^{g} and C, 3^{h}) concerning the above-mentioned vehicles are proposed, therefore, to be included in the Convention.

Annex 1, section C, subsection II, paragraph 8 (b)

In the present Convention there is no sign indicating the point at which the prohibition notified by sign C, 13^{b} ceases to apply.

Annex 1, section D, subsection II, paragraphs 4, 5 and 6

In the present Convention the provisions concerning signs D, 4; D, 5 and D, 6 refer only to cases where the cycle track, footpath or track for riders on horseback runs alongside a carriageway and where certain road-users are obliged to use the track or path in question. In cases where these tracks or paths are not near a carriageway the signs authorize the use of them. The unduly narrow provision concerning signs D, 4, D, 5 and D, 6 has prompted some countries to use this sign in conditions which are not precisely those for which it was designed.

It is proposed, therefore, that the above provisions be formulated more precisely.

Annex 1, section D, subsection II, paragraph 10

New signs D, 11, indicating the direction in which vehicles carrying dangerous goods shall proceed, have already been used in many countries; therefore the international standardization of these signs is justified.

Annex 1, section D, subsection II, paragraph 11

The proposed amendment is intended to enable the indication of a single track accessible to pedestrians and cyclists or to cyclists and horseriders, or of two tracks running side by side in the same direction for two categories of users, using one sign. The above solution may be acceptable where available space is limited or the volume of traffic does not warrant two separate tracks.

Annex 1, section E, subsection II, paragraph 1

See: justification regarding amendments to Article 6, paragraph 2.

Annex 1, section E, subsection II, paragraph 7

The proposed amendment is intended to provide the possibility of indicating the beginning and the end of a built-up area also by signs bearing the silhouette of a built-up area or by signs bearing the name of the built-up area and the silhouette. Such systems have already been applied by some Contracting Parties.

Annex 1, section E, subsectdion II, paragraph 8

The present Convention establishes the principle that road signs apply to a particular road with only one exception that if the regulatory sign is placed level with the built-up area sign, the regulatory sign is valid throughout the whole built-up area (article 13, paragraph 2).

The aim of the proposed amendment is to establish a system in which the validity of road signs extends to all roads in a zone designated as such, in order to avoid having an unduly large number or road signs.

Annex 1, section E, subsection II, paragraph 9

Amendment resulting from the inclusion of article 25 bis in the Convention on Road Traffic, regarding special rules applying in tunnels.

Annex 1, section E, subsection II, paragraph 10

The proposed amendment is aimed at providing the possibility to use an alternative sign E, 12^{c} indicating a pedestrian crossing, which has been recognized by some Contracting Parties as more legible than those included in the present Convention.

Annex 1, section E, subsection II, paragraph 12 and Annex 1, section G, subsection III, paragraph 5

To relieve congestion in town centres, an increasing number of car parks are being provided in outlying neighbourhoods to encourage motorists to leave their cars there and use public transport to reach their destination.

To draw the attention of potential users to these "park-and-ride" facilities, the intoruction of a special sign bearing the symbol "P+" with the indication of the type of transport available to the motorists concerned, is recognized as advisable.

Annex 1, section C, subsection 1, paragraphs 3, 4 and 5

The aim of the proposed amendements is to harmonize at the international level rules applied to certain informative signs as to the colouring system and language of the names of places shown on those signs.

Annex 1, section G, notes at the end of subsections II and III

The amount of information given by advance direction sign G, 1 and direction signs G, 4, C, 5, and G, 6 could be increased if they include symbols used on other signs. Thus, for example, the arrow on sign G, 1 could

bear the symbols of prohibition signs C, 3e or C, 6 giving notice that the relevant prohibitions apply to traffic in the direction indicated by the arrow.

Annex 1, section G, subsection V, paragraphs 1 and 2

See: justification regarding amendments to Article 6, paragraph 2.

Annex 1, section G, subsection V, paragraphs 4 and 6 to 10

The aim of the proposed amendments is to standardize at the international level the signs providing information concerning general speed limits and advisory speed and notifying advised itinerary for heavy vehicles, an escape lane, pedestrian overpass or underpass and an exit from a motorway.

Annex 1, section H, paragraph 4

See: justification regarding amendment to article 8, paragraph 4.

Annex 1, section H, paragraphs 5 to 7

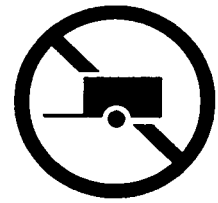
The aim of the proposed amendments is to standardize at the international level additional panels which have already been used by many Contracting Parties.

Annex 2, (former Annex 8), chapter II, subchapter G

See: justification regarding the inclusion of article 26 bis in the Convention.

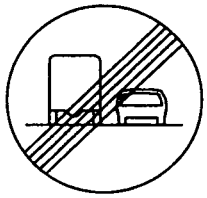
A, 8

A, 24

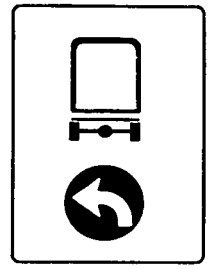


C, 3[g]

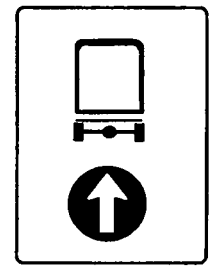
C, 3[h]



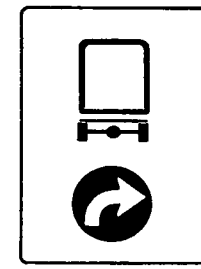
C, 17[d]



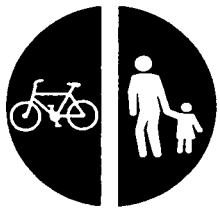
D, 10[a]



D, 10[b]

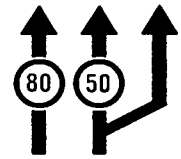


D, 10[c]

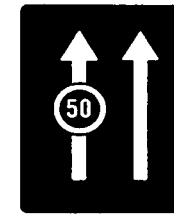


D, 11[a]

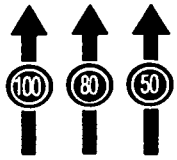
D, 11[b]



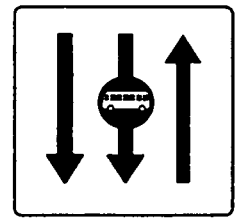
E, 1[a]



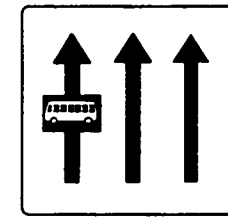
E, 1[b]



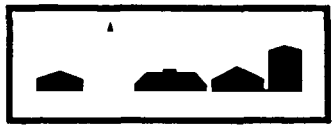
E, 1[c]



E, 2[a]



E, 2[b]

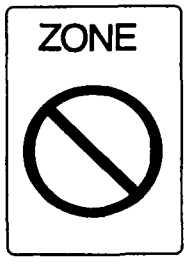


E, 7 [b]

E, 7 [c]

E, 8 [b]

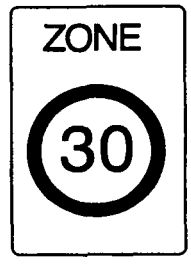
E, 8 [c]



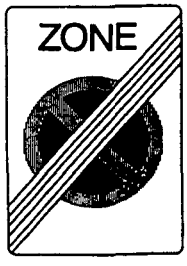
E, 9 [a]

E, 9 [b]

E, 9 [c]

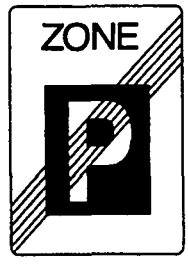


E, 9 [d]

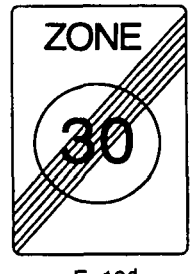


E, 10 [a]

E, 10 [b]

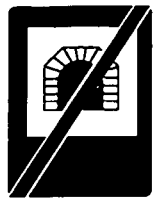


E, 10 [c]



E, 10 [d]

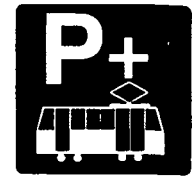
E, 11[a]



E, 11[b]

E, 12[c]

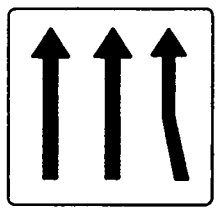
E, 14[b]



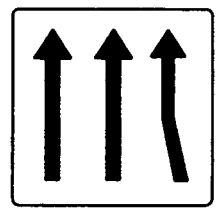
E, 14[c]

G, 9[a]

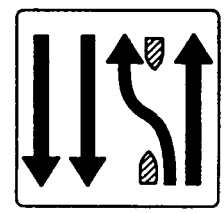
G, 9[b]



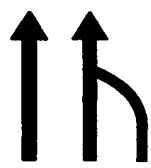
G, 11[a]



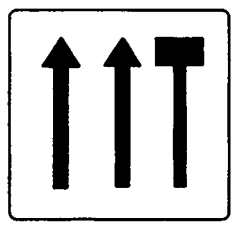
G, 11[b]



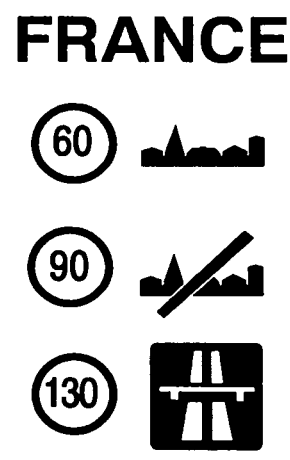
G, 11[c]



G, 12[a]



G, 12[b]



G, 14

G, 17

G, 18

G, 19

G, 20

G, 21

G, 22[a]

G, 22[b]

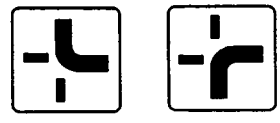
G, 22[c]

H, 5[a]

H, 5[b]

H, 6

H, 7



H, 8

H, 9

PROJETS D'AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Amendements concernant l'ensemble du texte de la Convention et de ses annexes

1. Remplacer le mot "poids" par le mot "masse".

2. Utiliser le système métrique uniquement pour les masses et les dimensions; les distances seront exprimées en "km (miles)".

Amendements au texte principal de la Convention

ARTICLE 2 (Annexes de la Convention)

Modifier comme suit :

"Les annexes de la présente Convention, à savoir :

Annexe 1 : Signaux routiers;

Section A : Signaux d'avertissement de danger;

Section B : Signaux de priorité;

Section C : Signaux d'interdiction ou de restriction;

Section D : Signaux d'obligation;

Section E : Signaux de prescriptions particulières;

Section F : Signaux d'information, d'installation ou de service;

Section G : Signaux de direction, de jalonnement ou d'indication;

Section H : Panneaux additionnels;

Annexe 2 : Marques routières;

Annexe 3 : Reproduction en couleur des signaux, symboles et panneaux dont il est question dans l'annexe 1;

font partie intégrante de la présente Convention."

ARTICLE 5

Paragraphe 1, alinéa b)

"iv) Signaux de prescriptions particulières."

Paragraphe 1, alinéa c)

Modifier comme suit :

"c) Signaux d'indication : Ces signaux ont pour objet de guider les usagers de la route au cours de leurs déplacements ou de leur fournir d'autres indications pouvant leur être utiles; ils se subdivisent en :

i) Signaux d'information, d'installation ou de service;

ii) Signaux de direction, de jalonnement ou d'indication :

Signalisation avancée ou présignalisation;
Signaux de direction;
Signaux d'identification des routes;
Signaux de localisation;
Signaux de confirmation;
Signaux d'indication;

iii) Panneaux additionnels."

ARTICLE 6

Paragraphe 2

Ajouter :

"Dans ce cas, il est fait usage d'une signalisation correspondant à l'une des trois possibilités suivantes :

a) ou bien le signal, complété si nécessaire, par une flèche verticale, est placé au-dessus de la voie de circulation en question;

b) ou bien le signal est placé au bord de la chaussée, lorsque les marques routières indiquent sans doute possible que le signal concerne uniquement la voie de circulation longeant le bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation et que ce signal a pour seul but de confirmer une réglementation locale déjà matérialisée par les marques routières;

c) ou bien les signaux E, 1 ou E, 2 décrits à l'annexe 1, section E, sous-section II, paragraphes 1 et 2, de la présente Convention ou les signaux G, 11 et G, 12 décrits à l'annexe 1, section G, sous-section V, paragraphes 1 et 2, placés au bord de la chaussée."

Paragraphe 4

Modifier comme suit la première phrase de l'alinéa c) :

"c) Les dimensions des signaux d'avertissement de danger et celles des signaux de réglementation (à l'exception des signaux de prescriptions particulières) seront normalisées sur le territoire de chaque Partie contractante. ..."

ARTICLE 7

Paragraphe 1

Ajouter :

"Les symboles en différentes couleurs, foncées ou claires, utilisés sur les signaux peuvent être délimités par des bandes étroites contrastées, claires ou foncées, selon le cas."

ARTICLE 8

Ajouter un nouveau paragraphe 1 bis libellé comme suit :

"1 bis. Dans le cas où il est fait usage de signaux à messages variables, les inscriptions et les symboles qui y sont reproduits doivent également être

conformes au système de signalisation prescrit dans la présente Convention. Toutefois, lorsque, pour un système de signalisation déterminé, des nécessités techniques le justifient, notamment pour permettre une visibilité satisfaisante, et à condition qu'aucune erreur d'interprétation ne soit possible, les signaux ou symboles de teinte sombre peuvent apparaître en teinte claire, les fonds de teinte claire étant alors remplacés par des fonds sombres. La cculeur rouge du symbole d'un signal et de sa bordure ne sera pas modifiée."

Paragraphe 4

Modifier le texte comme suit :

"4. Dans le cas où les autorités compétentes estiment utile de préciser la signification d'un signal ou d'un symbole ou, pour des signaux de réglementation, d'en limiter la portée à certaines périodes, les indications nécessaires pourront être données par des inscriptions apposées sur le signal dans les conditions définies à l'annexe 1 de la présente Convention, ou sur un panneau additionnel. Si les signaux de réglementation doivent être réservés à certaines catégories d'usagers de la route ou si certains usagers doivent être exemptés de ce règlement, cela est indiqué par des panneaux additionnels conformément au paragraphe 4 de la section H de l'annexe 1 (panneaux H, 5^a; H, 5^b et H, 6)."

ARTICLE 9

Paragraphe 1

Modifier le texte comme suit :

"1. L'annexe 1 de la présente Convention indique, dans sa section A, sous-section I, les modèles de signaux d'avertissement de danger, et dans sa section A, sous-section II, les symboles à placer sur ces signaux ainsi que certaines prescriptions pour l'emploi desdits signaux. Conformément au paragraphe 2 de l'article 46 de la présente Convention, chague Etat notifie au Secrétaire général s'il a choisi le modèle A^a ou A^b comme signal d'avertissement."

Paragraphe 4

Remplacer les mots :

"... dans un panneau additionnel du modèle 1 de l'annexe 7 de la présente Convention et placé conformément aux dispositions de ladite annexe; ..."

par :

"... dans un panneau additionnel H, 1 de l'annexe 1, section H, de la présente Convention et placé conformément aux dispositions de ladite section; ..."

Paragraphe 5

Modifier comme suit la dernière partie de ce paragraphe :

"... et les passages à niveau, les Parties contractantes peuvent appliguer les dispositions suivantes :

Au-dessous de tout signal d'avertissement de danger portant un des symboles A, 5; A, 25; A, 26 ou A, 27 décrits à l'annexe 1, section A,

sous-section II, paragraphes 5, 25, 26 et 27, de la présente Convention, il peut être placé un panneau rectangulaire à grand côté vertical portant trois barres obliques rouges sur fond blanc ou jaune, mais alors il sera placé, approximativement au tiers et aux deux tiers de la distance entre le signal et la voie ferrée, des signaux supplémentaires constitués par des panneaux de forme identique et portant respectivement une ou deux barres obliques rouges sur fond blanc ou jaune. Ces signaux peuvent être répétés sur le côté opposé de la chaussée. La description des panneaux mentionnés dans le présent paragraphe est précisée à l'annexe 1, section A, sous-section II, paragraphe 29, de la présente Convention."

Paragraphe 6

Modifier comme suit la dernière partie de ce paragraphe :

"..., cette indication sera donnée sur un panneau additionnel H, 2, de l'annexe 1, section H, de la présente Convention, et placée conformément aux dispositions de ladite section."

Titre "SIGNAUX DE REGLEMENTATION A L'EXCEPTION DE CEUX QUI CONCERNENT L'ARRET OU LE STATIONNEMENT" placé au-dessus de l'article 10

Lire comme suit ce titre :

"SIGNAUX DE REGLEMENTATION"

ARTICLE 10 (Signaux de priorité)

Paragraphe 1

Modifier comme suit :

"1. Les signaux destinés à notifier ou à porter à la connaissance des usagers de la route des règles particulières de priorité à des intersections sont les signaux B, 1; B, 2; B, 3 et B, 4. Les signaux destinés à porter à la connaissance des usagers une règle de priorité aux passages étroits sont les signaux B, 5 et B, 6. Ces signaux sont décrits à l'annexe 1, section B, de la présente Convention."

Paragraphe 4

Modifier comme suit :

"4. Le signal B, 1 ou le signal B, 2 peut être placé ailleurs qu'à une intersection lorsque les autorités compétentes le jugent nécessaire."

Paragraphe 6

Modifier comme suit :

"6. La présignalisation du signal B, 1 se fait à l'aide du même signal complété par un panneau additionnel H, 1, décrit à l'annexe 1, section H, de la Convention.

La présignalisation du signal B, 2 se fait à l'aide du signal B, 1 complété par un panneau rectangulaire qui portera le symbole 'STOP' et un chiffre indiquant à quelle distance se trouve le signal B, 2."

Paragraphe 7

Modifier comme suit la dernière partie de ce paragraphe :

"...; le ou les signaux placés avant cet endroit porteront alors un panneau additionnel H, 1 de l'annexe 1, section H."

Paragraphe 8

Modifier comme suit le début de ce paragraphe :

"8. Si, sur une route, l'approche d'une intersection est annoncée par un signal d'avertissement de danger portant l'un des symboles A, 19, ou si ..."

ARTICLE 11 (Signaux d'interdiction ou de restriction)

Modifier comme suit :

"La section C de l'annexe 1 de la présente Convention décrit les signaux d'interdiction ou de restriction et donne leur signification. Cette section décrit également les signaux notifiant la fin de ces interdictions et restrictions ou de l'une d'entre elles."

ARTICLE 12 (Signaux d'obligation)

Modifier comme suit :

"La section D de l'annexe 1 de la présente Convention décrit les signaux d'obligation et donne leur signification."

ARTICLE 13 (Prescriptions communes aux signaux décrits à l'annexe 4 de la présente Convention)

Modifier comme suit le titre de cet article :

"Prescriptions communes aux signaux décrits aux sections C et D de l'annexe 1 de la présente Convention."

Paragraphe 1

Modifier comme suit la dernière phrase :

"... Sous les signaux placés avant l'endroit où l'obligation, la restriction ou l'interdiction s'impose, il est placé un panneau additionnel H de l'annexe 1, section H."

Insérer les nouveaux paragraphes 3, 4 et 5 libellés :

"3. Les signaux d'interdiction ou de restriction s'appliquent de l'endroit où ils sont placés jusqu'à l'endroit où est placée une signalisation contraire, sinon jusqu'à la prochaine intersection. Si l'interdiction ou la restriction doit s'appliquer au-delà de l'intersection, le signal est répété selon les dispositions de la législation nationale.

4. Lorsqu'un signal de réglementation s'applique à toutes les routes situées dans une zone donnée (validité zonale), il est représenté de la façon indiquée au paragraphe 8 a) de la sous-section II de la section E de l'annexe 1 de la présente Convention.

5. La fin des zones visées au paragraphe 4 ci-dessus est représentée de la façon indiquée au paragraphe 8 b) de la sous-section II de la section E de l'annexe 1 de la présente Convention."

Insérer un nouvel article libellé :

"ARTICLE 13 bis

Signaux de prescriptions particulières

1. La section E de l'annexe 1 de la présente Convention décrit les signaux de prescriptions particulières et en donne la signification.

2. Les signaux E, 7^a; E, 7^b; E, 7^c ou E, 7^d et E, 8^a; E, 8^b; E, 8^c ou E, 8^d notifient aux usagers de la route que la réglementation générale régissant la circulation dans les agglomérations sur le territoire de l'Etat est celle qui est applicable à partir des signaux E, 7^a; E, 7^b; E, 7^c ou E, 7^d jusqu'aux signaux E, 8^a; E, 8^b; E, 8^c ou E, 8^d, sauf dans la mesure où une autre réglementation serait notifiée par d'autres signaux sur certaines sections des routes de l'agglomération. Toutefois, le signal B, 4 devra toujours être placé, pour autant que la priorité cesse à la traversée de l'agglomération, sur les routes à priorité signalée par le signal B, 3. Les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 14 s'appliquent à ces signaux.

3. Les signaux E, 12^a; E, 12^b ou E, 12^c sont placés aux passages pour piétons lorsque les autorités compétentes les estiment utiles.

4. Les signaux de prescriptions particulières ne sont placés, compte tenu de prescriptions du paragraphe 1 de l'article 6, que là où les autorités compétentes les estiment essentiels. Ils peuvent être répétés; un panneau additionnel placé au-dessous du signal peut indiquer la distance entre le signal et l'endroit ainsi signalé; cette distance peut également figurer au bas du signal lui-même."

Titre "SIGNAUX D'INDICATION A L'EXCEPTION DE CEUX QUI CONCERNENT LE STATIONNEMENT" placé au-dessus de l'article 14

Modifier ce titre comme suit :

"SIGNAUX D'INDICATION"

ARTICLE 14

Paragraphe 1

Modifier comme suit :

"1. Les sections F et G de l'annexe 1 de la présente Convention décrivent les signaux donnant les indications utiles aux usagers de la route, ou en donnent des exemples; elles donnent aussi certaines prescriptions pour leur emploi."

Paragraphe 2

Modifier comme suit le début de ce paragraphe :

"2. Les mots figurant sur les signaux d'indication ii) du paragraphe 1 c) de l'article 5 seront, dans les pays qui n'utilisent pas l'alphabet latin ..."

ARTICLE 18 (Signaux de localisation)

Remplacer les paragraphes 1, 2 et 3 par le texte suivant :

"Les signaux de localisation peuvent être utilisés pour indiquer la frontière entre deux pays ou la limite entre deux divisions administratives du même pays ou le nom d'une rivière, d'un col, d'un site, etc. Ces signaux doivent être absolument distincts des signaux visés au paragraphe 2 de l'article 13 bis de la présente Convention."

ARTICLE 20 (Signal aux passages pour piétons)

Supprimer cet article

ARTICLE 21 (Prescriptions communes aux divers signaux d'indication)

Paragraphe 1

Modifier comme suit la première phrase :

"1. Les signaux d'indication visés aux articles 15 à 19 de la présente Convention sont placés là où les autorités compétentes les estiment utiles. ..."

Titre "SIGNAUX RELATIFS A L'ARRET ET AU STATIONNEMENT" placé au-dessus de l'article 22

Supprimer ce titre

ARTICLE 22

Supprimer cet article

ARTICLE 23 (Signaux destinés à régler la circulation des véhicules)

Ajouter un nouveau paragraphe 3 bis libellé comme suit :

" a) Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 6 de la Convention, relatives aux signaux routiers, sont applicables aux signaux lumineux de circulation, à l'exception de ceux qui sont employés aux passages à niveau.

b) Les signaux lumineux de circulation aux intersections seront placés avant l'intersection ou au milieu et au-dessus de celle-ci; ils peuvent être répétés de l'autre côté de l'intersection et/ou à la hauteur des yeux du conducteur.

c) En outre, il est recommandé que les législations nationales prévoient que les signaux lumineux de circulation :

i) soient placés de manière à ne pas gêner la circulation des véhicules sur la chaussée et, pour ceux qui sont implantés sur les accotements, à gêner les piétons le moins possible;

ii) soient facilement visibles de loin et facilement compréhensibles quand on s'en approche;

iii) soient normalisés sur le territoire de chaque Partie contractante, compte tenu des catégories de routes."

Paragraphe 9

Modifier le texte comme suit :

"9. Dans le système tricolore, le feu rouge, le feu jaune et le feu vert peuvent être remplacés par des flèches de même couleur sur fond noir. Lorsqu'elles s'allument, ces flèches ont la même signification que le feu, mais l'interdiction ou l'autorisation est limitée à la direction ou aux directions indiquées par la ou les flèches. Les flèches signifiant autorisation ou interdiction d'aller tout droit auront la pointe dirigée vers le haut. L'utilisation de flèches noires sur fond rouge, jaune-auto ou vert est autorisée. Ces flèches ont la même signification que les flèches susmentionnées."

Paragraphe 11

Le texte actuel du paragraphe 11 devient l'alinéa a).

Ajouter un nouvel alinéa b) libellé comme suit :

" b) Lorsque les autorités compétentes jugent nécessaire d'introduire un signal 'intermédiaire' ou de 'transition' pour les signaux lumineux, ce signal doit avoir la forme d'une flèche de couleur jaune-auto ou blanche dont la pointe est dirigée diagonalement vers le bas, vers la gauche ou vers la droite, ou de deux flèches semblables inclinées respectivement dans l'un et l'autre sens; ces flèches peuvent être clignotantes. Ces flèches jaune-auto ou blanches signifient que la voie est sur le point d'être fermée à la circulation et que les usagers se trouvant sur cette voie doivent passer sur la voie indiquée par la flèche."

ARTICLE 24 (Signaux destinés aux piétons uniquement)

Ajouter un nouveau paragraphe 5 libellé comme suit :

"5. Les signaux lumineux pour piétons peuvent être complétés par des signaux audibles ou tactiles aux passages pour piétons en vue de faciliter aux aveugles la traversée de la chaussée."

ARTICLE 26

Paragraphe 2

Ajouter :

" c) Des lignes discontinues doubles pourront être utilisées pour délimiter une ou plusieurs voies sur lesquelles le sens de la circulation peut être inversé conformément au paragraphe 11 de l'article 23 de la présente Convention."

Paragraphe 4

Modifier le texte comme suit :

"4. Au sens du présent article, ne sont pas des marques longitudinales les lignes longitudinales qui délimitent, pour les rendre plus visibles, les bords de la chaussée ou gui, reliées à des lignes transversales, délimitent sur la surface de la chaussée des emplacements de stationnement ou qui indiquent une interdiction ou des limitations concernant l'arrêt ou le stationnement."

Ajouter un nouvel article libellé comme suit :

"ARTICLE 26 bis

1. Le marquage des voies réservées à certaines catégories de véhicules est réalisé au moyen de lignes qui se distingent clairement des autres lignes continues ou discontinues apposées sur la chaussée, notamment par leur plus grande largeur et par les intervalles plus réduits entre les traits;

2. Lorsqu'une voie est réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun, l'inscription est le mot 'BUS' ou la lettre 'A'. Le signal prévu sera soit du type carré, selon l'annexe 1, section E, soit du type rond, selon l'annexe 1, section D, de la présente Convention, montrant la silbouette blanche d'un autobus sur fond bleu. Les diagrammes A, 58[a] et 58[b] (voir annexe 2 de la présente Convention) sont des illustrations du marquage de voie réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun;

3. La législation nationale doit préciser les conditions dans lesquelles d'autres véhicules peuvent emprunter la voie visée au paragraphe 1."

ARTICLE 27

Paragraphe 1

Modifier la première phrase comme suit :

"1. Une marque transversale consistant en une ligne continue apposée sur la largeur d'une ou plusieurs voies de circulation ..."

Paragraphe 3

Modifier la première pbrase comme suit :

"3. Une marque transversale consistant en une ligne discontinue apposée sur la largeur d'une ou plusieurs voies de circulation ..."

ARTICLE 28

Paragraphe 3

Modifier le texte comme suit :

"3. Une ligne en zigzag sur le côté de la chaussée signifie qu'il est interdit de stationner du côté en cause de la chaussée sur la longueur de cette ligne. La ligne en zigzag, éventuellement complétée par l'inscription 'BUS' ou par la lettre 'A', peut être utilisée pour signaler un arrêt d'autobus ou de trolleybus."

ARTICLE 30

Modifier comme suit :

"L'annexe 2 de la présente Convention constitue un ensemble de recommandations relatives aux schémas et dessins des marques routières."

ARTICLE 35

Paragraphe 2

Modifier comme suit :

"2. A tout passage à niveau sans barrières ni demi-barrières, il est placé, au voisinage immédiat de la voie ferrée, le signal A, 28, décrit à la section A de l'annexe 1. S'il existe une signalisation lumineuse de l'approche des trains ou un signal B, 2 "ARRET", le signal A, 28 est placé sur le même support que cette signalisation ou le signal B, 2. L'apposition du signal A, 28 n'est pas obligatoire : ..." (le reste du texte ne change pas).

Paragraphe 3

Supprimer ce paragraphe.

ARTICLE 36

Paragraphe 1

Modifier comme suit l'alinéa a) :

"a) A faire placer avant tout passage à niveau un des signaux d'avertissement de danger portant un des symboles A, 25; A, 26 ou A, 27; toutefois, un signal pourra ne pas être placé ..." (le reste du texte ne change pas).

Amendements aux annexes de la Convention

Remplacer le texte actuel des annexes 1 à 7 par :

"Annexe 1

SIGNAUX ROUTIERS

Section A

SIGNAUX D'AVERTISSEMENT DE DANGER

I. Modèles

1. Le signal "A" AVERTISSEMENT DE DANGER est du modèle A^a ou du modèle A^b, tous deux décrits ci-après et reproduits à l'annexe 3, sauf les signaux A, 28 et A, 29 qui sont décrits aux paragraphes 28 et 29 ci-dessous, respectivement. Le modèle A^a est un triangle équilatéral dont un côté est horizontal et dont le sommet opposé est en haut; le fond est blanc ou jaune, la bordure est rouge. Le modèle A^b est un carré dont une diagonale est verticale; le fond est jaune, la bordure qui se réduit à un listel est noire. Les symboles qui sont placés sur ces signaux sont, sauf indication contraire dans leur description, noirs ou de couleur bleu foncé.

2. Le côté des signaux A^a de dimensions normales est d'environ 0,90 m; le côté des signaux A^a de petites dimensions ne doit pas être inférieur à 0,60 m. Le côté des signaux A^b de dimensions normales est d'environ 0,60 m; le côté des signaux A^b de petites dimensions ne doit pas être inférieur à 0,40 m.

3. Pour le choix entre les modèles A^a et A^b, voir le paragraphe 2 de l'article 5 et le paragraphe 1 de l'article 9 de la Convention.

II. Symboles et prescriptions pour l'emploi des signaux

1. Virage dangereux ou Virages dangereux

Pour annoncer un virage dangereux ou une succession de virages dangereux, il sera employé, selon le cas, l'un des signaux suivants :

a) A, 1^a : virage à gauche

b) A, 1^b : virage à droite

c) A, 1^c : double virage, ou succession de plus de deux virages, le premier à gauche

d) A, 1^d : double virage, ou succession de plus de deux virages, le premier à droite.

2. Descente dangereuse

a) Pour annoncer une descente à forte inclinaison, il sera employé avec le signal du modèle A^a, le symbole A, 2^a, et avec le signal du modèle A^b, le symbole A, 2^b.

b) La partie gauche du symbole A, 2^a occupe l'angle gauche du panneau du signal et sa base s'étend sur toute la largeur de ce panneau. Dans les symboles A, 2^a et A, 2^b, le chiffre indique la pente en pourcentage; cette indication peut être remplacée par celle d'un rapport (1: 10). Toutefois, les Parties contractantes pourront, au lieu du symbole A, 2^a ou A, 2^b, mais en tenant compte, autant qu'il leur sera possible, des dispositions du paragraphe 2 b) et de l'article 5 de la Convention, choisir, si elles ont adopté le modèle de signal A^a, le symbole A, 2^c et, si elles ont adopté le modèle A^b, le symbole A, 2^d.

3. Montée à forte inclinaison

a) Pour annoncer une montée à forte inclinaison, il sera employé, avec le modèle de signal A^a, le symbole A, 3^a et, avec le modèle A^b, le symbole A, 3^b.

b) La partie droite du symbole A, 3^a occupe l'angle droit du panneau du signal et sa base s'étend sur toute la largeur de ce panneau. Dans les symboles A, 3^a et A, 3^b, le chiffre indique la pente en pourcentage; cette indication peut être remplacée par celle d'un rapport (1: 10). Toutefois, les Parties contractantes ayant choisi le symbole A, 2^c comme symbole de descente dangereuse pourront, au lieu du symbole A, 3^a choisir le symbole A, 3^c, et les Parties contractantes ayant choisi le symbole A, 2^d pourront, au lieu du symbole A, 3^b choisir le symbole A, 3^d.

4. Chaussée rétrécie

Pour annoncer un rétrécissement de la chaussée, il sera employé le symbole A, 4^a ou un symbole indiquant plus clairement la configuration des lieux, tel que A, 4^b.

5. Pont mobile

a) Pour annoncer un pont mobile, il sera employé le symbole A, 5.

b) Au-dessous du signal d'avertissement comportant ce symbole A, 5, il pourra être placé un panneau rectangulaire du modèle A, 29[a] décrit au paragraphe 29 ci-dessous, mais il sera alors placé approximativement au tiers et aux deux tiers de la distance entre le signal comportant le symbole A, 5 et le pont mobile, des panneaux des modèles A, 29[b] et A, 29[c] décrits audit paragraphe.

6. Débouché sur un quai ou une berge

Pour annoncer gue la route va déchoucher sur un quai ou une berge, il sera employé le symbole A, 6.

7. Profil irrégulier

a) Pour annoncer un cassis, un pont en dos-d'âne, un dos-d'âne ou un passage où la chaussée est en mauvais état, il sera employé le symbole A, 7[a].

b) Pour annoncer un pont en dos d'âne ou un dos d'âne, le symbole A, 7[a] pourra être remplacé par le symbole A, 7[b].

c) Pour annoncer un cassis le symbole A, 7[a] peut être remplacé par le symbole A, 7[c].

8. Accotements dangereux

a) Pour annoncer une section de route où les accotements sont particulièrement dangereux, c'est le symbole A, 8 qui est utilisé.

b) Le symbole peut être inversé.

9. Chaussée glissante

Pour annoncer une section de route où la chaussée risque d'être particulièrement glissante, il sera employé le symbole A, 9.

10. Projections de gravillons

Pour annoncer une section de route où des projections de gravillons risquent de se produire, il sera employé, avec le signal du modèle A[a], le symbole A, 10[a], et avec le signal du modèle A[b], le symbole A, 10[b].

11. Chutes de pierres

a) Pour annoncer un passage où un danger existe du fait de chutes de pierres et de la présence de pierres sur la route qui en résulte, il sera employé, avec le signal du modèle A[a], le symbole A, 11[a], et avec le signal du modèle A[b], le symbole A, 11[b].

b) Dans les deux cas, la partie droite du symbole occupe le coin droit du panneau de signalisation.

c) Le symbole peut être inversé.

12. Passage pour piétons

a) Pour annoncer un passage pour piétons indiqué soit par des marques sur la chaussée, soit par les signaux E, 12, il sera employé le symbole A, 12, dont il existe deux modèles : A, 12[a] et A, 12[b].

b) Le symbole peut être inversé.

13. Enfants

a) Pour annoncer un passage fréquenté par des enfants, tel que la sortie d'une école ou d'un terrain de jeux, il sera employé le symbole A, 13.

b) Le symbole peut être inversé.

14. Débouché de cyclistes

a) Pour annoncer un passage où fréquemment des cyclistes débouchent sur la route ou la traversent, il sera employé le symbole A, 14.

b) Le symbole peut être inversé.

15. Passage de bétail et d'autres animaux

a) Pour annoncer une section de route où existe un risque particulier de traversée de la route par des animaux, il sera employé un symbole représentant la silhouette d'un animal de l'espèce, domestique ou vivant en liberté, dont il s'agit principalement, tel que : le symbole A, 15^a pour un animal domestique et le symbole A, 15^b pour un animal vivant en liberté.

b) Le symbole peut être inversé.

16. Travaux

Pour annoncer une section de route où des travaux sont en cours, il sera employé le symbole A, 16.

17. Signalisation lumineuse

a) S'il est jugé indispensable d'annoncer un passage où la circulation est réglée par des feux tricolores de signalisation, parce que les usagers de la route ne peuvent guère s'attendre à rencontrer un tel passage, il sera employé le symbole A, 17. Il y a trois modèles de symbole A, 17, A, 17^a, A, 17^b, A, 17^c qui correspondent à la disposition des feux dans le système tricolore décrit aux paragraphes 4 à 6 de l'article 23 de la Convention.

b) Ce symbole est en trois couleurs, celles des feux dont il annonce l'approche.

18. Intersection où la priorité est celle qui est définie par la règle générale de priorité

a) Pour annoncer une intersection où la priorité est celle qui est définie par la règle générale de priorité en vigueur dans le pays, il sera employé avec le signal du modèle A^a, le symbole A, 18^a, et avec le signal du modèle A^b, le symbole A, 18^b.

b) Les symboles A, 18^a et A, 18^b pourront être remplacés par des symboles indiquant plus clairement la nature de l'intersection, tels que A, 18^c; A, 18^d; A, 18^e; A, 18^f et A 18^g.

19. Intersection avec une route dont les usagers doivent céder le passage

a) Pour annoncer une intersection avec une route dont les usagers doivent céder le passage, il sera employé le symbole A, 19[a].

b) Le symbole A, 19[a] pourra être remplacé par des symboles indiquant plus clairement la nature de l'intersection, tels que : A, 19[b] et A, 19[c].

c) Ces symboles ne pourront être employés sur une route que s'il est placé sur la route ou les routes avec lesquelles elle forme l'intersection annoncée, le signal B, 1 ou le signal B, 2 ou si ces routes sont telles (par exemple, des sentiers ou des chemins de terre) qu'en vertu de la législation nationale, les conducteurs y circulant doivent, même en l'absence de ces signaux, céder le passage à l'intersection. L'emploi de ces symboles sur les routes où est placé le signal B, 3 sera limité à certains cas exceptionnels.

20. Intersection avec une route aux usagers de laquelle le passage doit être cédé

a) Si à l'intersection le signal "CEDEZ LE PASSAGE" B, 1 est apposé, il sera employé le symbole A, 20 aux abords de celle-ci.

b) Si à l'intersection le signal "ARRET" B, 2 est apposé, le symbole employé aux abords de celle-ci sera celui des deux symboles A, 21[a] et A, 21[b] qui correspond au modèle du signal B, 2.

c) Toutefois, au lieu d'employer le signal A[a] avec ces symboles, il pourra être employé le signal B, 1 ou les signaux B, 2 conformément au paragraphe 6 de l'article 10 de la Convention.

21. Intersection à sens giratoire

Pour annoncer une intersection à sens giratoire, il sera employé le symbole A, 22.

22. Intersection où la circulation est réglée par une signalisation lumineuse

Dans le cas où la circulation est réglée à l'intersection par une signalisation lumineuse, il pourra être placé en supplément ou en remplacement des signaux décrits aux paragraphes 18 à 21 ci-dessus un signal A[a] ou A[b] portant le symbole A, 17 décrit au paragraphe 17 ci-dessus.

23. Circulation dans les deux sens

a) Pour annoncer une section de route où la circulation se fait, provisoirement ou de façon permanente, dans les deux sens et sur la même chaussée alors que dans la section précédente elle se faisait sur une route à sens unique ou sur une route avec plusieurs chaussées réservées pour la circulation à sens unique, il sera employé le symbole A, 23.

b) Le signal portant ce symbole sera répété à l'entrée de la section ainsi que, aussi souvent qu'il sera nécessaire, sur la section.

24. Bouchons

a) Pour annoncer une section de la route où la circulation peut être entravée par des boucbons, il sera employé le symbole A, 24.

b) Ce symbole peut être inversé.

25. Passages à niveau munis de barrières

Pour annoncer les passages à niveau munis de barrières complètes ou de demi-barrières disposées en chicane de chaque côté de la voie ferrée, il sera employé le symbole A, 25.

26. Autres passages à niveau

Pour annoncer les autres passages à niveau, il sera employé le symbole A, 26^a ou A, 26^b, ou encore le symbole A, 27, selon le cas.

27. Croisement avec une voie de tramway

Pour annoncer un croisement avec une voie de tramway, à moins qu'il ne s'agisse pas d'un passage à niveau au sens de la définition donnée à l'article premier de la Convention, le symbole A, 27 pourra être employé.

NOTE - S'il est jugé nécessaire d'annoncer les croisements de routes et de voies ferrées où à la fois la circulation ferroviaire est très lente et la circulation routière est réglée par un convoyeur de véhicules ferroviaires faisant avec le bras les signaux nécessaires, il sera employé le signal A, 32 décrit au paragraphe 32 ci-dessous.

28. Signaux à placer au voisinage immédiat des passages à niveau

a) Il y a trois modèles du signal A, 28 visé au paragraphe 2 de l'article 35 de la Convention : A, 28^a; A, 28^b et A, 28^c.

b) Les modèles A, 28^a et A, 28^b sont à fond blanc ou jaune et bordure rouge ou noire; le modèle A, 28^c est à fond blanc ou jaune et bordure noire; l'inscription du modèle A, 28^c est en lettres noires. Le modèle A, 28^b n'est à employer que si la ligne a au moins deux voies ferrées; dans le modèle A, 28^c le panneau additionnel n'est placé que si la ligne comporte au moins deux voies ferrées et il indique alors le nombre de voies.

c) La longueur normale des bras de la croix est d'au moins 1,20 m. A défaut d'espace suffisant, le signal peut être présenté avec ses pointes dirigées vers le haut et vers le bas.

29. Signaux additionnels aux abords des passages à niveau ou des ponts mobiles

a) Les panneaux mentionnés au paragraphe 5 de l'article 9 de la Convention sont les signaux A, 29^a, A, 29^b et A, 29^c. La pente descendante des barres est orientée vers la chaussée.

b) Au-dessus des signaux A, 29^b et A, 29^c peut être placé, de la même façon qu'il doit l'être au-dessus du signal A, 29^a, le signal d'avertissement de danger de passage à niveau ou de pont mobile.

30. Aérodrome

a) Pour annoncer un passage où la route risque d'être survolée à basse altitude par des aéronefs décollant ou atterrissant sur un aérodrome, il sera employé le symbole A, 30.

b) Le symbole peut être inversé.

31. Vent latéral

a) Pour annoncer une section de route où souffle fréquemment un vent latéral violent, il sera employé le symbole A, 31.

b) Le symbole peut être inversé.

32. Autres dangers

a) Pour annoncer un passage comportant un danger autre que ceux qui sont énumérés aux paragraphes 1 à 31 ci-dessus ou à la section B de la présente annexe, il pourra être employé le symbole A, 32.

b) Les Parties contractantes peuvent toutefois adopter des symboles expressifs conformément aux dispositions du paragraphe 1 a), ii) de l'article 3 de la Convention.

c) Le signal A, 32 peut être employé notamment pour annoncer les traversées de voies ferrées où à la fois la circulation ferroviaire est très lente et la circulation routière est réglée par un convoyeur de véhicules ferroviaires faisant avec le bras les signaux nécessaires.

Section B

SIGNAUX DE PRIORITE

NOTE - Lorsque, à une intersection comportant une route prioritaire, le tracé de cette dernière s'infléchit, un panneau additionnel H, 8 montrant sur un schéma de l'intersection le tracé de la route prioritaire pourra être placé au-dessous des signaux d'avertissement de danger annonçant l'intersection ou des signaux de priorité, placés ou non, à l'intersection.

1. Signal "CEDEZ LE PASSAGE"

a) Le signal "CEDEZ LE PASSAGE" est le signal B, 1. Il a la forme d'un triangle équilatéral dont un côté est horizontal et dont le sommet opposé est en bas; le fond est blanc ou jaune, la bordure est rouge; le signal ne porte pas de symbole.

b) Le côté du signal de dimensions normales est d'environ 0,90 m, celui des signaux de petites dimensions ne doit pas être inférieur à 0,60 m.

2. Signal "ARRET"

a) Le signal "ARRET" est le signal B, 2 dont il y a deux modèles :

i) Le modèle B, 2^a est octogonal à fond rouge et porte le mot "STOP" en blanc, en anglais ou dans la langue de l'Etat intéressé; la hauteur du mot est au moins égale au tiers de la hauteur du panneau;

ii) Le modèle B, 2^b est circulaire à fond blanc ou jaune avec bordure rouge; il porte à l'intérieur le signal B, 1 sans inscription et, en outre, vers le haut, en grands caractères, le mot "STOP" en noir ou en bleu foncé, en anglais ou dans la langue de l'Etat intéressé.

b) La hauteur du signal B, 2^a de dimensions normales et le diamètre du signal B, 2^b de dimensions normales sont d'environ 0,90 m; ceux des signaux de petites dimensions ne doivent pas être inférieurs à 0,60 m.

c) Pour le choix entre les modèles B, 2^a et B, 2^b, voir le paragraphe 2 de l'article 5 et le paragraphe 3 de l'article 10 de la Convention.

3. Signal "ROUTE A PRIORITE"

a) Le signal "ROUTE A PRIORITE" est le signal B, 3. Il a la forme d'un carré dont une diagonale est verticale. Le listel du signal est noir; le signal comporte en son centre un carré jaune ou orange avec un listel noir; l'espace entre les deux carrés est blanc.

b) Le côté du signal de dimensions normales est d'environ 0,50 m; celui des signaux de petites dimensions ne doit pas être inférieur à 0,35 m.

4. Signal "FIN DE PRIORITE"

Le signal "FIN DE PRIORITE" est le signal B, 4. Il est constitué par le signal B, 3 ci-dessus auguel est ajouté une bande médiane perpendiculaire aux côtés inférieur gauche et supérieur droit, ou une série de traits noirs ou gris parallèles formant une bande du type sus-indiqué.

5. Signal indiquant la priorité à la circulation venant en sens inverse

a) Si, à un passage étroit où le croisement est difficile ou impossible, la circulation est réglementée et si, les conducteurs pouvant voir distinctement de nuit comme de jour sur toute son étendue le passage en cause, la réglementation consiste dans l'attribution de la priorité à un sens de la circulation et non dans l'installation de signaux lumineux de circulation, il sera placé face à la circulation, du côté du passage où celle-ci n'a pas la priorité, le signal B, 5 "PRIORITE A LA CIRCULATION VENANT EN SENS INVERSE". Ce signal notifie l'interdiction de s'engager dans le passage étroit tant qu'il n'est pas possible de traverser ledit passage sans obliger des véhicules venant en sens inverse à s'arrêter.

b) Ce signal est circulaire à fond blanc ou jaune avec bordure rouge, la flèche indiquant le sens prioritaire est noire et celle qui indique l'autre sens est rouge.

6. Signal indiquant la priorité par rapport à la circulation venant en sens inverse

a) Pour notifier aux conducteurs qu'à un passage étroit ils ont la priorité par rapport aux véhicules venant en sens inverse, il sera employé le signal B, 6.

b) Ce signal est rectangulaire à fond bleu; la flèche dirigée vers le haut est blanche, l'autre rouge.

c) Lorsqu'un signal B, 6 est employé, il est placé sur la route de l'autre côté du passage étroit en cause, le signal B, 5 destiné à la circulation dans l'autre sens.

Section C

SIGNAUX D'INTERDICTION OU DE RESTRICTION

I. Caractéristiques générales et symboles

1. Les signaux d'interdiction ou de restriction sont circulaires; leur diamètre ne doit pas être inférieur à 0,60 m en dehors des agglomérations et

à 0,40 m ou 0,20 m pour les signaux d'interdiction ou de limitation de l'arrêt et du stationnement dans les agglomérations.

2. Sauf les exceptions précisées ci-après à l'occasion de la description des signaux en cause, les signaux d'interdiction ou de restriction sont à fond blanc ou jaune, ou à fond bleu pour les signaux d'interdiction ou de limitation de l'arrêt et du stationnement avec large bordure rouge; les symboles ainsi que, s'il en existe, les inscriptions, sont noirs ou de couleur bleu foncé et les barres obliques, s'il en existe, sont rouges et doivent être inclinées de haut en bas en partant de la gauche.

II. Description

1. Interdiction et restriction d'accès

a) Pour notifier l'interdiction d'accès à tout véhicule, il sera employé le signal C, 1 "ACCES INTERDIT" dont il existe deux modèles : C, 1^a et C, 1^b.

b) Pour notifier que toute circulation de véhicules est interdite dans les deux sens, il sera employé le signal C, 2 "CIRCULATION INTERDITE DANS LES DEUX SENS".

c) Pour notifier l'interdiction d'accès à une certaine catégorie de véhicules ou d'usagers seulement, il sera employé un signal portant comme symbole la silhouette des véhicules ou usagers dont la circulation est interdite. Les signaux C, 3^a; C, 3^b; C, 3^c; C, 3^d; C, 3^e; C, 3^f; C, 3^g; C, 3^h; C, 3^i; C, 3^j; C, 3^k; C, 3^l ont les significations suivantes :

C, 3^a "ACCES INTERDIT A TOUS VEHICULES A MOTEUR, A L'EXCEPTION DES MOTOCYCLES A DEUX ROUES SANS SIDE-CAR"

C, 3^b "ACCES INTERDIT AUX MOTOCYCLES"

C, 3^c "ACCES INTERDIT AUX CYCLES"

C, 3^d "ACCES INTERDIT AUX CYCLOMOTEURS"

C, 3^e "ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AFFECTES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES"

L'inscription, soit en clair sur la silhouette du véhicule, soit, conformément au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention, dans un panneau additionnel placé au-dessous du signal C, 3e, d'un chiffre de tonnage, signifie que l'interdiction ne s'applique que si le poids maximal autorisé du véhicule, ou de l'ensemble des véhicules, dépasse ce chiffre.

C, 3^f "ACCES INTERDIT A TOUT VEHICULE A MOTEUR ATTELE D'UNE REMORQUE AUTRE QU'UNE SEMI-REMORQUE OU UNE REMORQUE A UN ESSIEU"

L'inscription, soit en clair sur la silhouette de la remorque, soit conformément au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention, dans un panneau additionnel placé au-dessous du signal C, 3^f, d'un chiffre de tonnage signifie que l'interdiction ne s'applique que si le poids maximal autorisé de la remorque dépasse ce chiffre.

Les Parties contractantes pourront, dans les cas où elles le jugeront approprié, remplacer dans le symbole la silhouette de l'arrière du camion par celle de l'arrière d'une voiture de

tourisme, et la silhouette de la remorque telle qu'elle est dessinée par celle d'une remorque attelable derrière une telle voiture.

"C, 3^g 'ACCES INTERDIT A TOUT VEHICULE A MOTEUR ATTELE D'UNE REMORQUE'

L'indication en caractères de couleur claire soit sur la silhouette de la remorque, soit, conformément au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention, sur un panneau additionnel placé au-dessous du signal C, 3^g, d'un tonnage, signifie que l'interdiction ne s'applique que si la masse totale autorisée en charge de la remorque dépasse ce chiffre."

"C, 3^h 'ACCES INTERDIT AUX VEHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES POUR LESQUELLES UNE SIGNALISATION SPECIALE EST PRESCRITE'

Pour indiquer une interdiction d'accès à des véhicules transportant certaines catégories de marchandises dangereuses, il peut être fait usage du signal C, 3^h, complété si nécessaire, par un panneau additionnel. Les indications portées sur ce panneau additionnel spécifient que l'interdiction ne s'applique que pour le transport des marchandises dangereuses déterminées par la législation nationale."

C, 3^i "ACCES INTERDIT AUX PIETONS"

C, 3^j "ACCES INTERDIT AUX VEHICULES A TRACTION ANIMALE"

C, 3^k "ACCES INTERDIT AUX CHARRETTES A BRAS"

C, 3^l "ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AGRICOLES A MOTEUR"

NOTE - Les Parties contractantes pourront choisir de ne pas faire figurer sur les signaux C, 3^a à C, 3^l la barre rouge oblique reliant le quadrant supérieur gauche au quadrant inférieur droit ou, si cela ne nuit pas à la visibilité et à la compréhension du symbole, de ne pas interrompre la barre au droit de celui-ci.

d) Pour notifier l'interdiction d'accès à plusieurs catégories de véhicules ou d'usagers, il pourra être employé, soit autant de signaux d'interdiction qu'il y a de catégories interdites, soit un signal d'interdiction comportant les diverses silhouettes des véhicules ou usagers dont la circulation est interdite. Les signaux C, 4^a "ACCES INTERDIT AUX VEHICULES A MOTEUR" et C, 4^b "ACCES INTERDIT AUX VEHICULES A MOTEUR ET AUX VEHICULES A TRACTION ANIMALE" sont des exemples d'un tel signal.

Il ne pourra être placé de signal comportant plus de deux silhouettes en dehors des agglomérations ni plus de trois dans les agglomérations.

e) Pour notifier l'interdiction d'accès aux véhicules dont la masse ou les dimensions dépassent certaines limites, il sera employé les signaux.

C, 5 "ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AYANT UNE LARGEUR SUPERIEURE A ... METRES"

C, 6 "ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AYANT UNE HAUTEUR TOTALE SUPERIEURE A ... METRES"

C, 7 "ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AYANT UNE MASSE EN CHARGE DE PLUS DE ... TONNES"

C, 8 "ACCES INTERDIT AUX VEHICULES PESANT PLUS DE ... TONNES SUR UN ESSIEU"

C, 9 "ACCES INTERDIT AUX VEHICULES OU ENSEMBLES DE VEHICULES AYANT UNE LONGUEUR SUPERIEURE A ... METRES"

f) Pour notifier l'interdiction aux véhicules de circuler sans maintenir entre eux un intervalle au moins égal à celui gui est indiqué sur le signal d'interdiction, il sera employé le signal C, 10 "INTERDICTION AUX VEHICULES DE CIRCULER SANS MAINTENIR ENTRE EUX UN INTERVALLE D'AU MOINS ... METRES".

2. Interdiction de tourner

Pour notifier l'interdiction de tourner (à droite ou à gauche selon le sens de la flèche), il sera employé le signal C, 11^{a} "INTERDICTION DE TOURNER A GAUCHE" ou le signal C, 11^{b} "INTERDICTION DE TOURNER A DROITE".

3. Interdiction de faire demi-tour

a) Pour notifier l'interdiction de faire demi-tour, il sera employé le signal C, 12 "INTERDICTION DE FAIRE DEMI-TOUR"

b) Le symbole peut être inversé s'il y a lieu.

4. Interdiction de dépassement

a) Pour notifier qu'en supplément des prescriptions générales imposées pour le dépassement par les textes en vigueur, il est interdit de dépasser les véhicules à moteur autres que les cyclomoteurs à deux roues et les motocycles à deux roues sans side-car circulant sur route, il sera employé le signal C, 13^{a} "INTERDICTION DE DEPASSER".

Il existe deux modèles de ce signal : C, 13^{aa} et C, 13^{ab}.

b) Pour notifier que le dépassement n'est interdit qu'aux véhicules affectés au transport de marchandises dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes, il sera employé le signal C, 13^{b} "DEPASSEMENT INTERDIT AUX VEHICULES AFFECTES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES".

Il existe deux modèles de ce signal C, 13^{ba} et C, 13^{bb}.

Une inscription dans un panneau additionnel placé au-dessous du signal conformément au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention peut modifier le poids maximal autorisé du véhicule au-dessus duquel l'interdiction s'applique.

5. Limitation de vitesse

a) Pour notifier une limitation de vitesse, il sera employé le signal C, 14 "VITESSE MAXIMALE LIMITEE AU CHIFFRE INDIQUE". Le chiffre apposé dans le signal indique la vitesse maximale dans l'unité de mesure la plus couramment employée dans le pays pour désigner la vitesse des véhicules. A la suite ou au-dessous du chiffre de la vitesse peut être ajouté, par exemple, "km" (kilomètres) ou "M" (miles).

b) Pour notifier une limitation de vitesse applicable seulement aux véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse un chiffre donné, une inscription comportant ce chiffre sera placée dans un panneau additionnel au-dessous du signal conformément au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention.

6. Interdiction de faire usage d'avertisseurs sonores

Pour notifier l'interdiction de faire usage d'avertisseurs sonores, sauf en vue d'éviter un accident, il sera employé le signal C, 15 "INTERDICTION DE FAIRE USAGE D'AVERTISSEURS SONORES". Ce signal, lorsqu'il n'est pas placé à l'entrée d'une agglomération à l'aplomb du signal de localisation de l'agglomération ou peu après ce signal, doit être complété par un panneau additionnel du modèle H, 2, décrit à la section H de la présente annexe, indiquant la longueur sur laquelle l'interdiction s'applique. Il est recommandé de ne pas placer ce signal à l'entrée des agglomérations lorsque l'interdiction est édictée pour toutes les agglomérations et de prévoir qu'à l'entrée d'une agglomération le signal de localisation de l'agglomération notifie aux usagers que la réglementation de la circulation devient celle qui est applicable sur son territoire dans les agglomérations.

7. Interdiction de passer sans s'arrêter

a) Pour notifier la proximité d'un poste de douane, où l'arrêt est obligatoire, il sera employé le signal C, 16 "INTERDICTION DE PASSER SANS S'ARRETER". Par dérogation à l'article 8 de la Convention, le symbole de ce signal comporte le mot "Douane"; l'inscription est portée de préférence en deux langues; les Parties contractantes qui implanteront des signaux C, 16 devront s'efforcer de s'entendre à l'échelon régional pour que ce mot figure dans une même langue sur les signaux qu'elles implantent.

b) Ce même signal peut être employé pour indiquer d'autres interdictions de passer sans s'arrêter; en ce cas le mot "douane" est remplacé par une autre inscription très courte indiquant le motif de l'arrêt.

8. Fin d'interdiction ou de restriction

a) Pour indiquer le point où toutes les interdictions notifiées par des signaux d'interdiction pour des véhicules en mouvement cessent d'être valables, il sera employé le signal C, 17^{a} "FIN DE TOUTES LES INTERDICTIONS LOCALES IMPOSEES AUX VEHICULES EN MOUVEMENT". Ce signal sera circulaire, à fond blanc ou jaune, sans bordure ou avec un simple listel noir, et comportera une bande diagonale, inclinée de haut en bas en partant de la droite, qui pourra être noire ou gris foncé ou consister en lignes parallèles noires ou grises.

b) Pour indiquer le point où une interdiction ou une restriction donnée notifiée aux véhicules en mouvement par un signal d'interdiction ou de restriction cesse d'être valable, il sera employé le signal C, 17^{b} "FIN DE LA LIMITATION DE VITESSE" ou le signal C, 17^{c} "FIN DE L'INTERDICTION DE DEPASSER" ou le signal C, 17^{d} "FIN DE L'INTERDICTION DE DEPASSER POUR LES VEHICULES AFFECTES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES". Ces signaux seront analogues au signal C, 17^{a}, mais montreront, en outre, en gris clair le symbole de l'interdiction ou de la restriction à laquelle il est mis fin.

c) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention, les signaux visés au présent paragraphe 8 peuvent être placés au revers du signal d'interdiction ou de restriction destiné à la circulation venant en sens inverse.

9. Interdiction ou limitation d'arrêt ou de stationnement

a) i) Pour notifier les endroits où le stationnement est interdit, il sera employé le signal C, 18 "STATIONNEMENT INTERDIT"; pour notifier les endroits

où l'arrêt et le stationnement sont interdits, il sera employé le signal C, 19 "ARRET ET STATIONNEMENT INTERDITS".

ii) Le signal C, 18 peut être remplacé par un signal circulaire à bordure rouge et barre transversale rouge, portant en noir sur fond blanc ou jaune la lettre ou l'idéogramme qui désigne le stationnement dans l'Etat intéressé.

iii) Des inscriptions dans une plaque additionnelle apposée au-dessous du signal peuvent restreindre la portée de l'interdiction en indiquant, selon le cas,

Les jours de la semaine ou du mois ou les heures de la journée pendant lesquels l'interdiction s'applique,

La durée au-delà de laquelle le signal C, 18 interdit le stationnement ou la durée au-delà de laquelle le signal C, 19 interdit l'arrêt et le stationnement,

Les exceptions concernant certaines catégories d'usagers de la route.

iv) L'inscription concernant la durée au-delà de laquelle le stationnement ou l'arrêt est interdit peut, au lieu d'être portée dans une plaque additionnelle, être apposée dans la partie inférieure du cercle rouge du signal.

b) i) Lorsque le stationnement est autorisé tantôt d'un côté, tantôt de l'autre de la route, il est employé, au lieu du signal C, 18, les signaux C, 20^a et C, 20^b "STATIONNEMENT ALTERNE".

ii) L'interdiction de stationner s'applique du côté du signal C, 20^a, les jours impairs et, du côté du signal C, 20^b, les jours pairs, l'heure du changement de côté étant fixée par la législation nationale, sans nécessairement l'être à minuit. La législation nationale peut aussi fixer une périodicité non quotidienne de l'alternance du stationnement; les chiffres I et II sont alors remplacés sur les signaux par les périodes d'alternance, par exemple 1-15 et 16-31 pour une alternance le 1er et le 16 de chaque mois.

iii) Le signal C, 18 peut être employé par les Etats qui n'adoptent pas les signaux C, 19, C, 20^a et C, 20^b, complété par des inscriptions additionnelles, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention.

c) i) Sauf dans des cas particuliers, les signaux sont implantés de façon que leur disque soit perpendiculaire à l'axe de la route ou peu incliné par rapport au plan perpendiculaire à cet axe.

ii) Toutes les interdictions et restrictions de stationnement ne s'appliquent gue du côté de la chaussée sur lequel les signaux sont apposés.

iii) Sauf indications contraires qui pourront être données,

Soit sur un panneau additionnel H, 2 de la section H de la présente annexe et indiquant la longueur sur laquelle s'applique l'interdiction.

Soit conformément aux prescriptions de l'alinéa c) v) ci-après, les interdictions s'appliquent à partir de l'aplomb du signal jusqu'au prochain débouché d'une route.

iv) Au-dessous du signal placé à l'endroit où commence l'interdiction, peut être placé un panneau additionnel H, 3^a ou H, 4^a représenté à la section H de la présente annexe. Au-dessous des signaux répétant l'interdiction, peut être placé un panneau additionnel H, 3^b ou H, 4^b représenté à la section H de la présente annexe. A l'endroit où prend fin l'interdiction, peut être placé un nouveau signal d'interdiction complété par un panneau additionnel H, 3^c ou H, 4^c représenté à la section H de la présente annexe. Les panneaux H, 3 sont placés parallèlement à l'axe de la route et les panneaux H, 4 perpendiculairement à cet axe. Les distances éventuellement mentionnées par les panneaux H, 3 sont celles sur lesquelles s'applique l'interdiction dans le sens de la flèche.

v) Si l'interdiction cesse avant le prochain débouché d'une route, il est apposé le signal avec panneau additionnel de fin d'interdiction décrit ci-dessus à l'alinéa c) iv). Toutefois, si l'interdiction ne s'applique que sur une courte longueur, il pourra n'être apposé qu'un seul signal portant :

Dans le cercle rouge, l'indication de la longueur sur laquelle elle s'applique, ou

Un panneau additionnel du modèle H, 3.

vi) Aux emplacements munis de parcomètres, la présence de ceux-ci notifie que le stationnement est payant et que sa durée est limitée à celle du fonctionnement de la minuterie.

vii) Dans les zones où la durée du stationnement est limitée mais où le stationnement n'est pas payant, la limitation peut, au lieu d'être notifiée par des signaux C, 18 complétés par des panneaux additionnels, être notifiée par une bande de couleur bleue apposée, à une hauteur d'environ 2 m, sur les supports d'éclairage, les arbres, etc., bordant la chaussée, ou par des lignes sur la bordure de la chaussée.

Section D

SIGNAUX D'OBLIGATION

I. Caractéristiques générales et symboles

1. Les signaux d'obligation sont circulaires, sauf le signal D, 10 décrit au paragraphe 10 de la sous-section II de la présente section, qui est rectangulaire; leur diamètre ne doit pas être inférieur à 0,60 m en dehors des agglomérations et à 0,40 m dans les agglomérations. Toutefois, des signaux dont le diamètre n'est pas inférieur à 0,30 m peuvent être associés à des signaux lumineux ou placés sur les bornes des refuges.

2. Sauf disposition contraire, les signaux sont de couleur bleue et les symboles sont blancs ou de couleur claire, ou bien les signaux sont blancs avec un listel rouge et les symboles sont noirs.

II. Description

1. Direction obligatoire

Pour notifier la direction que les véhicules ont l'obligation de suivre ou les seules directions que les véhicules peuvent emprunter, il sera employé le modèle D, 1^a du signal D, 1 "DIRECTION OBLIGATOIRE" dans lequel la ou les flèches seront dirigées dans la ou les directions en cause. Toutefois, au lieu d'employer le signal D, 1^a, il peut être employé, par dérogation aux dispositions de la sous-section I de la présente section, le signal D, 1^b; ce signal D, 1^b est noir avec un listel blanc et un symbole blanc.

2. Contournement obligatoire

Le signal D, 2 "CONTOURNEMENT OBLIGATOIRE" placé, par dérogation au paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention, sur un refuge ou devant un obstacle sur la chaussée, notifie que les véhicules ont l'obligation de passer du côté du refuge ou de l'obstacle indiqué par la flèche.

3. Intersection à sens giratoire obligatoire

Le signal D, 3 "INTERSECTION A SENS GIRATOIRE OBLIGATOIRE" notifie aux conducteurs qu'ils sont tenus de se conformer aux règles concernant les intersections à sens giratoire.

4. Piste cyclable obligatoire

Le signal D, 4 "PISTE CYCLABLE OBLIGATOIRE" notifie aux cyclistes que le chemin à l'entrée duquel il est placé leur est réservé et aux conducteurs d'autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cette piste. Les cyclistes sont tenus d'utiliser la piste si celle-ci longe une chaussée, un chemin pour piétons ou un chemin pour cavaliers et va dans la même direction. Toutefois, les conducteurs de cyclomoteurs sont aussi tenus, dans les mêmes conditions, d'utiliser la piste cyclable, si la législation nationale le prévoit ou si cela est imposé par un panneau additionnel comportant une inscription ou le symbole du signal C, 3d.

5. Chemin obligatoire pour piétons

Le signal D, 5 "CHEMIN OBLIGATOIRE POUR PIETONS" notifie aux piétons que le chemin à l'entrée duquel il est placé leur est réservé et aux autres usagers de la route qu'ils n'ont pas le droit de l'emprunter. Les piétons sont tenus d'utiliser le chemin si celui-ci longe une chaussée, une piste cyclable ou un chemin pour cavaliers et va dans la même direction.

6. Chemin obligatoire pour cavaliers

Le signal D, 6 "CHEMIN OBLIGATOIRE POUR CAVALIERS" notifie aux cavaliers que le chemin à l'entrée duquel il est placé leur est réservé et aux autres usagers de la route qu'ils n'ont pas le droit de l'emprunter. Les cavaliers sont tenus d'utiliser le chemin si celui-ci longe une chaussée, une piste cyclable ou un chemin pour piétons et va dans la même direction.

7. Vitesse minimale obligatoire

Le signal D, 7 "VITESSE MINIMALE OBLIGATOIRE" notifie que les véhicules circulant sur la route à l'entrée de laquelle il est placé sont tenus de circuler au moins à la vitesse indiquée; le chiffre apposé dans le signal indique cette vitesse dans l'unité de mesure le plus couramment employée dans

le pays pour désigner la vitesse des véhicules. A la suite du chiffre de la vitesse peut être ajouté, par exemple, "km" (kilomètres) ou "m" (miles).

8. Fin de la vitesse minimale obligatoire

Le signal D, 8 "FIN DE LA VITESSE MINIMALE OBLIGATOIRE" indique la fin de la vitesse minimale obligatoire prescrite par le signal D, 7. Le signal D, 8 est identique au signal D, 7 mais il est traversé par une barre oblique rouge allant du bord supérieur droit du signal à son bord inférieur gauche.

9. Chaînes à neige obligatoires

Le signal D, 9 "CHAINES A NEIGE OBLIGATOIRES" indique que les véhicules circulant sur la route à l'entrée de laquelle il est placé sont tenus de ne circuler qu'avec des chaînes à neige sur au moins deux roues motrices.

10. Direction obligatoire pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses

Les signaux D, 10^a; D, 10^b et D, 10^c indiquent la direction que doivent prendre les véhicules transportant des marchandises dangereuses.

11. Remarques concernant la combinaison des signaux D, 4, D, 5 et D, 6

a) Pour notifier qu'une voie est réservée à la circulation de deux catégories d'usagers et interdite aux autres usagers de la route, il est employé un signal d'obligation comportant les symboles combinés des catégories d'usagers admis à circuler sur la voie à l'entrée de laquelle il est placé.

b) Lorsque les symboles sont juxtaposés et séparés par un trait médian vertical, chaque symbole comporte pour l'usager auquel il se rapporte, l'obligation d'emprunter le côté de la voie réservée à sa catégorie et pour les autres usagers l'interdiction d'y circuler; les deux parties de la voie seront nettement séparées par des moyens matériels ou des marquages.

c) Lorsque les symboles sont superposés, le signal notifie aux catégories d'usagers auxquelles les symboles se rapportent, le droit d'emprunter la voie en commun. L'ordre des symboles est facultatif. Il incombe aux législations nationales de déterminer les obligations de précaution réciproque des usagers admis en commun à utiliser ces voies.

Les signaux D, 11^a et D, 11^b sont des exemples de combinaison des signaux D, 4 et D, 5.

Section E

SIGNAUX DE PRESCRIPTIONS PARTICULIERES

I. Caractéristiques générales et symboles

Les signaux de prescriptions particulières sont généralement carrés ou circulaires, à fond bleu avec un symbole ou une inscription de couleur claire, ou à fond clair avec un symbole ou une inscription de couleur foncée.

II. Description

1. Signaux indiquant une prescription ou un danger pour une ou plusieurs voies de circulation

Les signaux tels que ceux cités plus bas signifient l'existence d'une prescription ou d'un danger concernant seulement une ou plusieurs voies matérialisées par un marquage longitudinal, sur une chaussée à plusieurs voies destinées à la circulation dans le même sens. Ils peuvent aussi indiquer les voies affectées à la circulation en sens inverse. Le signal relatif à la prescription ou au danger indiqué doit être représenté sur chaque flèche à laquelle s'applique :

i) E, 1^a "VITESSE MINIMALE OBLIGATOIRE S'APPLIQUANT A DIFFERENTES VOIES".

ii) E, 1^b "VITESSE MINIMALE OBLIGATOIRE S'APPLIQUANT A UNE VOIE". Ce signal peut être utilisé pour signifier que la voie contiguë est affectée aux véhicules lents.

iii) E, 1^c "VITESSES DIFFERENTES S'APPLIQUANT A DIFFERENTES VOIES". La bordure des cercles doit être rouge et les chiffres doivent être noirs.

2. Signaux indiquant la voie réservée aux services réguliers de transport en commun

Les signaux tels que E, 2^a et E, 2^b sont des exemples de signaux indiquant la position de la voie réservée aux autobus conformément au paragraphe 2 de l'article 26 bis.

3. Signal "SENS UNIQUE"

a) Deux signaux différents "SENS UNIQUE" peuvent être placés lorsqu'il est jugé nécessaire d'indiquer qu'une route ou une chaussée est à sens unique :

i) Le signal E, 3^a placé de façon sensiblement perpendiculaire à l'axe de la chaussée; son panneau est carré;

ii) Le signal E, 3^b placé à peu près parallèlement à l'axe de la chaussée; son panneau est un rectangle allongé dont le grand côté est horizontal. Les mots "sens unique" peuvent être inscrits sur la flèche du signal E, 3^b dans la langue nationale ou dans l'une des langues nationales du pays.

b) L'implantation des signaux E, 3^a et E, 3^b est indépendante de l'implantation, avant l'entrée de la rue, de signaux d'interdiction ou d'obligation.

4. Signal de présélection

Exemple de signal pour la présélection des intersections sur les routes à plusieurs voies : E, 4.

5. Signaux annonçant l'entrée ou la sortie d'une autoroute

a) Le signal E, 5^a "AUTOROUTE" est placé à l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles spéciales de circulation sur les autoroutes.

a) Le signal E, 5^b "FIN D'AUTOROUTE" est placé à l'endroit où ces règles cessent d'être appliquées.

c) Le signal E, 5^b peut également être employé et répété pour annoncer l'approche de la fin d'une autoroute; chaque signal ainsi implanté porte dans sa partie inférieure la distance entre son point d'implantation et la fin de l'autoroute.

d) Ces signaux sont à fond bleu ou vert.

6. Signaux annonçant l'entrée ou la sortie d'une route où les règles de circulation sont les mêmes que sur une autoroute

a) Le signal E, 6^a "ROUTE POUR AUTOMOBILES" est placé à l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles spéciales de la circulation sur les routes autres que les autoroutes, qui sont réservées à la circulation automobile et ne desservent pas les propriétés riveraines. Un panneau additionnel placé au-dessous du signal E, 6^a pourra indiquer que, par dérogation, l'accès des automobiles aux propriétés riveraines est autorisé.

b) Le signal E, 6^b "FIN DE ROUTE POUR AUTOMOBILES" pourra également être employé et répété pour annoncer l'approche de la fin de la route; chaque signal ainsi implanté portera dans sa partie inférieure la distance entre son point d'implantation et la fin de la route.

c) Ces signaux sont à fond bleu ou vert.

7. Signaux indiquant l'entrée et la fin d'une agglomération

a) Le signal indiquant l'entrée d'une agglomération porte le nom de l'agglomération ou le symbole représentant la silhouette d'une agglomération ou les deux à la fois. Les signaux E, 7^a; E, 7^b; E, 7^c et E, 7^d sont des exemples de signaux indiquant l'entrée d'une agglomération.

b) Le signal indiquant la fin d'une agglomération est identique sauf qu'il est traversé par une barre oblique de couleur rouge ou constituée de lignes parallèles de couleur rouge allant du coin supérieur droit au coin inférieur gauche. Les signaux E, 8^a; E, 8^b; E, 8^c et E, 8^d sont des exemples de signaux indiquant la fin d'une agglomération.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention, ces signaux peuvent être placés au revers des signaux de localisation d'une agglomération.

c) Les signaux visés par le présent paragraphe sont utilisés conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 13 bis de la Convention.

8. Signaux à validité zonale

a) Début de zone

i) Pour indiquer qu'un signal s'applique à toutes les routes situées dans une zone donnée (validité zonale), le signal est représenté sur un panneau rectangulaire à fond clair. Le mot "ZONE" ou l'équivalent dans la langue du pays intéressé pourra figurer sur le panneau au-dessus ou au-dessous du signal. Des informations précises sur les restrictions, interdictions ou obligations transmises par le signal pourront figurer sur le panneau, au-dessous du signal, ou sur un panneau additionnel.

Les signaux s'appliquant à toutes les routes situées dans une zone donnée (validité zonale) sont installés sur toutes les routes accédant à la zone en question. La zone devra de préférence ne comporter que des routes présentant des caractéristiques homogènes.

ii) Les signaux E, 9^a; E, 9^b; E, 9^c et E, 9^d sont des exemples de signaux s'appliquant à toutes les routes situées dans une zone donnée (validité zonale) :

E, 9^a - Zone où le stationnement est interdit;
E, 9^b - Zone où le stationnement est interdit à certaines périodes;
E, 9^c - Zone de parcage;
E, 9^d - Zone de vitesse maximale.

b) Fin de zone

i) Pour annoncer la sortie d'une zone, marquée d'un signal à validité zonale, on représentera le même signal que celui qui est installé à l'entrée de la zone en question, mais il sera gris sur un panneau rectanqulaire à fond clair. Une bande diagonale noire ou gris foncé ou une série de traits parallèles noirs ou gris formant une telle bande surchargera le panneau en descendant de la droite vers la gauche;

Des signaux de fin de zone sont installés sur toutes les routes susceptibles d'être empruntées pour quitter la zone en question.

ii) Les signaux E, 10^a; E, 10^b; E, 10^c et E, 10^d sont des exemples de signaux indiquant la fin d'une zone dans laquelle un signal de réglementation s'applique à toutes les routes (validité zonale) :

E, 10^a - Fin de zone où le stationnement est interdit;
E, 10^b - Fin de zone où le stationnement est interdit à certaines périodes;
E, 10^c - Fin de zone de parcage;
E, 10^d - Fin de zone de vitesse maximale.

9. Signaux annonçant l'entrée ou la sortie d'un tunnel où s'appliquent des règles particulières.

a) Le signal E, 11^a "TUNNEL" pourra être employé et répété pour annoncer l'approche d'un tunnel; chaque signal ainsi implanté porte, soit dans sa partie inférieure, la distance entre son point d'implantation et le commencement du tunnel où s'appliquent les règles particulières, soit un panneau additionnel H, 1 décrit à la section H de la présente annexe.

Le nom du tunnel et sa longueur peuvent éventuellement être inscrits sur le panneau.

b) Un signal E, 11^b "FIN DE TUNNEL" pourra être placé à l'endroit à partir duquel les règles particulières ne s'appliquent plus."

10. Signal "PASSAGE POUR PIETONS"

a) Le signal E, 12^a "PASSAGE POUR PIETONS" est employé pour indiquer aux piétons et aux conducteurs l'aplomb d'un passage pour piétons. Le fond du panneau est de couleur bleue ou noire, le triangle est blanc ou jaune et le symbole est noir ou bleu foncé; le symbole est le symbole A, 12.

b) Toutefois, le signal E, 12^b, en forme de pentagone irrégulier, à fond bleu et symbole blanc ou le signal E, 12^c à fond foncé et symbole blanc, pourront aussi être utilisés.

11. Signal "HOPITAL"

a) Ce signal est employé pour indiquer aux conducteurs de véhicules qu'il convient de prendre les précautions que réclame la proximité d'établissements médicaux, en particulier d'éviter le bruit dans la mesure du possible. Il y a deux modèles pour ce signal, E, 13^a et E, 13^b.

b) La croix rouge qui figure dans le signal E, 13^b peut être remplacée par l'un des symboles visés au paragraphe 1 de la sous-section II de la section F.

12. Signal "PARCAGE"

a) Le signal E. 14^a "PARCAGE", qui peut être placé parallèlement à l'axe de la route, indique les emplacements où le parcage (stationnement) des véhicules est autorisé. Le panneau est carré. Il portera la lettre ou l'idéogramme utilisé dans l'Etat intéressé pour indiquer "Parcage". Ce signal est sur fond bleu.

b) La direction de l'emplacement du parcage ou les catégories de véhicules auxquelles est affecté l'emplacement peuvent être indiquées sur le signal proprement dit ou sur une plaque additionnelle placée sous le signal. De telles inscriptions peuvent également limiter la durée du parcage autorisé ou préciser qu'un transport en commun est accessible à partir du parc de stationnement à l'aide d'un signe '+' suivi de l'indication du moyen de transport spécifié, soit à l'aide d'une mention littérale, soit à l'aide d'un symbole.

Les signaux E, 14^b et E, 14^c sont des exemples pour la signalisation d'un parc de stationnement plus particulièrement destiné aux véhicules dont les conducteurs veulent utiliser un moyen de transport en commun.

13. Signaux annonçant un arrêt d'autobus ou de tramway

E, 15 "ARRET D'AUTOBUS" et E, 16 "ARRET DE TRAMWAY"

Section F

SIGNAUX D'INFORMATION, D'INSTALLATION OU DE SERVICE

I. Caractéristiques générales et symboles

1. Les signaux "F" sont à fond bleu ou vert; ils portent un rectangle blanc ou de couleur jaune sur lequel apparaît le symbole.

2. Dans la bande bleue ou verte de la base des signaux peut être inscrite en blanc la distance à laquelle se trouve l'installation signalée ou l'entrée du chemin qui y mène; sur le signal dans lequel est inscrit le symbole F, 5 peut être portée de la même façon l'inscription "HOTEL" ou "MOTEL". Les signaux peuvent être aussi placés à l'entrée du chemin qui mène à l'installation et comporter alors dans la partie bleue ou verte à leur base une flèche directionnelle en blanc. Le symbole est noir ou bleu foncé, sauf les symboles F, 1^a, F, 1^b et F, 1^c qui sont rouges.

II. Description

1. Symboles "POSTE DE SECOURS"

Les symboles représentant les postes de secours dans les Etats intéressés seront utilisés. Les symboles sont rouges. Des exemples de ces symboles sont : F, 1[a]; F, 1[b] et F, 1[c].

2. Symboles divers

F, 2 . "POSTE DE DEPANNAGE"

F, 3 "POSTE TELEPHONIQUE"

F, 4 "POSTE D'ESSENCE"

F, 5 "HOTEL" ou "MOTEL"

F, 6 "RESTAURANT"

F, 7 "DEBIT DE BOISSONS OU CAFETERIA"

F, 8 "EMPLACEMENT AMENAGE POUR PIQUE-NIQUE"

F, 9 "EMPLACEMENT AMENAGE COMME POINT DE DEPART D'EXCURSIONS A PIED

F, 10 "TERRAIN DE CAMPING"

F, 11 "TERRAIN DE CARAVANING"

F, 12 "TERRAIN DE CAMPING ET CARAVANING"

F, 13 "AUBERGE DE JEUNESSE"

Section G

SIGNAUX DE DIRECTION, DE JALONNEMENT OU D'INDICATION

I. Caractéristiques générales et symboles

1. Les signaux d'indication sont normalement rectangulaires; toutefois, les signaux de direction peuvent avoir la forme d'un rectangle allongé à grand côté horizontal et se terminant par une pointe de flèche.

2. Les signaux d'indication montrent soit des symboles ou inscriptions blancs ou de couleur claire sur fond de couleur foncée, soit des symboles ou inscriptions de couleur foncée sur fond blanc ou de couleur claire; la couleur rouge ne peut être employée qu'à titre exceptionnel et ne doit jamais prédominer.

3. Les signaux de présignalisation ou de direction concernant les autoroutes ou les routes assimilées aux autoroutes portent des symboles ou inscriptions en blanc sur fond bleu ou vert. Sur ces signaux, les symboles utilisés sur les signaux E, 5[a] et E, 6[a] peuvent être reproduits à échelle réduite.

4. Les signaux indiquant un état temporaire tel qu'un chantier ou une déviation peuvent avoir un fond orange ou jaune et porter des symboles ou inscriptions en noir.

5. Il est recommandé d'indiquer, sur les signaux G, 1; G, 4; G, 5; G, 6 et G, 10, le nom de la localité signalée dans la langue du pays ou de la subdivision du pays où se trouve la localité.

II. Signaux de présignalisation

1. Cas général

Exemples de signaux de présignalisation directionnelle : G, 1^a; G, 1^b et G, 1^c.

2. Cas particuliers

a) Exemples de signaux de présignalisation pour une "ROUTE SANS ISSUE" : G, 2^a et G, 2^b.

b) Exemple de signal de présignalisation pour l'itinéraire à suivre pour aller à gauche dans le cas où le virage à gauche est interdit à l'intersection suivante : G, 3.

NOTE : Il est possible d'ajouter sur les signaux de présignalisation G, 1 la reproduction d'autres signaux informant les usagers de la route des particularités du parcours ou du mode de circulation (par exemple signaux A, 2; A, 5; C, 3^e; C, 6; E, 5^a; F, 2).

III. Signaux de direction

1. Exemples de signaux indiquant la direction d'une localité : G, 4^a; G, 4^b; G, 4^c et G, 5.

2. Exemples de signaux indiquant la direction d'un aérodrome : G, 6^a; G, 6^b et G, 6^c.

3. Le signal G, 7 indique la direction d'un terrain de camping.

4. Le signal G, 8 indique la direction d'une auberge de jeunesse.

5. Exemples de signaux indiquant la direction d'un parc de stationnement plus particulièrement destiné aux véhicules dont les conducteurs veulent utiliser un transport en commun : G, 9^a et G, 9^b. Les caractéristiques de ce dernier peuvent être indiquées par une mention littérale ou un symbole.

NOTE : Il est possible d'ajouter sur les signaux indicateurs de direction G, 4; G, 5 et G, 6, la reproduction d'autres signaux informant les usagers de la route des particularités du parcours ou du mode de circulation (par exemple signaux A, 2; A, 5; C, 3e; C, 6; E, 5^a; F, 2).

IV. Signaux de confirmation

Le signal G, 10 est un exemple de signal de confirmation.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 de la présente Convention, ce signal peut être placé au revers d'un autre signal destiné à la circulation venant en sens inverse.

V. Signaux d'indication

1. Signaux indiquant le nombre et le sens des voies de circulation

Les signaux tels que G, 11[a]; G, 11[b] et G, 11[c] sont utilisés pour indiquer aux conducteurs le nombre et le sens des voies de circulation. Ils doivent porter le même nombre de flèches que le nombre de voies affectées à la circulation dans le même sens; ils peuvent aussi indiquer les voies affectées à la circulation en sens inverse.

2. Signaux indiquant la fermeture d'une voie de circulation

Les signaux tels que G, 12[a] et G, 12[b] indiquent aux conducteurs la fermeture d'une voie de circulation.

3. Signal "ROUTE SANS ISSUE"

Le signal G, 13 "ROUTE SANS ISSUE" placé à l'entrée d'une route indique que la route est sans issue.

4. Signal "LIMITES DE VITESSE GENERALES"

Le signal G, 14 "LIMITES DE VITESSE GENERALES" est employé, particulièrement à proximité des frontières nationales, pour indiquer les limites de vitesse générales en vigueur dans un pays ou dans une de ses subdivisions. Le nom ou le signe distinctif du pays, accompagné si possible de l'emblème national, figure au haut du signal. Le signal indique les limites de vitesse générales en vigueur dans le pays, dans l'ordre suivant : 1) dans les agglomérations; 2) hors des agglomérations; 3) sur les autoroutes. Le cas échéant, le symbole du signal E, 6[a] "Route pour automobiles" peut être utilisé pour indiquer la limite de vitesse générale sur les routes pour automobiles.

La bordure du signal et sa partie supérieure sont bleues; le nom du pays et le fond des trois cases sont blancs. Les symboles utilisés dans les cases supérieure et centrale sont noirs, et le symbole figurant dans la case centrale porte une barre oblique rouge.

5. Signal "PRATICABILITE DE LA ROUTE"

a) Le signal G, 15 "PRATICABILITE DE LA ROUTE" est employé pour indiquer si une route de montagne, notamment au passage d'un col, est ouverte ou fermée; il est placé à l'entrée de la route ou des routes menant au passage en cause.

Le nom du passage (du col) est inscrit en blanc. Dans le signal le toponyme "Furka" est donné à titre d'exemple.

Les panneaux 1, 2 et 3 sont amovibles.

b) Si le passage est fermé, le panneau 1 est de couleur rouge et porte l'inscription "FERME"; si le passage est ouvert, il est de couleur verte et porte l'inscription "OUVERT". Les inscriptions sont en blanc et, de préférence, en plusieurs langues.

c) Les panneaux 2 et 3 sont à fond blanc avec inscriptions et symboles en noir.

Si le passage est ouvert, le panneau 3 ne porte aucune indication et le panneau 2, selon l'état de la route, ou bien ne porte aucune indication, ou bien montre le signal D, 9 "CHAINES A NEIGE OBLIGATOIRES", ou le symbole G, 16 "CHAINES OU PNEUMATIQUES A NEIGE RECOMMANDES"; ce symbole doit être noir.

Si le passage est fermé, le panneau 3 porte le nom de la localité jusqu'à laquelle la route est ouverte et le panneau 2 porte, selon l'état de la route, soit l'inscription "OUVERT JUSQU'A", soit le symbole G, 16, soit le signal D, 9.

6. Signal "VITESSE CONSEILLEE"

Le signal G, 17 "VITESSE CONSEILLEE" est employé pour notifier une vitesse à laquelle il est conseillé de circuler si les circonstances le permettent et si l'usager n'est pas tenu de respecter une vitesse inférieure spécifique à la catégorie du véhicule qu'il conduit. Le chiffre ou la série de chiffres apposé sur le signal indique la vitesse dans l'unité de mesure la plus couramment employée dans le pays pour désigner la vitesse des véhicules. Cette unité de mesure peut être précisée sur le signal.

7. Signal indiquant un itinéraire conseillé pour poids lourds

G, 18 "ITINERAIRE CONSEILLE POUR POIDS LOURDS

8. Signal annonçant une voie de détresse

Le signal G, 19 "VOIE DE DETRESSE" est employé pour indiquer une voie de détresse dans une descente raide. Ce signal, muni d'un panneau précisant la distance à laquelle se trouve la voie de détresse, doit être installé conjointement avec un signal A, 2 au sommet de la descente, à l'endroit où commence la zone de danger et à l'entrée de la voie de détresse. Suivant la longueur de la descente, le signal doit être répété au besoin, là encore avec un panneau indiquant la distance.

Le symbole peut varier selon l'emplacement de la voie de détresse par rapport à la route en question.

9. Signaux annonçant une passerelle ou un passage souterrain pour piétons

a) Le signal G, 20 est utilisé pour indiquer aux piétons une passerelle ou un passage souterrain.

b) Le signal G, 21 est utilisé pour indiquer une passerelle ou un passage souterrain sans marches. Le symbole correspondant aux personnes handicapées peut aussi être utilisé sur ce signal.

10. Signaux annonçant une sortie d'autoroute

Les signaux G, 22^a; G, 22^b et G, 22^c sont des exemples de signaux de présignalisation indiquant une sortie d'autoroute. Ces signaux portent l'indication de la distance jusqu'à la sortie de l'autoroute, conformément à la législation nationale; des signaux portant une et deux barres obliques sont placés respectivement à un tiers et à deux tiers de la distance entre le signal portant les trois barres obliques et la sortie de l'autoroute.

Section H

PANNEAUX ADDITIONNELS

1. Ces panneaux sont soit à fond blanc ou jaune et à listel noir, bleu foncé ou rouge, la distance ou la longueur ou le symbole étant inscrit en noir ou en bleu foncé; soit à fond noir ou bleu foncé et à listel blanc, jaune ou rouge, la distance ou la longueur ou le symbole étant alors inscrit en blanc ou en jaune.

2. a) Les panneaux additionnels H, 1 indiquent la distance entre le signal et le début du passage dangereux ou de la zone dans laquelle s'applique la réglementation.

b) Les panneaux additionnels H, 2 indiquent la longueur de la section dangereuse ou de la zone dans laquelle la prescription s'applique.

c) Les panneaux additionnels sont placés sous les signaux. Toutefois, pour les signaux d'avertissement de danger du modèle A^b, les indications prévues pour les panneaux additionnels peuvent être portées sur la partie basse du signal.

3. Les panneaux additionnels H, 3 et H, 4 relatifs aux interdictions ou aux restrictions de stationnement sont les modèles H, 3^a; H, 3^b et H, 3^c et H, 4^a; H, 4^b et H, 4^c respectivement. (Voir le paragraphe 9 c) de la section C de la présente annexe).

4. Par l'indication du symbole de la catégorie d'usagers de la route, les signaux de réglementation peuvent être limités à cette catégorie : par exemple modèles H, 5^a et H, 5^b.

Au cas où une catégorie d'usagers est à exclure de la disposition d'un signal de réglementation, cela sera exprimé par le symbole de cette catégorie et par le message verbal 'sauf' dans la langue nationale respective. Par exemple : H, 6. Le symbole peut être remplacé au besoin par une inscription dans cette langue.

5. Pour indiquer les places de stationnement réservées aux handicapés, on utilise le panneau H, 7 avec les signaux C, 18 ou E, 14.

6. Le panneau additionnel H, 8 présente un diagramme de l'intersection dans lequel les bandes larges représentent les routes prioritaires et les bandes fines représentent des routes sur lesquelles les signaux B, 1 ou B, 2 sont placés.

7. Pour annoncer une section de route où la chaussée est rendue glissante pour cause de verglas ou de neige, il sera employé le panneau additionnel H, 9.

NOTE CONCERNANT L'ENSEMBLE DE L'ANNEXE I : Dans les pays où le sens de la circulation est à gauche, les signaux et/ou les symboles sont inversés."

Annexe 8 (MARQUES ROUTIERES)

Renuméroter annexe 2 cette annexe.

CHAPITRE II

Ajouter une nouvelle section G libellée comme suit :

"G. Marquage d'une voie réservée à certaines catégories de véhicules

Le marquage des voies réservées à certaines catégories de véhicules sera réalisé au moyen de lignes qui se distinguent clairement des autres lignes continues ou discontinues apposées sur la chaussée, notamment par leur plus grande largeur et par les intervalles plus réduits entre les traits. En ce qui concerne les voies réservées principalement aux véhicules des services réguliers de transports en commun, le mot 'BUS' ou la lettre 'A' seront peints sur la voie réservée, chaque fois qu'il est nécessaire et notamment au début de la voie et après les intersections. Les diagrammes A, 58[a] et 58[b] donnent des exemples de marquage d'une voie réservée aux véhicules des services réguliers de transports en commun."

Diagrammes de l'annexe 8 (nouvelle annexe 2)

Ajouter les nouveaux diagrammes suivants :

Diagramme A.58[a]

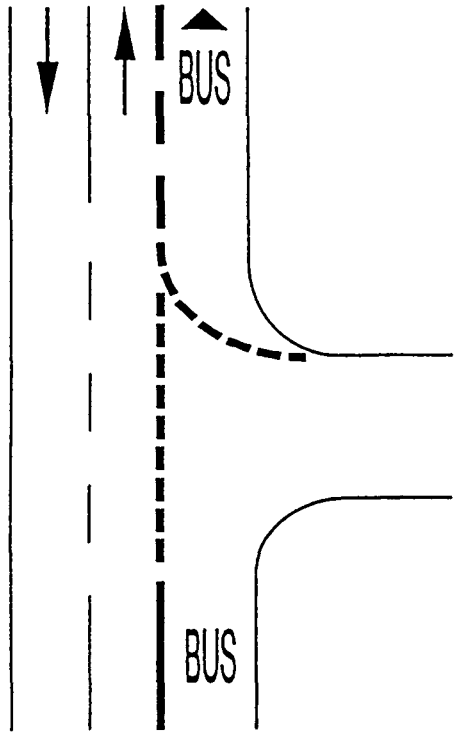
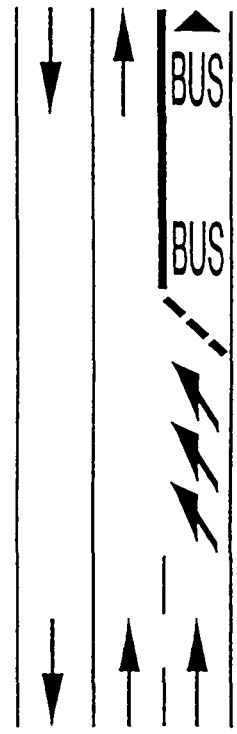


Diagramme A.58[b]



Annexe 9 (REPRODUCTION EN COULEUR DES SIGNAUX, SYMBOLES ET PANNEAUX DONT IL EST QUESTION DANS LES ANNEXES 1 à 7)

Renuméroter annexe 3 cette annexe et en modifier le titre comme suit :

"REPRODUCTION EN COULEUR DES SIGNAUX, SYMBOLES ET PANNEAUX DONT IL EST QUESTION DANS L'ANNEXE 1"

Renuméroter, compléter et supprimer comme suit les signaux, symboles et panneaux contenus dans cette annexe :

Nouveaux numéros proposés	Numéros correspondants dans la présente Convention
A[a] et A[b]	Les mêmes
A, 1[a] à A, 7[c]	Les mêmes
A, 8	- 1/
A, 9	A, 8
A, 10[a] et A, 10[b]	A, 9[a] et A, 9[b]
A, 11[a] et A, 11[b]	A, 10[a] et A, 10[b]
A, 12[a] et A, 12[b]	A, 11[a] et A, 11[b]
A, 13	A, 12
A, 14	A, 13
A, 15[a] et A, 15[b]	A, 14[a] et A, 14[b]
A, 16	A, 15
A, 17[a] à A, 17[c]	A, 16[a] à A, 16[c]
A, 18[a] à A, 18[g]	A, 21[a] à A, 21[g]
A, 19[a] à A, 19[c]	A, 22[a] à A, 22[c]
A, 20	A, 23
A, 21[a] et A, 21[b]	A, 24[a] et A, 24[b]
A, 22	A, 25
A, 23	A, 19
A, 24	- 1/
A, 25	A, 26
A, 26[a] et A, 26[b]	A, 27[a] et A, 27[b]
A, 28[a] à A, 28[c]	B, 7[a] à B, 7[c]
A, 29[a] à A, 29[c]	Les mêmes
A, 30	A, 17
A, 31	A, 18
A, 32	A, 20
B, 1 à B, 6	Les mêmes
C, 1 à C, 3[f]	Les mêmes
C, 3[g] et C, 3[h]	- 1/
C, 3[i]	C, 3[g]
C, 3[j]	C, 3[h]
C, 3[k]	C, 3[j]
C, 3[l]	C, 3[k]
C, 4[a] à C, 17[c]	Les mêmes
C, 17[d]	- 1/

Nouveaux numéros proposés	Numéros correspondants dans la présente Convention	
C, 18 à C, 20[b]	Les mêmes	
-	C, 21	2/
D, 1[a] à D, 9	Les mêmes	
D, 10[a] à D, 10[c]	-	1/
D, 11[a] et D, 11[b]	-	1/
E, 1[a] à E, 1[c]	-	1/
E, 2[a] et E, 2[b]	-	1/
E, 3[a] et E, 3[b]	E, 13[a] et E, 13[b]	
E, 4	Le même	
E, 5[a] et E, 5[b]	E, 15 et E, 16	
E, 6[a] et E, 6[b]	E, 17 et E, 18	
E, 7[a]	E, 9[a]	
E, 7[b] et E, 7[c]	-	1/
E, 7[d]	E, 9[b]	
E, 8[a]	E, 9[c]	
E, 8[b] et E, 8[c]	-	1/
E, 8[d]	E, 9[d]	
E, 9[a] à E, 9[d]	-	1/
E, 10[a] à E, 10[d]	-	1/
E, 11[a] et E, 11[b]	-	1/
E, 12[a] et E, 12[b]	E, 11[a] et E, 11[b]	
E, 12[c]	-	1/
E, 13[a] et E, 13[b]	E, 12[a] et E, 12[b]	
E, 14[a]	E, 23	
E, 14[b] et E, 14[c]	-	1/
E, 15	E, 19	
E, 16	E, 20	
F	Le même	
F, 1[a] à F, 13	Les mêmes	
G, 1[a] à G, 1[c]	E, 1[a] à E, 1[c]	
G, 2[a] et G, 2[b]	E, 2[a] et E, 2[b]	
G, 3	E, 3	
G, 4[a] à G, 4[c]	E, 5[a] à E, 5[c]	
G, 5	E, 5[d]	

Nouveaux numéros proposés	Numéros correspondants dans la présente Convention
G, 6^a à G, 6^c	E, 6^a à E, 6^c
G, 7	E, 7
G, 8	E, 8
G, 9^a et G, 9^b	- 1/
G, 10	E, 10
G, 11^a à G, 11^c	- 1/
G, 12^a et G, 12^b	- 1/
G, 13	E, 14
G, 14	- 1/
G, 15	E, 21
G, 16	E, 22
-	E, 24 2/
G, 17	- 1/
G, 18	- 1/
G, 19	- 1/
G, 20	- 1/
G, 21	- 1/
G, 22^a à G, 22^c	- 1/
	Modèle de panneaux additionnels :
H, 1	1
H, 2	2
H, 3^a à H, 3^c	3^a à 3^c
H, 4^a à H, 4^c	4^a à 4^c
H, 5^a et H, 5^b	- 1/
H, 6	- 1/
H, 7	- 1/
H, 8	- 1/
H, 9	- 1/

1/ Les nouveaux signes, symboles ou panneaux proposés qui sont reproduits à la fin du présent document.

2/ Signe qu'il est proposé de supprimer dans la Convention.

MEMORANDUM EXPLICATIF

1. Objet des projets d'amendements

L'objet des projets d'amendements relatifs à la Convention et à ses annexes, reproduits dans la partie A du présent document, sont les suivants :

i) Améliorer la classification des signaux routiers afin de les rendre plus intelligibles et d'en faciliter l'emploi;

ii) Modifier les dispositions actuelles et en introduire de nouvelles, compte tenu de certains changements essentiels des règles de la circulation et du comportement des conducteurs ainsi que des progrès enregistrés en matière de génie de la circulation et de techniques des signaux routiers dans le laps de temps qui s'est écoulé depuis l'élaboration de la Convention.

2. Justification de l'adoption d'une nouvelle classification des signaux routiers

Le système actuel de numérotation des signaux routiers et leur mode de groupement dans les sept annexes de la Convention révèlent quelques imperfections, sources de difficultés pour une utilisation correcte et uniforme des signaux existants et l'addition de nouveaux signaux les complétant. Les actuelles annexes 1 à 7 de la Convention ne correspondent pas bien aux groupes de signaux ayant la même caractéristique, signification et forme : par exemple, les signaux d'avertissement de danger figurent aux annexes 1, 2 et 3, tandis que les signaux d'interdiction apparaissent dans les annexes 2, 4 et 6.

La nouvelle classification des signaux routiers, telle que la reflètent les textes amendés des articles 2 et 5 de la Convention, contient huit classes de signaux, décrits aux sections A à H de l'annexe 1 (nouvelle), qui remplace les actuelles annexes 1 à 7. Chaque classe (section) inclut les signaux qui, dans toute la mesure du possible, sont uniformes quant à leur sens et à leur forme.

Les amendements apportés au texte de la Convention afin de l'adapter à la nouvelle classification des signaux routiers (changement des renvois aux signaux et aux annexes, transfert de quelques dispositions d'un article à un autre, modifications de la terminologie, etc.), qui ne modifie en rien quant au fond, les dispositions actuelles de la Convention, concernent les passages suivants : article 2; article 5, paragraphe 1; article 6, paragraphe 4 c); article 9, paragraphe 1 et paragraphes 4 à 6; article 10, paragraphes 1, 7 et 8; article 11; article 12; article 13, titre et paragraphe 1; article 13 bis; article 14, paragraphes 1 et 2; article 18; article 20; article 21, paragraphe 1; article 22; article 30; article 35, paragraphes 2 et 3; et article 36, paragraphe 1, ainsi que les titres de quelques groupes d'articles.

En conséquence des amendements apportés aux annexes 1 à 7, les annexes 8 et 9 ont été renumérotées 2 et 3, respectivement.

3. Justification concernant les amendements autres que ceux qui découlent de la nouvelle classification des signaux routiers

Amendements qui s'appliquent à l'ensemble du texte de la Convention

Remplacer le mot "poids" par "masse"

L'amendement proposé vise à aligner la terminologie de la Convention sur la terminologie technique officielle (ISO 1176 - révision).

Utilisation exclusive du système métrique

Les Parties contractantes utilisent couramment le système métrique sauf pour les distances qui sont encore exprimées en miles dans certains pays.

Article 6, paragraphe 2

Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention en vigueur, les signaux routiers peuvent ne s'appliquer qu'à une ou plusieurs voies de circulation de la chaussée, mais aucune explication n'est donnée sur la manière dont les signaux doivent être placés dans ce cas.

En vue d'harmoniser l'implantation des signaux qui ne s'appliquent qu'à une ou à plusieurs voies, il est proposé d'ajouter à la Convention la disposition supplémentaire indiquant les différentes possibilités qui doivent être utilisées dans ce cas (d'après la pratique suivie récemment dans les pays européens).

Article 7, paragraphe 1

La nouvelle disposition proposée a pour but d'améliorer la visibilité et la lisibilité des signaux.

Article 8, paragraphe 1 bis (nouveau)

Les techniques modernes permettent d'avertir les conducteurs de la situation provisoire de la circulation ou de l'état de la route à l'aide de signaux à message variable. L'usage de ces signaux peut exiger certaines dérogations aux règles établies dans la Convention pour les signaux normaux, afin d'assurer une lisibilité satisfaisante. Cela concerne en particulier la couleur des symboles et des fonds. Il convient donc d'incorporer dans la Convention de nouvelles dispositions concernant les signaux à message variable afin de définir précisément dans quelle mesure les dérogations susmentionnées peuvent être appliquées.

Le symbole d'un signal à utiliser en particulier dans un système de signaux à message variable pour signaler un encombrement est proposé en vue d'être incorporé au paragraphe 24 de la section A de l'annexe 1.

Article 8, paragraphe 4

L'annexe 7 de la présente Convention (nouvelle annexe 1, section H) prévoit plusieurs panneaux supplémentaires qui ont pour but de rendre les signaux plus explicites ou d'en restreindre la portée. Pour d'autres signaux routiers, la Convention ne donne qu'une description générale et aucune représentation graphique de cette information. Dans la pratique, des difficultés ont été rencontrées au sujet du type des panneaux supplémentaires indiquant que l'obligation ou l'interdiction ne visent que certaines catégories d'usagers de la route ou que certaines catégories sont exemptées de

ces interdictions ou obligations. Dans beaucoup de pays, ce message différent est transmis au moyen de panneaux supplémentaires sur lesquels le symbole graphique correspondant à la catégorie d'usagers est complété par une inscription dans la langue nationale respective.

Les amendements proposés au paragraphe 4 de l'article 8 et au paragraphe 4 (nouveau) de la section H de l'annexe 1 ont pour but d'harmoniser l'utilisation de panneaux supplémentaires dans les cas décrits ci-dessus, en fonction des règles déjà appliquées dans beaucoup de pays.

Article 10, paragraphe 4

Il est souvent nécessaire de placer certains signaux de priorité ailleurs qu'aux intersections, par exemple aux jonctions de chaussées d'une même route, à la sortie d'un parc de stationnement le long d'une route, etc. Les signaux B, 1 et B, 2 doivent donc être placés à des endroits qui ne répondent pas à la définition d'intersection selon la Convention.

Article 10, paragraphe 6

Le remplacement du texte de la Convention par celui qui figure dans l'Accord européen de 1971 complétant la Convention sur la signalisation routière de 1968 a pour but de rendre ces dispositions plus impératives.

Article 13, paragraphe 3

Les signaux d'interdiction ou de restriction sont valables sur une distance indéterminée en l'absence de signaux C, 17 marquant la fin de l'interdiction ou de la restriction. Les usagers qui s'engagent sur la route à une intersection ne peuvent savoir quelles sont les interdictions ou les restrictions en vigueur sur cette route que si le signal est répété au-delà de l'intersection. Il faut aussi fixer la limite d'application de certains signaux afin d'éviter de rendre pratiquement obligatoire l'installation d'un signal C, 17.

Article 13, paragraphes 4 et 5

Amendements découlant de l'incorporation du paragraphe 8 dans la sous-section II de la section E de l'annexe 1.

Article 13 bis

L'introduction de l'article 13 bis découle de l'établissement d'une nouvelle catégorie de signaux routiers, "Signaux de prescriptions particulières", décrits dans la section E de l'annexe 1.

Le paragraphe 2 de cet article contient la disposition modifiée du paragraphe 2 de l'actuel article 18 concernant la signification des signaux indiquant des agglomérations. Conformément à la disposition amendée, ces signaux notifient aux usagers de la route que la réglementation générale régissant la circulation dans les agglomérations est celle qui est applicable entre les signaux indiquant l'entrée et la fin d'une agglomération. Les nouveaux signaux décrits au paragraphe 7 de la sous-section II de la section E de l'annexe 1 ont été ajoutés au texte du paragraphe 2 de cet article.

Article 18

Amendement visant à établir une distinction rigoureuse entre les signaux d'information utilisés pour la localisation et les signaux de prescriptions

particulières visés à l'article 13 bis (nouveau). Le paragraphe 2 de l'ancien article 18 a été modifié et transféré à l'article 13 bis.

Article 23, paragraphe 3 bis

La Convention en vigueur ne contient aucune disposition concernant les règles de mise en place des signaux lumineux de circulation. Il est donc proposé d'inclure dans la Convention les dispositions qui figurent déjà dans l'Accord européen car l'harmonisation internationale des règles applicables à l'installation appropriée des signaux lumineux de circulation est essentielle pour assurer la sécurité de la circulation.

La disposition contenue dans l'alinéa b) de l'Accord européen a été modifiée afin d'étendre les possibilités de répétition des signaux lumineux de circulation pour les rendre plus visibles.

Article 23, paragraphe 9

Les amendements proposés ont pour objet d'expliquer plus clairement le système de régulation de la circulation lorsqu'on utilise des flèches sur les signaux et d'ajouter la possibilité d'utiliser des flèches noires sur fond rouge, jaune-auto ou vert, étant donné qu'un tel système a été appliqué avec succès dans certains pays.

Article 23, paragraphe 11

La Convention en vigueur ne prévoit pas de signal intermédiaire (sous la forme d'un feu jaune-auto) quand les signaux lumineux de circulation sont placés au-dessus des voies de circulation. L'absence de signal intermédiaire ou de transition pouvant être dangereuse, il convient de modifier la Convention pour prévoir la possibilité d'utiliser un tel signal.

Article 24, paragraphe 5

L'amendement proposé vise à faciliter la traversée de la chaussée aux piétons aveugles.

Article 26, paragraphes 2 et 4

La Convention en vigueur ne prévoit pas de dispositions concernant l'utilisation des lignes discontinues doubles conformément au paragraphe 11 de l'article 23 et la signification des lignes longitudinales indiquant une interdiction ou des limitations d'arrêt ou de stationnement. Il est donc proposé d'inclure dans la Convention ces dispositions qui figurent déjà dans le Protocole de 1973 sur les marques routières complétant l'Accord européen.

Article 26 bis

L'application de règles strictes et harmonisées à l'échelon international sur le marquage des voies réservées à certaines catégories de véhicules est nécessaire pour assurer une application efficace et sûre d'une telle mesure.

Article 27, paragraphes 1 et 3

Il est proposé de modifier les paragraphes 1 et 3 conformément au Protocole sur les marques routières complétant l'Accord européen, afin que les dispositions de la Convention concernant un marquage transversal ne puissent susciter aucune ambiguïté.

Article 28, paragraphe 3

Une ligne en zigzag peut aussi signaler un arrêt d'autobus ou de trolleybus.

Annexe 1, section A, sous-section II, paragraphe 8

Il arrive souvent qu'il faille avertir de l'approche d'une section de route où les accotements sont particulièrement dangereux; il convient d'homologuer sur le plan international un signal utilisé dans ce but.

Annexe 1, section A, sous-section II, paragraphe 24

Voir : justification concernant l'amendement au paragraphe 1 bis de l'article 8.

Annexe 1, section A, sous-section II, paragraphes 26 et 27

Conformément aux dispositions de la Convention en vigueur, un passage à niveau avec une ligne de tramway doit être signalé au moyen d'un signal A, 26 qui a visiblement été conçu pour les trains et non pour les tramways.

L'amendement proposé autorise à signaler un passage à niveau avec une ligne de tramway à l'aide du signal A, 27, qui est plus adapté à cette situation.

Annexe 1, section C, sous-section II, paragraphe 1 c)

Le texte de la Convention en vigueur ne prévoit pas de dispositions pour le signal "accès interdit" applicable à toutes les catégories de véhicules lourds ni pour le signal "accès interdit" applicable aux véhicules transportant des marchandises dangereuses et signalés comme tels, comme l'exigent les dispositions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

Deux nouveaux signaux "accès interdit" (C, 3^g et C, 3^h) concernant les véhicules susmentionnés sont donc proposés aux fins d'incorporation dans la Convention.

Annexe 1, section C, sous-section II, paragraphe 8 b)

La Convention en vigueur ne prévoit pas de signal indiquant le point où l'interdiction notifiée par le signal C, 13^b cesse d'être valable.

Annexe 1, section D, sous-section II, paragraphes 4, 5 et 6

Dans la Convention en vigueur, les dispositions concernant les signaux D, 4; D, 5 et D, 6 s'appliquent uniquement aux cas dans lesquels la piste cyclable, le chemin pour piétons ou pour cavaliers longe une chaussée et où certains usagers de la route sont obligés d'utiliser la piste ou le chemin en question. Dans les cas où ces pistes ou ces chemins ne sont pas à proximité d'une chaussée, les signaux en autorisent l'utilisation. La disposition exagérément restrictive concernant les signaux D, 4, D, 5 et D, 6 a incité certains pays à utiliser ces signaux dans des conditions qui ne sont pas précisément celles pour lesquelles ils ont été conçus.

Il est donc proposé de formuler les dispositions ci-dessus de manière plus précise.

Annexe 1, section D, sous-section II, paragraphe 10

Les nouveaux signaux D, 11, indiquant la direction que doivent suivre les véhicules transportant des marchandises dangeureuses sont déjà utilisés dans beaucoup de pays; par conséguent, la normalisation internationale de ces signaux se justifie.

Annexe 1, section D, sous-section II, paragraphe 11

L'amendement proposé vise à permettre de n'indiquer qu'une seule voie accessible aux piétons et aux cyclistes ou aux cyclistes et aux cavaliers, ou deux voies juxtaposées dans la même direction pour deux catégories d'usagers, à l'aide d'un seul signal. Cette solution peut être acceptable lorsque l'espace disponible est limité ou que le volume de trafic ne justifie pas deux voies séparées.

Annexe 1, section E, sous-section II, paragraphe 1

Voir : justification concernant les amendements au paragraphe 2 de l'article 6.

Annexe 1, section E, sous-section II, paragraphe 7

L'amendement proposé vise à donner la possibilité d'indiquer aussi l'entrée et la fin d'une agglomération par des signaux sur lesquels figure la silhouette d'une agglomération ou par des siguaux portant le nom de cette agglomération et la silhouette. Ces systèmes sont déjà appliqués par certaines Parties contractantes.

Annexe 1, section E, sous-section II, paragraphe 8

La présente Convention établit le principe selon lequel la signalisation routière s'applique à une route donnée, à une seule exception près, à savoir que si le signal de réglementation est placé au même niveau que le signal d'agglomération, le signal de réglementation est valable dans toute l'agglomération (paragraphe 2 de l'article 13).

L'amendement proposé a pour objet d'instaurer un système dans lequel la validité des signaux routiers s'étend à toutes les routes d'une zone désignée comme telle, afin d'éviter d'avoir un nombre de signaux routiers exagéré.

Annexe 1, section E, sous-section II, paragraphe 9

Amendement découlant de l'incorporation de l'article 25 bis à la Convention sur la circulation routière, en ce qui concerne les prescriptions particulières pour les tunnels.

Annexe 1, section E, sous-section II, paragraphe 10

L'amendement proposé vise à donner la possibilité d'utiliser un autre signal, E, 12^{C}, indiquant un passage pour piétons, que certaines Parties contractantes considèrent comme plus lisible que les signaux inclus dans la présente Convention.

Annexe 1, section E, sous-section II, paragraphe 12 et annexe 1, section G, sous-section III, paragraphe 5

Pour décongestionner le centre des villes, de plus en plus de parcs de stationnement de voitures sont prévus dans les quartiers périphériques

pour encourager les automobilistes à y laisser leur voiture et à utiliser les transports en commun pour atteindre leur destination.

Pour appeler l'attention des usagers potentiels sur ces aménagements, on a reconnu qu'il était souhaitable d'adopter un signal spécial portant le symbole "P+" avec l'indication du type de transport mis à la disposition des automobilistes.

Annexe 1, section G, sous-section I, paragraphes 3, 4 et 5

Les amendements proposés ont pour but d'harmoniser sur le plan international les règles appliquées à certains signaux d'information quant au système de couleurs et à la langue dans laquelle les noms de localités sont indiqués sur ces signaux.

Annexe 1, section G, notes à la fin des sous-sections II et III

La capacité d'information du présignal de direction G, 1 et des signaux de direction G, 4, G, 5 et G, 6 pourrait être accrue si on y ajoutait des symboles utilisés sur d'autres signaux. Par exemple, sur le signal G, 1, il est possible d'indiquer sur la flèche les symboles des signaux d'interdiction C, 3e ou C, 6 annonçant que les interdictions en question s'appliquent à la circulation dans la direction indiquée par la flèche.

Annexe 1, section G, sous-section V, paragraphes 1 et 2

Voir : justification concernant les amendements au paragraphe 2 de l'article 6.

Annexe 1, section G, sous-section V, paragraphes 4 et 6 à 10

Les amendements proposés ont pour objet de normaliser sur le plan international les signaux qui donnent des renseignements sur les limites de vitesse générales et la vitesse conseillée et signalent l'existence d'un itinéraire conseillé pour les poids lourds, d'une voie de détresse, d'une passerelle ou d'un passage souterrain pour piétons et d'une sortie d'autoroute.

Annexe 1, section H, paragraphe 4

Voir : justification concernant l'amendement au paragraphe 4 de l'article 8.

Annexe 1, section H, paragraphes 5 à 7

Les amendements proposés ont pour but de normaliser sur le plan international les panneaux additionnels qui sont déjà utilisés par beaucoup de Parties contractantes.

Annexe 2, (ancienne annexe 8), chapitre II, section G

Voir : justification concernant l'incorporation de l'article 26 bis à la Convention.

[*Pour les signes, symboles et panneaux, voir p. 300 du présent volume.*]

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ

Поправки, относящиеся ко всему тексту Конвенции и приложений к ней

1. Заменить слово "вес" на "масса".

2. Использовать метрическую систему только для массы и размеров; расстояния должны быть выражены в "км(милях)".

Поправки к основному тексту Конвенции

СТАТЬЯ 2 (Приложения к Конвенции)

Изменить следующим образом:

"Нижеследующие приложения к настоящей Конвенции являются ее неотъемлемой частью:

Приложение 1: Дорожные знаки;

Раздел A: Предупреждающие знаки;
Раздел B: Знаки преимущественного права проезда;
Раздел C: Запрещающие и ограничивающие знаки;
Раздел D: Предписывающие знаки;
Раздел E: Знаки особых предписаний;
Раздел F: Информационные знаки, знаки, обозначающие объекты, и знаки сервиса;
Раздел G: Указатели направлений и информационно-указательные знаки;
Раздел H: Дополнительные таблички;

Приложение 2: Разметка дорог;

Приложение 3: Цветное изображение сигнальных знаков, обозначений и табличек, о которых идет речь в приложении 1.

СТАТЬЯ 5

Пункт 1, подпункт b)

Добавить:

"iv) Знаки особых предписаний".

Пункт 1, подпункт c)

Изменить следующим образом:

"c) указательные знаки: эти знаки имеют целью давать пользователям дороги по пути их следования необходимую информацию или другие полезные указания; они подразделяются на:

i) информационные знаки, знаки, обозначающие объекты, и знаки сервиса;

ii) указатели направлений и информационно-указательные знаки:

предварительные указатели направлений;
указатели направлений;

маршрутные марки;
указатели наименований;
подтверждающие знаки и указательные знаки;

iii) дополнительные таблички".

СТАТЬЯ 6

Пункт 2

Добавить:

"В этом случае применяется один из следующих трех вариантов размещения знаков:

a) знак с дополнительной вертикальной стрелкой, в случае необходимости, помещается над соответствующей полосой движения, или

b) знак помещается на ближайшей обочине дороги в том случае, когда разметка дорогн ясно указывает на то, что действие знака распространяется только на ближайшую от обочины дороги полосу движения и что этот знак служит лишь для подтверждения правила, действующего на данном участке и уже предписанного с помощью дорожной разметки, или

c) знаки E, 1 или E, 2, приведенные в пунктах 1 и 2 подраздела II раздела E приложения 1 к настоящей Конвенции, или знаки G, 11 и G, 12, приведенные в пунктах 1 и 2 подраздела V раздела G приложения 1, помещаются на обочине дорогн".

Пункт 4

Изменить первое предложение подпункта c) следующим образом:

"c) Размеры предупреждающих знаков и знаков, означающих обязательное предписание (за исключением знаков особых предписаний), должны быть стандартизованы на территории каждой Договаривающейся стороны...".

СТАТЬЯ 7

Пункт 1

Добавить:

"Разноцветные темные или светлые элементы изображения на знаках могут разграничиваться контрастирующими светлыми или темными узкими полосами, соответственно".

СТАТЬЯ 8

Включить новый пункт 1-бис следующего содержания:

"1-бис. Если используются знаки с переменными символами, то нанесенные на них надписи и обозначения должны также соответствовать системе знаков и сигналов, предусмотренной в настоящей Конвенции. Однако, если это диктуется техническими требованиями данного типа системы знаков и сигналов, в частности для обеспечения достаточно четкой видимости и при условии невозможности ошибочного толкования, предписанные знаки или обозначения темного цвета могут заменяться на светлые, а светлый фон заменяется на темный. Изменение красного цвета обозначения знака и его каймы не допускается".

Пункт 4

Изменить следующим образом:

"4. В тех случаях, когда компетентные органы считают целесообразным уточнить значение знака или обозначения, либо ограничить действие знака некоторыми периодами времени, необходимые указания могут помещаться в виде надписей на знаке в соответствии с приложением 1 к настоящей Конвенции или на дополнительной табличке. Если действия предписывающих знаков необходимо ограничить конкретными участниками дорожного движения или если конкретные участники дорожного движения должны быть исключены из действия конкретных правил, то это обеспечивается с помощью дополнительных табличек в соответствии с пунктом 4 раздела Н приложения 1 (таблички Н, 5^a; Н, 5^b и Н, 6)".

СТАТЬЯ 9

Пункт 1

Изменить следующим образом:

"1. В подразделе I раздела А приложения 1 к настоящей Конвенции указаны образцы предупреждающих знаков, а в подразделе II раздела А указаны обозначения, помечаемые на этих сигнальных знаках, а также приведены некоторые предписания, касающиеся использования этих знаков. В соответствии с пунктом 2 статьи 46 настоящей Конвенции каждое государство уведомляет Генерального секретаря о том, какой образец для предупреждающих знаков оно избрало: A^a или A^b.

Пункт 4

Заменить слова:

"...на дополнительной табличке образца 1 приложения 7 к настоящей Конвенции, которая помещается в соответствии с положениями указанного приложения;..."

следующим текстом:

"...на дополнительной табличке Н.1 раздела Н приложения 1 к настоящей Конвенции, которая помещается в соответствии с положениями указанного раздела;...".

Пункт 5

Изменить последнюю часть этого пункта следующим образом:

"...и железнодорожными переездами, Договаривающиеся стороны могут применять следующие положения:

Под любым предупреждающим знаком с одним из обозначений А, 5; А, 25; А, 26 или А, 27, описанных в пунктах 5, 25, 26 и 27 подраздела II раздела А приложения 1 к настоящей Конвенции, может быть установлен прямоугольный щиток с вертикальной длинной стороной и тремя косыми красными полосами на белом и желтом фоне, но в этом случае примерно на одной трети и двух третях расстояния между знаком и железнодорожным путем устанавливаются дополнительные знаки, состоящие из щитков идентичной формы, на которые нанесены соответственно одна или две красные косые полосы на белом или желтом фоне. Эти знаки могут быть повторены на противоположной стороне проезжей части дороги. Упомянутые в настоящем пункте щитки описаны в пункте 29 подраздела II раздела А приложения 1 к настоящей Конвенции".

Пункт 6

Изменить последнюю часть этого пункта следующим образом:

"...соответствующее указание дается на дополнительной табличке H, 2 раздела H приложения 1 к настоящей Конвенции, которая помещается в соответствии с положениями указанного раздела".

Заголовок "ЗНАКИ, ОЗНАЧАЮЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ПРЕДПИСАНИЕ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ЗНАКОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К ОСТАНОВКЕ И СТОЯНКЕ", помещенный над статьей 10,

Изменить данный заголовок следующим образом:

"ЗНАКИ, ОЗНАЧАЮЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ПРЕДПИСАНИЕ"

СТАТЬЯ 10 (Знаки преимущественного права проезда)

Пункт 1

Изменить следующим образом:

"1. Сигнальными знаками, имеющими целью доводить до сведения пользователей дороги особые правила преимущественного проезда на перекрестках, являются знаки B, 1, B, 2, B, 3 и B, 4. Сигнальными знаками, имеющими целью доводить до сведения пользователей дороги правило преимущественного проезда на узких участках дорог, являются знаки B, 5 и B, 6. Эти знаки описаны в разделе B приложения 1 к настоящей Конвенции".

Пункт 4

Изменить следующим образом:

"4. Знак B, 1 или B, 2 может устанавливаться вне перекрестка, когда компетентные органы считают это необходимым".

Пункт 6

Изменить следующим образом:

"6. Для предварительной сигнализации о приближении к знаку B, 1 используется этот же знак, дополненный табличкой H, 1, описанной в разделе H приложения 1 к Конвенции.

Для предварительной сигнализации о приближении к знаку B, 2 используется знак B, 1, дополненный прямоугольной табличкой с обозначением "STOP" и цифрой, указывающей, на каком расстоянии находится знак B, 2".

Пункт 7

Изменить последнюю часть данного пункта следующим образом:

"...в таком случае знак или знаки, установленные перед этим местом, дополняются табличкой H, 1 раздела H приложения 1".

Пункт 8

Изменить начало данного пункта следующим образом:

"8. Если для указания приближения к перекрестку на дороге устанавливается предупреждающий знак с одним из обозначений A, 19 или если...".

СТАТЬЯ 11 (Запрещающие и ограничивающие знаки)

Изменить следующим образом:

"Запрещающие и ограничивающие знаки описаны с указанием их значения в разделе С приложения 1 к настоящей Конвенции. В этом разделе описаны также знаки, означающие конец этих запрещений и ограничений или одного из них".

СТАТЬЯ 12 (Предписывающие знаки)

Изменить следующим образом:

"Предписывающие знаки описаны с указанием их значения в разделе D приложения 1 к настоящей Конвенции".

СТАТЬЯ 13 (Общие положения, относящиеся к сигнальным знакам, описанным в приложении 4 к настоящей Конвенции)

Изменить название данной статьи следующим образом:

"Общие положения, относящиеся к сигнальным знакам, описанным в разделах С и D приложения 1 к настоящей Конвенции".

Пункт 1

Изменить последнее предложение следующим образом:

"... Под знаками, установленными перед местом, где вступает в силу предписание, ограничение или запрещение, помещается дополнительная табличка Н, 1 раздела Н приложения 1".

Включить новые пункты 3, 4 и 5 следующего содержания:

"3. Действие запрещающих и ограничивающих знаков начинается с места их размещения до места размещения противоположного знака или до следующего перекрестка. Если необходимо указать, что запрещение или ограничение продолжает действовать после перекрестка, то этот знак должен быть повторен в соответствии с положениями национального законодательства.

4. В тех случаях, когда предписывающий знак действует в отношении всех дорог, находящихся в определенной зоне (зональное действие), он должен устанавливаться таким образом, как указано в пункте 8 a) подраздела II раздела Е приложения 1 к настоящей Конвенции.

5. Выезд из зоны, о которой говорится в пункте 4 выше, обозначается таким образом, как указано в пункте 8 b) подраздела II раздела Е приложения 1 к настоящей Конвенции".

Включить новую статью следующего содержания:

"СТАТЬЯ 13-бис

Знаки особых предписаний

1. Знаки особых предписаний описаны с указанием их значения в разделе Е приложения 1 к настоящей Конвенции.

2. Знаки Е, 7^a; Е, 7^b; Е, 7^c или Е, 7^d и Е, 8^a; Е, 8^b; Е, 8^c или Е, 8^d указывают участникам дорожного движения, что от знаков Е, 7^a; Е, 7^b; Е, 7^c

или E, 7[d] до знаков E, 8[a]; E, 8[b]; E, 8[c] или E, 8[d] применяются общие правила, регулирующие движение на территории данного государства в населенных пунктах, за исключением тех случаев, когда на некоторых участках дороги в населенном пункте иные правила предписываются другими знаками; однако знак B, 4 должен всегда устанавливаться на главных дорогах, имеющих сигнальный знак B, 3 в тех случаях, когда преимущественное право проезда прекращает свое действие в населенном пункте. Положения пунктов 2, 3 и 4 статьи 14 применяются к этим знакам.

3. Знаки E, 12[a]; E, 12[b] или E, 12[c] помещаются на пешеходных переходах там, где компетентные органы считают это целесообразным.

4. Знаки особых предписаний устанавливаются с учетом положений пункта 1 статьи 6 лишь там, где компетентные органы считают это необходимым. Эти знаки могут повторяться. Помещенная под знаком дополнительная табличка может указывать расстояние от знака до места, на наличие которого указывает этот знак; это расстояние может обозначаться также в нижней части самого знака".

Заголовок "УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ЗНАКОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К СТОЯНКЕ", помещенный над Статьей 14

Изменить этот заголовок следующим образом:

"УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ"

СТАТЬЯ 14

Пункт 1

Изменить следующим образом:

"1. В разделах F и G приложения 1 к настоящей Конвенции описаны знаки, дающие полезные указания пользователям дороги или приведены образцы таких знаков; в этих разделах содержатся также некоторые предписания относительно их использования".

Пункт 2

Изменить начало данного пункта следующим образом:

"2. Надписи на указательных знаках ii), перечисленных в подпункте c) пункта 1 статьи 5, в странах, не пользующихся латинским алфавитом, наносятся...".

СТАТЬЯ 18 (Указатели наименований)

Заменить пункты 1, 2 и 3 следующим текстом:

"Указатели наименований могут использоваться для указания границы между двумя государствами или границы между двумя административными единицами одной и той же страны, либо названия реки, перевала, местности и т.д. Эти знаки должны заметно отличаться от знаков, о которых говорится в пункте 2 статьи 13-бис настоящей Конвенции".

СТАТЬЯ 20 (Знаки на пешеходных переходах)

Исключить эту статью.

СТАТЬЯ 21 (Общие предписания, касающиеся различных указательных знаков)

Пункт 1

Изменить первое предложение следующим образом:

"1. Упомянутые в статьях 15-19 настоящей Конвенции указательные знаки устанавливаются там, где компетентные органы считают это целесообразным...".

Заголовок "ЗНАКИ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ОСТАНОВКЕ И СТОЯНКЕ", помещенный над статьей 22

Исключить этот заголовок.

СТАТЬЯ 22

Исключить эту статью.

СТАТЬЯ 23 (Сигналы, предназначенные для регулирования движения транспортных средств)

Включить новый пункт 3-бис следующего содержания:

"a) Положения пунктов 1, 2 и 3 статьи 6 Конвенции, касающиеся дорожных знаков и сигналов, применяются в отношении световых дорожных сигналов, за исключением тех, которые используются на железнодорожных переездах.

b) Световые дорожные сигналы на перекрестках устанавливаются перед перекрестком или посередине над ним; они могут повторяться по другую сторону перекрестка и/или на уровне глаз водителя.

c) Кроме того, рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что световые дорожные сигналы:

i) устанавливаются таким образом, чтобы не мешать движению транспортных средств по проезжей части, а если они установлены на обочинах, в возможно меньшей мере мешать движению пешеходов;

ii) должны быть хорошо видны издали и их указания должны быть вполне понятны при приближении к ним;

iii) должны быть стандартными на территории каждой Договаривающейся стороны с учетом категорий дорог".

Пункт 9

Изменить следующим образом:

"9. В трехцветной системе красный, желтый и зеленый огни могут быть заменены стрелками этого же цвета на черном фоне. Горящие стрелки имеют то же значение, что и огни, но запрещение или разрешение ограничивается направлением или направлениями, указываемыми стрелкой или стрелками. Стрелки, обозначающие разрешение или запрещение двигаться прямо, направлены вверх. Могут использоваться черные стрелки на красном, желтом и зеленом фоне. Эти стрелки имеют такое же значение, как и упомянутые выше стрелки".

Пункт 11

Обозначить нынешний текст пункта 11 как подпункт a).

Включить новый подпункт b) следующего содержания:

"b) Если компетентные органы сочтут необходимым включить в число световых сигналов какой-либо "промежуточный" сигнал, то этот сигнал должен иметь форму желтой или белой стрелки, указывающей по диагонали вниз налево или направо, или двух таких стрелок, каждая из которых указывает одно направление; эти стрелки могут быть мигающими. Эти желтые или белые стрелки означают, что движение по этой полосе скоро будет закрыто и что участники дорожного движения должны перейти на полосу, на которую указывает стрелка".

СТАТЬЯ 24 (Сигналы, предназначенные только для пешеходов)

Включить новый пункт 5 следующего содержания:

"5. Световые сигналы для пешеходов могут дополняться звуковыми или тактильными сигналами на пешеходных переходах для облегчения перехода проезжей части слепыми пешеходами".

СТАТЬЯ 26

Пункт 2

Добавить:

"c) Двойные прерывистые линии могут использоваться для обозначения полосы или полос движения, на которых направление движения может попеременно изменяться в соответствии с пунктом 11 статьи 23 настоящей Конвенции".

Пункт 4

Изменить следующим образом:

"4. При применении положений настоящей статьи продольной разметкой не являются продольные линии, которые обозначают края проезжей части дороги, для того чтобы обеспечить их большую видимость, которые, будучи соединены с поперечными линиями, обозначают на проезжей части дороги места, предназначенные для стоянки, или которые обозначают запрещение или ограничение остановки или стоянки".

Включить новую статью следующего содержания:

"СТАТЬЯ 26-бис

1. Разметка полос движения, предназначенных для некоторых категорий транспортных средств, производится линиями, которые должны четко отличаться от других сплошных или прерывистых линий на проезжей части, главным образом своей шириной, которая должна быть больше, и более короткими промежутками между штрихами.

2. Если полоса движения предназначена только для транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях общественного транспорта, то буквенная часть дорожной разметки должна представлять собой слово "BUS" или букву "A". Знак, обозначающий такую полосу движения, должен быть прямоугольным, описанным в разделе E приложения 1, либо круглым, описанным в разделе D приложения 1 к настоящей Конвенции, с белым изображением автобуса на голубом фоне. На диаграммах A, 58^a и A, 58^b, указанных в приложении 2 к настоящей Конвенции, приводятся примеры разметки для полосы движения, предназначенной для регулярно курсирующих средств общественного транспорта.

3. В национальном законодательстве должны конкретно определяться условия, при которых другие транспортные средства могут двигаться по полосе движения, указанной в пункте 1, или пересекать ее".

СТАТЬЯ 27

Пункт 1

Изменить первое предложение следующим образом:

"1. Поперечная разметка, состоящая из сплошной линии, проведенной через всю ширину одной или нескольких полос движения, обозначает...".

Пункт 3

Изменить первое предложение следующим образом:

"3. Поперечная разметка, состоящая из прерывистой линии, нанесениая по всеи ширине одной или нескольких полос движения, обозначает...".

СТАТЬЯ 28

Пункт 3

Изменить следующим образом:

"3. Зигзагообразная линия у края проезжей части дороги означает запрещение стоянки с указанной стороны проезжей части по всей длине этой линии. Для обозначения автобусной или троллейбусной остановки такая линия может использоваться, при необходимости, со словом "BUS" или буквой "A".

СТАТЬЯ 30

Изменить следующим образом:

"Приложение 2 к иастоящей Конвенции представляет собой совокупность рекомендаций, касающихся схем или рисунков разметки дорог".

СТАТЬЯ 35

Пункт 2

Изменить следующим образом:

"2. У каждого железнодорожного переезда без шлагбаумов и полушлагбаумов должен быть установлен в непосредственной близости от железнодорожного пути сигнальный знак A, 28, описанный в разделе A приложения 1. При наличии светофора, предупреждающего о приближении поездов, или знака B, 2 "ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН" сигнальный знак A, 28 помещается на опоре знака B, 2 или на колонке светофора. Установка сигнального знака A, 28 необязательиа: ..." (далее по тексту без изменений).

Пункт 3

Исключить данный пункт

СТАТЬЯ 36

Пункт 1

Изменить подпункт a) следующим образом:

"a) перед каждым железиодорожным переездом был установлен один из предупреждающих знаков с одним из обозначений A, 25; A, 26 или A, 27; однако можно не устанавливать никакого знака ..." (далее по тексту без измеиений).

Поправки к приложениям к Конвенции

Существующие тексты приложений 1-7 заменить следующим текстом:

"Приложение 1

ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ

Раздел A

ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ ЗНАКИ

I. Образцы

1. Образцами предупреждающих знаков являются образцы A^a или A^b, описанные здесь и воспроизведенные в приложении 3, за исключением знаков A, 28 и A, 29, описание которых содержится соответственно в пунктах 28 и 29 ниже. Образец A^a представляет собой равносторонний треугольник, одна сторона которого расположена горизонтально, а противоположная ей вершина обращена вверх; фон должен быть белого или желтого цвета, кайма - красного цвета. Образец A^b представляет собой квадрат, одна из диагоналей которого проходит вертикально; фон должен быть желтого цвета, кайма, представляющая собой узкую полоску, - черного цвета. Обозначения, имеющиеся на этих знаках, должны быть - при отсутствии иных указаний, содержащихся в их описании, - черного или темно-синего цвета.

2. Для знаков A нормального размера длина стороны составляет примерно 0,90 м; для знаков A^a малого размера - не менее 0,60 метра. Для знаков A^b нормального размера длина стороны составляет примерно 0,60 м; для знаков A^b малого размера - не менее 0,40 метра.

3. В отношении выбора между образцами A^a и A^b см. пункт 2 статьи 5 и пункт 1 статьи 9 настоящей Конвенции.

II. Обозначения и предписания относительно использования знаков

1. Опасный поворот или опасные повороты

Для предупреждения о приближении к опасному повороту или к следующим один за другим опасным поворотам используется в зависимости от обстоятельств один из следующих знаков:

a) A, 1^a: поворот налево

b) A, 1^b: поворот направо

c) A, 1^c: двойной поворот или более двух поворотов, следующих один за другим, с первым поворотом налево

d) A, 1^d: двойной поворот или более двух поворотов, следующих один за другим, с первым поворотом направо

2. Крутой спуск

a) Для предупреждения о приближении к спуску с большим уклоном используется обозначение A, 2^a с образцом знака A^a и обозначение A, 2^b с образцом знака A^b.

b) Левая сторона обозначения A, 2^a занимает левый угол щитка сигнального знака, а его основание - всю ширину этого щитка. На обозначениях A, 2^Q и

A, 2^b цифра указывает уклон в процентах; это указание может заменяться отношением (1:10). Однако Договаривающиеся стороны могут вместо обозначения A, 2^a и A, 2^b, но учитывая по мере возможности положения подпункта b пункта 2 статьи 5 Конвенции, выбрать обозначение A, 2^c, если они приняли образец знака A^a, и обозначение A, 2^d, если они приняли образец знака A^b.

3. Крутой подъем

a) Для предупреждения о приближении к крутому подъему используется обозначение A, 3^a с образцом знака A^a и обозначение A, 3^b с образцом знака A^b.

b) Правая сторона обозначения A, 3^a занимает правый угол щитка сигнального знака, а его основание - всю ширину этого щитка. На обозначениях A, 3^a и A, 3^b цифра указывает подъем в процентах; это указание может заменяться отношением (1:10). Однако Договаривающиеся стороны, которые выберут для крутого спуска обозначение A, 2^c, могут вместо обозначения A, 3^a выбрать обозначение A, 3^c, а Договаривающиеся стороны, которые выберут обозначение A, 2^d, могут вместо обозначения A, 3^b выбрать обозначение A, 3^d.

4. Сужение дороги

Для предупреждения о приближении к сужению дороги используется обозначение A, 4^a или обозначение, указывающее более ясно конфигурацию данного места, например A, 4b.

5. Разводной мост

a) Для предупреждения о приближении к разводному мосту используется обозначение A, 5.

b) Под предупреждающим знаком с обозначением A, 5 может помещаться прямоугольная табличка образца A, 29^a, описанного в пункте 29 ниже, но в этом случае приблизительно на одной трети и двух третях расстояния между знаком с обозначением A, 5 и разводным мостом помещаются таблички образцов A, 29^b и A, 29^c, описанных в указанном пункте.

6. Выезд на набережную или на берег

Для предупреждения о том, что дорога выходит на набережную или на берег, используется обозначение A, 6.

7. Неровная дорога

a) Для предупреждения о приближении к выбоинам, горбатым мостам или буграм или местам, где проезжая часть дороги находится в плохом состоянии, используется обозначение A, 7^a.

b) Для обозначения горбатых мостов или бугров обозначение A, 7^a может быть заменено обозначение A, 7^b.

c) Для обозначения выбоин обозначение A, 7^a может быть заменено обозначением A, 7^c.

8. Опасные обочины

a) Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором обочины представляют особую опасность, следует использовать обозначение A, 8.

b) Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

9. Скользкая дорога

Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором скользкость может быть особенно высокой, используется обозначение A, 9.

10. Выброс гравия

Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором может произойти выброс гравия, используется обозначение A, 10^a с образцом знака A^a и обозначение A, 10^b с образцом знака A^b.

11. Падение камней

a) Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором существует опасность падения камней и вызванная этим опасность наличия камней на дороге, используется обозначение A, 11^a с образцом знака A^a и обозначение A, 11^b с образцом знака A^b.

b) В обоих случаях правая сторона обозначения занимает правый угол щитка сигнального знака.

c) Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

12. Пешеходный переход

a) Для предупреждения о приближении к пешеходному переходу, обозначениому дорожной разметкой или знаком E, 12, используется обозначение A, 12, имеющее два образца: A, 12^a и A, 12^b.

b) Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

13. Дети

a) Для предупреждения о приближении к участку дороги, часто пересекаемому детьми, как, например выход из школы или с площадки для игр, используется обозначение A, 13.

b) Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

14. Выезд велосипедистов

a) Для предупреждения о приближении к месту, в котором велосипедисты часто выезжают на дорогу или ее пересекают, используется обозначение A, 14.

b) Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

15. Место прогона скота и появления других животных

a) Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором существует опасность пересечения дороги животными, используется обозначение, состоящее из силуэта домашнего или дикого животного чаще всего встречающегося вида, например для домашнего животного - обозначение A, 15^a, для дикого животного - A, 15^b.

b) Обозначенне может быть обращено в противоположную сторону.

16. Ремонтные работы

Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором производятся дорожные работы, используется обозначение A, 16.

17. Световая сигнализация

a) Если считается необходимым предупредить о приближении к месту, на котором движение регулируется трехцветными огнями, в тех случаях, когда пользователи дороги не могут предвидеть, что они приближаются к такому месту, используется обозначение A, 17. Имеется три образца обозначения A, 17: A, 17^a; A, 17^b и A, 17^c, которые соответствуют расположению огней в трехцветной системе, описанной в пунктах 4-6 статьи 23 настоящей Конвенции.

b) Это обозначение включает три цвета огней, а именно цвета огней, о приближении к которым оно предупреждает.

18. Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда

a) Для предупреждения о приближении к перекрестку преимущественное право проезда по которому определяется действующим в государстве общепринятым правилом преимущественного проезда, используется обозначение A, 18^a с образцом знака A^a и обозначение A, 18^b с образцом знака A^b.

b) Обозначения A, 18^a и A, 18^b могут быть заменены обозначениями, указывающими более ясно характер перекрестка, например, A, 18^c; A, 18^d A, 18^e; A, 18^f и A, 18^g.

19. Пересечение с дорогой, пользователи которой должны уступать дорогу

a) Для предупреждения о приближении к пересечению с дорогой, пользователи которой должны уступать дорогу, используется обозначение A, 19^a.

b) Обозначение A, 19^a может быть заменено обозначениями, указывающими более ясно характер перекрестка, например, A, 19^b и A, 19^c.

c) Эти обозначения могут применяться на дороге лишь в том случае, если на дороге или на дорогах, с которыми она образует обозначенный перекресток, установлен знак B, 1 или знак B, 2 или если характер этих дорог таков (например, проселочные или грунтовые дороги), что в силу национального законодательства едущие по ним водители должны даже при отсутствии этих знаков уступать дорогу на перекрестке. Использование этих обозначений на дорогах, на которых установлен знак B, 3, будет ограничиваться некоторыми исключительными случаями.

20. Пересечение с дорогой, пользователям которой следует уступать дорогу

a) Если на перекрестке установлен знак "ПЕРЕСЕЧЕНИЕ С ГЛАВНОЙ ДОРОГОЙ" B, 1, то вблизи от перекрестка применяется обозначение A, 20.

b) Если на перекрестке установлен знак "ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН" B, 2, то вблизи от перекрестка применяется то из обозначений A, 21^a и A, 21^b, которое соответствует образцу знака B, 2.

c) Однако вместо сигнального знака A^a с его обозначениями могут применяться знаки B, 1 или B, 2 в соответствии с пунктом 6 статьи 10 настоящей Конвенции.

21. Перекресток с круговым движением

Для предупреждения о приближении к перекрестку с круговым движением используется обозначение A, 22.

22. Перекресток, на котором движение регулируется световыми сигналами

В тех случаях, когда движение на перекрестке регулируется световыми сигналами, в дополнение к знакам, описанным в пунктах 18-21 выше, или вместо этих знаков может помещаться знак A^a или A^b с обозначением A, 17, описанным в пункте 17 выше.

23. Двустороннее движение

a) Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором производится временно или постоянно двустороннее движение на одной проезжей части, в то время как на предыдущем участке оно производилось по дороге с односторонним движением или по дороге с несколькими проезжими частями, предназначенными для движения в одном направлении, используется обозначение A, 23.

b) Знак с этим обозначением должен повторяться при въезде на данный участок и, кроме того, на данном участке так часто, как это представляется необходимым.

24. Заторы дорожного движения

a) Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором образовался затор дорожного движения, используется обозначение A, 24.

b) Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

25. Железнодорожные переезды с шлагбаумами

Для обозначения железнодорожных переездов с шлагбаумами или полушлагбаумами, расположенными в шахматном порядке с каждой стороны железнодорожного пути, используется обозначение A, 25.

26. Другие железнодорожные переезды

Для обозначения других железнодорожных переездов используются обозначения A, 26^a или A, 26^b, или обозначение A, 27 в зависимости от обстоятельств.

27. Пересечение с трамвайной линией

Для предупреждения о приближении к пересечению с трамвайной линией и при условии, что это пересечение не является железнодорожным переездом согласно определению, содержащемуся в статье 1 Конвенции, может использоваться обозначение A, 27.

ПРИМЕЧАНИЕ: Если считается необходимым предупредить о приближении к пересечению автомобильной дороги железнодорожными путями, на которых железнодорожное движение осуществляется на очень небольшой скорости, а дорожное движение регулируется сопровождающим лицом железнодорожных транспортных средств, подающим необходимые сигналы рукой, используется знак A, 32, описанный в пункте 32 ниже.

28. Знаки, устанавливаемые в непосредственной близости от железнодорожных переездов

a) Знак A, 28, о котором говорится в пункте 2 статьи 35 настоящей Конвенции, имеет три образца: A, 28^a; A, 28^b и A, 28^c.

b) Образцы A, 28^a и A, 28^b имеют белый или желтый фон с красной или черной каймой; образец A, 28^c имеет белый или желтый фон с черной каймой; надписи на образце A, 28^c выполняются черными буквами. Образец A, 28^b используется, если путь имеет не менее чем две колеи; при использовании образца A, 28^c дополнительная табличка применяется лишь тогда, когда путь имеет не менее чем две колеи, и в этом случае на ней указывается их количество.

c) Обычная длина креста должна быть не менее 1,20 м. При отсутствии достаточного пространства знак может изображаться таким образом, чтобы его концы были направлены вверх и вниз.

29. Дополнительные знаки, устаиавливаемые вблизи от железнодорожных переездов и разводных мостов

a) Щитками, упомянутыми в пункте 5 статьи 9, являются знаки A, 29^a; A, 29^b и A, 29^c. Наклои полос обращен к проезжей части.

b) Над знаками A, 29^b и A, 29^c может помещаться, так же как он должен помещаться над знаком A, 29^a, знак, предупреждающий о приближении к железнодорожному переезду или разводному мосту.

30. Взлетно-посадочная полоса

a) Для предупреждения о приближении к участку дороги, над которым могут пролетать на небольшой высоте летательные аппараты, совершающие взлет или посадку на взлетно-посадочную полосу, используется обозначение A, 30.

b) Обозначеиие может быть обращено в противоположную сторону.

31. Боковой ветер

a) Для предупреждеиия о приближении к участку дороги, на котором часто дует сильный боковой ветер, используется обозначенне A, 31.

b) Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

32. Прочие опасности

a) Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором имеется опасность, не предусмотренная обозначеннями, указанными в пунктах 1-31 выше или в разделе B данного приложения, может использоваться обозначеиие A, 32.

b) Однако Договариваюшиеся стороны могут принять графические обозначения в соответствии с положениями подпункта a) ii) пункта 1 статьи 3 настоящей Конвенции.

c) Знак A, 32 может применяться, в частности, для предупреждения о пересечении железнодорожного пути, на котором железнодорожное движеиие осуществляется на очень небольшой скорости, а дорожное движенне регулируется сопровождающим лицом железнодорожных транспортных средств, подающим рукой необходимые сигналы.

Раздел B

ЗНАКИ ПРЕИМУЩЕСТВЕННОГО ПРАВА ПРОЕЗДА

ПРИМЕЧАНИЕ: Если на перекрестке, включающем главную дорогу, направление этой последней изменяется, под знаками, предупреждающими о приближении к перекрестку, или под знаками, регулирующими преимущественное право проезда, установленными на перекрестке или перед ним, может помещаться дополнительная табличка H, 8, показывающая на схеме перекрестка направление главной дороги.

1. Знак "ПЕРЕСЕЧЕНИЕ С ГЛАВНОЙ ДОРОГОЙ"

a) Знаком "ПЕРЕСЕЧЕНИЕ С ГЛАВНОЙ ДОРОГОЙ" является знак B, 1. Он имеет форму равностороннего треугольника, одна сторона которого расположена горизонтально, а противоположная ей вершина обращена вниз; фон должен быть белого или желтого цвета, а кайма - красного цвета, обозначений на знаке не имеется.

b) Для знаков нормального размера длина стороны треугольника составляет примерно 0,90 м; для знаков малого размера - не менее 0,60 м.

2. Знак "ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН"

a) Знаком "ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН" является знак B, 2, включающий два образца:

i) образец B, 2^a должен быть восьмиугольным с красным фоном, на котором белыми буквами на английском языке или на языке соответствующего государства написано слово "СТОП"; высота букв слова должна быть равна по крайней мере трети высоты таблички;

ii) образец B, 2^b должен быть круглым с белым или желтым фоном и красной каймой; на нем помещен внутри знак B, 1 без надписи и, кроме того, в верхней части большими черными или синими буквами на английском языке или на языке соответствующего государства написано слово "СТОП".

b) Высота знака B, 2^a нормальных размеров и диаметр знака B, 2^b нормальных размеров должны составлять примерно 0,90 м; соответственно высота и диаметр знаков малых размеров должны быть не менее 0,60 м.

c) В отношении выбора между образцами B, 2^a и B, 2^b см. пункт 2 статьи 5 и пункт 3 статьи 10 настоящей Конвенции.

3. Знак "ГЛАВНАЯ ДОРОГА"

a) Знаком "ГЛАВНАЯ ДОРОГА" является знак B, 3. Он имеет форму квадрата, одна из диагоналей которого расположена вертикально; квадрат окружен черным ободком; посредине помещен желтый или оранжевый квадрат с черным ободком; пространство между обоими квадратами должно быть белого цвета.

b) Для знаков нормального размера длина стороны квадрата составляет примерно 0,50 м; для знаков малого размера - не менее 0,35 м.

4. Знак "КОНЕЦ ГЛАВНОЙ ДОРОГИ"

Знаком "КОНЕЦ ГЛАВНОЙ ДОРОГИ" является знак B, 4. Этот знак состоит из изображенного выше знака B, 3, к которому добавлена черная или серая

центральная полоса, перпендикулярная нижней левой стороне и верхней правой стороне квадрата, или ряд черных или серых параллельных штрихов, образующих вышеуказанную полосу.

5. Знак, предоставляющий приоритет встречному транспорту

a) Если на узком участке дороги, где встречный разъезд затруднителен или невозможен, движение регламентируется, и, если эта регламентация состоит в предоставлении приоритета движению в одном направлении, а не в установке световых дорожных сигналов, поскольку водители могут ясно видеть проезд на всем его протяжении как днем, так и ночью, знак B, 5 "ПРИОРИТЕТ ВСТРЕЧНОМУ ТРАНСПОРТУ" устанавливается лицом к движению с той стороны проезда, где не имеется приоритета. Этот знак указывает запрещение въезда на узкий участок дороги до тех пор, пока нельзя проехать по этому участку, не вынуждая остановиться водителей встречных транспортных средств.

b) Этот знак должен быть круглым с белым или желтым фоном и красной каймой; стрелка, обозначающая направление, в котором предоставляется приоритет, должна быть черного цвета, а стрелка, обозначающая другое направление, - красного цвета.

6. Знак, предоставляющий приоритет по отношению к встречному транспорту

a) Для того чтобы предупредить водителей о том, что на узком участке дороги они пользуются приоритетом по отношению к встречному транспорту, используется знак B, 6.

b) Этот знак имеет прямоугольную форму с голубым фоном; стрелка, направленная вверх, должна быть белого цвета; а другая - красного цвета.

c) Когда на дороге используется знак B, 6, с другой стороны узкого участка дороги в обязательном порядке устанавливается знак B, 5, предназначенный для транспортных средств, движущихся в обратном направлении.

Раздел C

ЗАПРЕЩАЮЩИЕ ИЛИ ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ

I. Общие характеристики и обозначения

1. Запрещающие и ограничивающие знаки должны быть круглыми; их диаметр должен быть не менее 0,60 м вне населенных пунктов и не менее 0,40 м или 0,20 м для знаков, запрещающих или ограничивающих остановку и стоянку в населенных пунктах.

2. Исключая отступления, указанные ниже в связи с описанием данного знака, запрещающие или ограничивающие знаки должны иметь белый или желтый фон и широкую красную кайму, а обозначения, равно как и надписи, если таковые имеются, должны быть черного или синего цвета; наклонные полосы, если они имеются, должны быть красного цвета и пересекать знаки слева вниз направо.

II. Описание

1. Запрещение и ограничение движения

a) Для указания запрещения въезда любых транспортных средств используется знак C, 1 "ВЪЕЗД ЗАПРЕЩЕН". Имеются два образца этого знака: C, 1^{a} и C, 1^{b}.

b) Для указания запрещения всякого движения транспортных средств в обоих направлениях используется знак C, 2 "ДВИЖЕНИЕ В ОБОИХ НАПРАВЛЕНИЯХ ЗАПРЕЩЕНО".

c) Для указания запрещения движения только некоторых категорий транспортных средств или пользователей дороги используется знак, обозначение которого состоит из силуэта транспортных средств или пользователей дороги, для которых движение запрещено. Указанные знаки C, 3^a, C, 3^b, C, 3^c, C, 3^d, C, 3^e, C, 3^f, C, 3^g, C, 3^h, C, 3^i, C, 3^j, C, 3^k, и C, 3^l имеют следующие значения:

C, 3^a "ДВИЖЕНИЕ ВСЕХ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ДВУХКОЛЕСНЫХ МОТОЦИКЛОВ БЕЗ КОЛЯСКИ, ЗАПРЕЩЕНО"

C, 3^b "МОТОЦИКЛЕТНОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО"

C, 3^c "ВЕЛОСИПЕДНОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО"

C, 3^d "ДВИЖЕНИЕ ВЕЛОСИПЕДОВ С ПОДВЕСНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ ЗАПРЕЩЕНО"

C, 3^e "ГРУЗОВОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО"

Указание цифры тоннажа либо светлым цветом на силуэте транспортного средства, либо в соответствии с пунктом 4 статьи 8 настоящей Конвенции на дополнительной табличке, помещенной под знаком C, 3^e, означает, что запрещение применяется лишь в том случае, когда разрешенная максимальная масса транспортного средства или состава транспортных средств превышает указанную цифру.

C, 3^f "ДВИЖЕНИЕ ЛЮБОГО МЕХАНИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, БУКСИРУЮЩЕГО ПРИЦЕП, КРОМЕ ПОЛУПРИЦЕПА ИЛИ ОДНООСНОГО ПРИЦЕПА, ЗАПРЕЩЕНО"

Указание цифры тоннажа либо светлым цветом на силуэте прицепа, либо в соответствии с пунктом 4 статьи 8 настоящей Конвенции на дополнительной табличке, помещенной под знаком C, 3^f, означает, что запрещение применяется лишь в том случае, когда разрешенная максимальная масса прицепа превышает указанную цифру.

Договаривающиеся стороны могут в тех случаях, когда они сочтут это целесообразным, заменить силуэт задней части грузового автомобиля силуэтом задней части легкового автомобиля, а силуэт прицепа - силуэтом прицепа, который может быть сцеплен с таким автомобилем.

C, 3^g "ПРОЕЗД ЗАПРЕЩЕН МЕХАНИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ С ПРИЦЕПОМ"

Указание цифры тоннажа либо светлым цветом на силуэте прицепа, либо в соответствии с пунктом 4 статьи 8 настоящей Конвенции на дополнительной табличке, помещенной под знаком C, 3^g, означает, что запрещение применяется лишь в том случае, когда разрешенная максимальная масса прицепа превышает указанную цифру.

C, 3^h "ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ, ДЛЯ КОТОРЫХ ПРЕДПИСАНЫ СПЕЦИАЛЬНЫЕ УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ТАБЛИЧКИ, ЗАПРЕЩЕНО"

Для обозначения запрета на движение транспортных средств, перевозящих определенные виды опасных грузов, рекомендуется использовать знак C, 3^h в сочетании, при необходимости, с дополнительной табличкой. В информации, помещенной на этой дополнительной табличке, указывается, что данное запрещение применяется только к перевозке опасных грузов в соответствии с определением национального законодательства.

C, 3^{i} "ДВИЖЕНИЕ ПЕШЕХОДОВ ЗАПРЕЩЕНО"

C, 3^{j} "ГУЖЕВОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО"

C, 3^{k} "ДВИЖЕНИЕ РУЧНЫХ ТЕЛЕЖЕК ЗАПРЕЩЕНО"

C, 3^{l} "ДВИЖЕНИЕ САМОХОДНЫХ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗАПРЕЩЕНО"

ПРИМЕЧАНИЕ: Договаривающиеся стороны могут решить не проводить на знаках C, 3^{a}-C, 3^{l} наклонную красную полосу, соединяющую левый верхний квадрант с правым нижним квадрантом, или, если это не ухудшает видимость или понимание обозначения, не прерывать полосу на уровне этого обозначения.

d) Для указания запрещения движения нескольких категорий транспортных средств или пользователей дороги можно использовать либо столько же запрещающих знаков, сколько имеется запрещенных категорий, либо запрещающий знак, на котором изображены силуэты различных транспортных средств или пользователей дорогн, движеиие которых запрещено. Указанные ниже знаки C, 4^{a} "ДВИЖЕНИЕ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗАПРЕЩЕНО" и C, 4^{b} "ДВИЖЕНИЕ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ГУЖЕВОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО" являются примерами такого знака.

Вне населенных пунктов нельзя устанавливать знаки, на которых имеется больше двух силуэтов, а в населенных пунктах нельзя устанавливать знаки, на которых имеется больше трех силуэтов.

e) Для указания запрещения движения транспортных средств, вес или габариты которых превышают определенные пределы, используются следующие знаки:

C, 5 "ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ГАБАРИТНАЯ ШИРИНА КОТОРЫХ ПРЕВЫШАЕТ ... МЕТРОВ, ЗАПРЕЩЕНО"

C, 6 "ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ГАБАРИТНАЯ ВЫСОТА КОТОРЫХ ПРЕВЫШАЕТ ... МЕТРОВ, ЗАПРЕЩЕНО"

C, 7 "ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, МАССА КОТОРЫХ С НАГРУЗКОЙ ПРЕВЫШАЕТ ... ТОНН, ЗАПРЕЩЕНО"

C, 8 "ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С НАГРУЗКОЙ НА ОСЬ, ПРЕВЫШАЮЩЕЙ ... ТОНН, ЗАПРЕЩЕНО"

C, 9 "ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ИЛИ СОСТАВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛИНОЙ БОЛЕЕ ... МЕТРОВ ЗАПРЕЩЕНО"

f) Для указания запрещения движения транспортных средств без сохранения между ними дистанции, указанной на знаке, используется знак C, 10 "ЗАПРЕЩАЕТСЯ ДВИЖЕНИЕ ТРАПСПОРТНЫХ СРЕДСТВ БЕЗ СОХРАНЕНИЯ МЕЖДУ НИМИ ДИСТАНЦИИ, ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ, В ... МЕТРОВ"

2. Запрещение поворота

Для указания запрещен.ия поворота (направо или налево, в зависимости от направления стрелки) используется знак C, 11^{a} "ПОВОРОТ НАЛЕВО ЗАПРЕЩЕН" или знак C, 11^{b} "ПОВОРОТ НАПРАВО ЗАПРЕЩЕН"

3. Запрещение разворота

a) Для указания запрещения разворота используется зиак C, 12 "РАЗВОРОТ ЗАПРЕЩЕН"

b) В соответствующих случаях обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

4. Запрещение обгона

a) Для указания того, что, помимо относящихся к обгону общих предписаний, предусмотренных действующими правилами, запрещается обгон всех движущихся по дорогам механических транспортных средств, за исключением двухколесных велосипедов с подвесным двигателем и двухколесных мотоциклов без коляски, используется знак C, 13^{a} "ОБГОН ЗАПРЕЩЕН"

Имеется два образца этого знака: C, 13^{aa} и C, 13^{ab}.

b) Для указания того, что обгон запрещен лишь грузовым транспортным средствам, разрешенная максимальная масса которых превышает 3,5 т, используется знак C, 13^{b} "ГРУЗОВЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ ОБГОН ЗАПРЕЩЕН".

Имеется два образца этого знака: C, 13^{ba} и C, 13^{bb}.

На дополнительной табличке, помещенной под знаком в соответствии с пунктом 4 статьи 8 настоящей Конвенции, может быть помещено указание об изменении разрешенной максимальной массы транспортных средств, при превышении которой применяется запрещение.

5. Ограничение скорости

a) Для указания ограничения скорости используется знак C, 14 "МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, ОГРАНИЧИВАЕМАЯ УКАЗАННОЙ ЦИФРОЙ". Обозначенная на знаке цифра указывает максимальную скорость в единице измерения, чаще всего используемой в данном государстве для указания скорости транспортных средств. После или ниже цифры, обозначающей скорость, могут быть, например, добавлены обозначения "км" (километры) или "миль".

b) Для указания ограничения скорости, применяемого только к транспортным средствам, разрешенный максимальный вес которых превышает определенную цифру, надпись с указанием этой цифры помещается на дополнительной табличке под знаком в соответствии с пунктом 4 статьи 8 настоящей Конвенции.

6. Запрещение подачи звукового сигнала

Для указания запрещения подачи звуковых сигналов, за исключением случаев, когда это необходимо, во избежание дорожно-транспортных происшествий, используется знак C, 15 "ПОДАЧА ЗВУКОВОГО СИГНАЛА ЗАПРЕЩЕНА". Если этот знак не установлен у въезда в населенный пункт рядом с указателем наименования населенного пункта или непосредственно после этого знака, он должен быть дополнен табличкой образца H, 2, описанной в разделе H данного приложения, на которой указывается расстояние, на котором действует запрещение. Рекомендуется не устанавливать этот знак у въезда в населенные пункты, если запрещение распространяется на все населенные пункты, и предусмотреть, чтобы при въезде в населенный пункт указатель наименования населенного пункта указывал пользователям дороги, что, начиная с этого места, применяются правила движения, действующие на данной территории в населенных пунктах.

7. Проезд без остановки запрещен

a) Для указания близости таможни, где остановка обязательна, используется знак C, 16 "ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН". В отступление от положений статьи 8 Конвенции на этом знаке обозначено слово "таможня", причем предпочтительно его указывать на двух языках; Договаривающиеся стороны,

которые будут пользоваться знаками C, 16, должны попытаться достигнуть на региональном уровне договоренности о том, чтобы это слово было обозначено на одном и том же языке на всех, устанавливаемых ими знаках.

b) Этот знак может использоваться также для указания других случаев запрещения проезда без остановки; при этом слово "таможня" заменяется другой очень краткой надписью, указывающей причину остановки.

8. Знаки, указывающие конец запрещений или ограничений

a) Для указания места, где прекращается действие всех запрещений, доводимых до сведения водителей движущихся транспортных средств, запрещающими знаками, используется знак C, 17^a "КОНЕЦ ВСЕХ ЗАПРЕЩЕНИЙ МЕСТНОГО ХАРАКТЕРА, ОТНОСЯЩИХСЯ К ДВИЖУЩИМСЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ". Этот знак должен быть круглым с белым или желтым фоном без бордюра или с узкой черной каймой и с диагональной полосой, имеющей наклон справа сверху вниз налево, которая может быть черного или темно-серого цвета или состоять из черных или серых параллельных линий.

b) Для указания места, где прекращается действие запрещения или ограничения, доведенного до сведения водителей движущихся транспортных средств запрещающим или ограничивающим знаком, используется знак C, 17^b "КОНЕЦ ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ" или знак C, 17^c "КОНЕЦ ЗАПРЕЩЕНИЯ ОБГОНА", или знак C, 17^d "КОНЕЦ ЗАПРЕЩЕНИЯ ОБГОНА ГРУЗОВЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ". Эти знаки аналогичны знаку C, 17^a, но на них, кроме того, нанесено светло-серое обозначение запрещения или ограничения, действие которого прекращается.

c) В отступление от положений пункта 1 статьи 6 настоящей Конвенции указанные в настоящем пункте 8 знаки могут устанавливаться на обратной стороне запрещающего или ограничивающего знака, предназначенного для транспорта, идущего во встречном направлении.

9. Запрещение или ограничение остановки или стоянки

a) i) Для указания мест, где стоянка запрещена, используется знак C, 18 "СТОЯНКА ЗАПРЕЩЕНА"; для указания мест, где остановка и стоянка запрещены, используется знак C, 19 "ОСТАНОВКА И СТОЯНКА ЗАПРЕЩЕНЫ".

ii) Знак C, 18 может быть заменен круглым знаком с красной каймой и красной поперечной полосой, на котором изображена черной краской на белом или желтом фоне буква или идеограмма, применяемая в данном государстве для обозначения "стоянки".

iii) Надписи на дополнительной табличке, помещаемой под знаком, могут ограничивать запрещение или указывать, в зависимости от случая,

дни недели или месяца или время дня, когда действует запрещение;

время, после которого знак C, 18 запрещает стоянку, или время, после которого знак C, 19 запрещает остановку или стоянку;

исключения, касающиеся некоторых категорий пользователей дороги.

iv) Надписи относительно продолжительности стоянки или остановки, превышение которой запрещается, могут помещаться не на дополнительной табличке, а в нижней части красного круга знака.

b) i) Когда стоянка разрешена, то на одной, то на другой стороне дороги вместо знака C, 18 используются знаки C, 20^a или C, 20^b "ПОПЕРЕМЕННАЯ СТОЯНКА".

ii) Запрещение стоянки применяется со стороны знака C, 20[a] по нечетным дням и со стороны знака C, 20[b] по четным дням, причем час замены стороны определяется национальным законодательством и им не обязательно должна быть полночь. Национальное законодательство может также определять периодичность чередования стоянки, иную, чем ежедневная; в этом случае цифры I и II на знаке заменяются датами, указывающими периоды чередования, например 1-15 и 16-31 для чередования с 1 и с 16 числа каждого месяца.

iii) Знак C, 18 с дополнительными надписями в соответствии с положениями пункта 4 статьи 8 настоящей Конвенции может использоваться государствами, которые не применяют знаки C, 19, C, 20[a] и C, 20[b].

c) i) За исключением особых случаев, знаки устанавливаются таким образом, чтобы их диск был перпендикулярен оси дороги или слегка наклонен по отношению к плоскости, перпендикулярной этой оси.

ii) Все запрещения и ограничения стоянки применяются только на стороне дороги, на которой установлены знаки.

iii) При отсутствии иных указаний, которые могут даваться:

на дополнительной табличке H, 2 раздела H настоящего приложения, на которой указывается расстояние, в пределах которого применяется запрещение,

либо в соответствии с предписаниями, содержащимися в подпункте c) v) настоящего пункта, запрещения применяются, начиная от знака и до ближайшего выхода дороги.

iv) Под знаком, устанавливаемым в месте, от которого начинает применяться запрещение, может помещаться дополнительная табличка H, 3[a] или H, 4[a], описанная в разделе H настоящего приложения. Под знаками, повторяющими запрещение, может помещаться дополнительная табличка H, 3[b] или H, 4[b], описанная в разделе H настоящего приложения. В месте, где прекращается запрещение, может помещаться еще один запрещающий знак с дополнительной табличкой H, 3[c] или H, 4[c], описанной в разделе H настоящего приложения. Таблички H, 3 помещаются параллельно оси дороги, а таблички H, 4 - перпендикулярно этой оси. Если на табличках H, 3 указаны расстояния, они указывают расстояния, на которых применяется запрещение в направлении, указанном стрелкой.

v) Если действие запрещения прекращается до ближайшего выхода дороги, устанавливается знак с описанной в подпункте c) iv) выше дополнительной табличкой, на которой указывается конец запрещения. Однако когда запрещение применяется лишь на коротком расстоянии, может устанавливаться лишь один знак, состоящий:

либо из круга красного цвета с указанием расстояния, в пределах которого данное запрещение применяется,

либо из дополнительной таблички H, 3.

vi) В местах, оборудованных паркометрами, наличие этих паркометров означает, что стоянка является платной и что ее продолжительность ограничивается временем работы минутного механизма.

vii) В зонах с ограничением, но не платной стоянкой это ограничение стоянки может обозначаться не знаками C, 18 с дополнительной табличкой, а синей полосой, наносимой примерно на высоте 2 м на расположенных вдоль дороги столбах освещения, деревьях и т.д., или полосами на бордюре проезжей части.

Раздел D

ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ ЗНАКИ

I. Общие характеристики и обозначения

1. Предписывающие знаки должны быть круглыми, за исключением знаков D, 10, описанных в пункте 10 подраздела II настоящего раздела, который должен быть прямоугольным; их диаметр должен быть не менее 0,60 м вне населенных пунктов и не менее 0,40 м в населенных пунктах. Однако знаки диаметром не менее 0,30 м могут использоваться в сочетании со световыми дорожными сигналами или устанавливаться на тумбах островков безопасности.

2. При отсутствии иных указаний эти знаки должны быть голубого цвета, а обозначения должны быть белого или светлого цвета, или, как возможный вариант, знаки должны быть белого цвета с красной каймой, а обозначения должны быть черного цвета.

II. Описание

1. Обязательное направление

Для указания того, что транспортные средства должны следовать в данном направлении или только в определенных направлениях, используется образец D, 1^a знака D, 1 "ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ", в котором стрелка или стрелки направлены в соответствующем направлении или соответствующих направлениях. Однако в отступление от положений подраздела I настоящего раздела вместо знака D, 1^a может использоваться знак D, 1^b. Знак D, 1^b должен быть черного цвета с белой каймой и иметь обозначение белого цвета.

2. Обязательный объезд препятствия

Знак D, 2 "ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ОБЪЕЗД ПРЕПЯТСТВИЯ", установленный, в отступление от положений пункта 1 статьи 6 Конвенции, на островке безопасности или перед каким-либо препятствием на дороге, указывает, что транспортные средства обязаны объезжать островок безопасности или препятствие со стороны, указанной стрелкой.

3. Обязательное круговое движение

Знак D, 3 "ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ КРУГОВОЕ ДВИЖЕНИЕ" указывает водителям, что они должны соблюдать правила, касающиеся кругового движения.

4. Обязательная велосипедная дорожка

Знак D, 4 "ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ВЕЛОСИПЕДНАЯ ДОРОЖКА" указывает велосипедистам, что дорожка, в начале которой он установлен, предназначена для них, и указывает водителям других транспортных средств, что они не имеют права пользоваться этой дорожкой. Велосипедисты обязаны пользоваться этой дорожкой, если она проходит вдоль проезжей части дороги, пешеходной дорожки или дорожки для всадников и ведет в том же направлении. Однако водители велосипедов с подвесным двигателем также обязаны пользоваться этой дорожкой при тех же условиях, если это предусматривается национальным законодательством или предписывается дополнительной табличкой, содержащей надпись или обозначение знака C, 3^d.

5. Обязательная дорожка для пешеходов

Знак D, 5 "ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ДОРОЖКА ДЛЯ ПЕШЕХОДОВ" указывает пешеходам, что дорожка, в начале которой он установлен, предназначена для них, и указывает другим участникам дорожного движения, что они не имеют права пользоваться этой дорожкой. Пешеходы обязаны пользоваться этой дорожкой, если она проходит вдоль проезжей части дороги, велосипедной дорожки или дорожки для всадников и ведет в том же направлении.

6. Обязательная дорожка для всадников

Знак D, 6 "ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ДОРОЖКА ДЛЯ ВСАДНИКОВ" указывает всадникам, что дорожка, в начале которой он установлен, предназначена для них, и указывает другим участникам дорожного движения, что они не имеют права пользоваться этой дорожкой. Всадники обязаны пользоваться этой дорожкой, если она проходит вдоль проезжей части дороги, велосипедной или пешеходной дорожки и ведет в том же направлении.

7. Обязательная минимальная скорость

Знак D, 7 "ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ МИНИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ" указывает, что транспортные средства, движущиеся по дороге, в начале которой он установлен, должны двигаться по крайней мере с указаиной скоростью; обозначенная на знаке цифра указывает эту скорость в единице измерения, чаще всего используемой в государстве для указания скорости транспортных средств. После цифры, обозначающей скорость, могут быть добавлены, например, обозначения "км" (километров) или "миль".

8. Конец обязательной минимальной скорости

Знак D, 8 "КОНЕЦ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ МИНИМАЛЬНОЙ СКОРОСТИ" указывает на прекращение действия обязательной минимальной скорости, предписанной знаком D, 7. Знак D, 8 идентичен знаку D, 7, но он перечеркивается наклонной красной полосой, проходящей справа сверху вниз налево.

9. Цепи противоскольжения обязательны

Знак D, 9 "ЦЕПИ ПРОТИВОСКОЛЬЖЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫ" указывает, что транспортные средства, двигающиеся по дороге, в начале которой он установлен, обязаны иметь не менее чем на двух ведущих колесах цепи противоскольжения.

10. Обязательное направление движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы

Знаки D, 10^a; D, 10^b и D, 10^c указывают обязательное направление движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

11. Замечания отиосительно сочетания знаков D, 4, D, 5 и D, 6

a) Указание на то, что дорожка предназначена для двух категорий участников дорожного движеиия, и движение других участников движения запрещено, обозиачается предписывающим знаком с обозиачениями тех двух категорий пользователей, которым разрешено пользоваться дорожкой, в начале которой он установлеи.

b) В том случае, если обозначения размещены на знаке рядом друг с другом и разделены вертикальной полосой, проходящей через центр знака, каждое обозначение означает, что соответствующая категория должна пользоваться стороной дорожки, предназначенной для этой категорни, и указывает на то, что

другие пользователи не имеют права пользоваться этой стороной. Обе стороны дорожки должны быть четко разграничены естественными средствами или дорожной разметкой.

c) В том случае, если обозначения расположены друг над другом, знак указывает на то, что соответствующие категории пользователей могут совместно пользоваться этой дорожкой. Порядок расположения обозначений произвольный. Меры предосторожности, которые надлежит принимать обеим категориям пользователей, устанавливаются конкретными положениями национального законодательства.

Знаки D, 11[a] и D, 11[b] являются примерами сочетания знаков D, 4 и D, 5.

Раздел E

ЗНАКИ ОСОБЫХ ПРЕДПИСАНИЙ

I. Общие характеристики и обозначения

Знаки особых предписаний должны быть квадратными или прямоугольными с обозначением или надписью светлого цвета на голубом фоне или с обозначением или надписью темного цвета на светлом фоне.

II. Описание

1. Знаки, указывающие на предписания или предупреждение об опасности, относящиеся к одной или нескольким полосам движения

Знаки, подобные тем, которые приводятся ниже, означают, что предписания или предупреждение об опасности относятся только к одной или нескольким полосам движения, определенным продольной разметкой на проезжей части с несколькими полосами движения, предназначенными для движения в одном направлении. Эти знаки могут также указывать на полосы движения, отведенные для встречного транспорта. Знак, указывающий предписание или предупреждающий об опасности, наносится на каждой из соответствующих стрелок:

i) E, 1[a] "ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ МИНИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ НА РАЗЛИЧНЫХ ПОЛОСАХ ДВИЖЕНИЯ".

ii) E, 1[b] "ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ МИНИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ НА ПОЛОСЕ". Этот знак может использоваться для выделения "полосы движения для тихоходных транспортных средств".

iii) E, 1[c] "ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ, ДЕЙСТВУЮЩИЕ НА РАЗЛИЧНЫХ ПОЛОСАХ ДВИЖЕНИЯ". Кайма по краю круга должна быть красного цвета, обозначение - черного цвета.

2. Знаки, указывающие полосы движения, выделенные для автобусов

Знаки, подобные знакам E, 2[a] и E, 2[b], являются примерами знаков, указывающих полосу движения, выделенную для автобусов в соответствии с положениями пункта 2 статьи 26-бис.

3. Знак "ОДНОСТОРОННЕЕ ДВИЖЕНИЕ"

a) Когда необходимо указать дорогу или проезжую часть с односторонним движением, могут быть установлены два различных знака "ОДНОСТОРОННЕЕ ДВИЖЕНИЕ":

i) Знак E, 3^a, установленный более или менее перпендикулярно оси проезжей части дороги; щиток знака должен быть квадратным.

ii) Знак E, 3^b, установленный почти параллельно оси проезжей части дороги; щиток знака представляет собой удлиненный прямоугольник, длинная сторона которого расположена горизонтально. На стрелке знака E, 3^b могут быть нанесены на национальном языке или на одном из национальных языков государства слова "Одностороннее движение".

b) Знаки E, 3^a и E, 3^b могут устанавливаться независимо от того, установлены ли до въезда на улицу запрещающие или предписывающие знаки.

4. Знаки предварительного перестроения в рядах

Пример знака предварительного перестроения в рядах на перекрестках дорог с несколькими полосами движения: E, 4.

5. Знаки, предупреждающие о въезде на автомагистраль или о выезде с автомагистрали

a) Знак E, 5^a "АВТОМАГИСТРАЛЬ" должен устанавливаться в месте, начиная с которого применяются специальные правила движения по автомагистралям.

b) Знак E, 5^b "КОНЕЦ АВТОМАГИСТРАЛИ" должен устанавливаться в месте, где перестают применяться указанные правила.

c) Знак E, 5^b можно также использовать и повторять для предупреждения о приближении к концу автомагистрали; в нижней части каждого установленного таким образом знака указывается расстояние между знаком и концом автомагистрали.

d) Эти знаки должны иметь голубой или зеленый фон.

6. Знаки, предупреждающие о въезде на дорогу, на которой действуют правила движения, применимые к автомагистралям, или о выезде с такой дороги

a) Знак E, 6^a "АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА" должен устанавливаться на месте, начиная с которого применяются специальные правила движения по дорогам, иным, чем автомагистрали, которые предназначаются для автомобильного движения и не обслуживают придорожных владений. На дополнительной табличке, помещенной под знаком E, 6^a, может быть указано, что в отступление от правил въезд в придорожные владения разрешается.

b) Знак E, 6^b "КОНЕЦ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ" можно также использовать и повторять для предупреждения о приближении к концу автомобильной дороги; в нижней части каждого установленного таким образом знака указывается расстояние между знаком и концом автомобильной дороги.

c) Эти знаки должны иметь голубой или зеленый фон.

7. Знаки, указывающие начало и конец населенного пункта

a) На знаке, указывающем начало населенного пункта, приводится название населенного пункта или символ в виде силуэта населенного пункта, либо и то и другое вместе. Знаки E, 7^a; E, 7^b; E, 7^c и E, 7^d являются примерами знаков, обозначающих начало населенного пункта.

b) Знак, обозначающий конец населенного пункта, идентичен знаку, который обозначает начало населенного пункта, но который пересекает наклонная линия, имеющая красный цвет или состоящая из параллельных линий красного цвета и проходящая с верхнего правого угла в нижний левый угол. Знаки E, 8^a; E, 8^b; E, 8^c и E, 8^d являются примерами знаков, обозначающих конец населенного пункта.

Без ущерба для положений пункта 1 статьи 6 настоящей Конвенции эти знаки могут помещаться на обратной стороне знаков, обозначающих населенный пункт.

c) Знаки, охватываемые настоящим пунктом, используются в соответствии с положениями пункта 2 статьи 13-бис Конвенции.

8. Знаки, имеющие зональное действие

a) Начало зоны

i) Для указания, что знак действует в отношении всех дорог, находящихся в определенной зоне (зональное действие), он наносится на прямоугольную табличку со светлым фоном. Слово "ZONE" или его эквивалент на языке страны, в которой применяется этот знак, может указываться на табличке над знаком или под знаком. Конкретные сведения об ограничениях, запрещениях или предписаниях, указанных с помощью знака, могут приводиться под знаком на табличке или на дополнительной табличке.

Знаки, действующие в отношении всех дорог, находящихся в определенной зоне (зональное действие), устанавливаются на всех дорогах, ведущих в указанную зону. Предпочтительно, чтобы в зону входили только те дороги, которые имеют аналогичные характеристики.

ii) Знаки E, 9^a; E, 9^b; E, 9^c и E, 9^d являются примерами знаков, действующих в отношении всех дорог, находящихся в определенной зоне (зональное действие):

E, 9^a - Зона, в которой стоянка запрещена;

E, 9^b - Зона, в которой стоянка запрещена в течение определенного времени;

E, 9^c - Зона стоянки;

E, 9^d - Зона ограничения максимальной скорости.

b) Выезд из зоны

i) Для указания выезда из зоны, в которой знак, обозначающий обязательное предписание, действует во всей этой зоне, используется аналогичный знак, наносимый на прямоугольную табличку и устанавливаемый аналогично знаку, указывающему въезд в зону, однако он должен быть серого

цвета на светлом фоне. Черная или темно-серая диагональная полоса или параллельные серые или черные линии, образующие такую полосу, должны пересекать знак под наклоном справа налево.

Знаки, означающие выезд из зоны, устанавливаются на всех дорогах, которые могут использоваться для выезда из этой зоны.

ii) Знаки E, 10^a; E, 10^b; E, 10^c и E, 10^d являются примерами знаков, указывающих выезд из зоны, в которой знак действует в отношении всех дорог (зональное действие):

E, 10^a - Конец зоны, в которой стоянка запрещена;

E, 10^b - Конец зоны, в которой стоянка запрещена в течение определенного времени;

E, 10^c - Конец зоны стоянки;

E, 10^d - Конец зоны ограничения максимальной скорости.

9. Знаки, предупреждающие о въезде в туннель или выезде из туннеля, в котором применяются специальные правила движения

a) Знак E, 11^a "ТУННЕЛЬ" можно использовать и дублировать для предупреждения о приближении к туннелю; в нижней части каждого установленного таким образом знака указывается расстояние между знаком и началом туннеля, в котором применяются специальные правила, или помещается дополнительная табличка H, 1, описанная в разделе H настоящего приложения.

На табличке может также указываться название туннеля и его длина.

b) Знак E, 11^b "КОНЕЦ ТУННЕЛЯ" может устанавливаться на месте, с которого прекращают применяться специальные правила.

10. Знак "ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД"

a) Знак E, 12^a "ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД" используется для указания пешеходам и водителям места, на котором находится пешеходный переход. Щиток голубого или черного цвета с треугольником белого или желтого цвета с черным или синим обозначением; используется обозначение A, 12.

b) Однако можно также использовать знак E, 12^b, имеющий форму неправильного пятиугольника с голубым фоном и белым обозначением, или знак E, 12^c, имеющий темный фон и белое обозначение.

11. Знак "БОЛЬНИЦА"

a) Этот знак используется для указания водителям транспортных средств на необходимость принятия мер предосторожности, требуемых близостью лечебных учреждений, и, в частности, на необходимость избегать по мере возможности шума. Имеется два образца этого знака: E, 13^a и E, 13^b.

b) Изображенный на знаке E, 13^b красный крест может быть заменен одним из обозначений, указанных в пункте 1 подраздела II раздела F.

12. Знак "МЕСТО СТОЯНКИ"

a) Знак E, 14^a "МЕСТО СТОЯНКИ", который может быть устаиовлен параллельно оси дороги, указывает место, где стоянка транспортных средств разрешена. Щиток имеет форму квадрата. На нем наносится буква или идеограмма, используемая в соответствующем государстве для указания стоянки. Этот знак имеет голубой фон.

b) Направление к месту стоянки или категории транспортных средств, для которых оно предназначено, может указываться на самом знаке или на дополнительной табличке, помещаемой под знаком. Такие надписи могут также

ограничивать период разрешенной стоянки или указывать вид общественного транспорта, которым можно воспользоваться для проезда от места стоянки, посредством "знака +", за которым должно следовать указание вида транспорта в форме надписи или обозначения.

Знаки E, 14^b и E, 14^c являются примерами знаков, которые могут использоваться для указания места стоянки, предназначенной прежде всего для тех транспортных средств, водители которых желают воспользоваться общественным транспортом.

13. Знаки, обозначающие автобусную или трамвайную остановку

E, 15 "АВТОБУСНАЯ ОСТАНОВКА" и E, 16 "ТРАМВАЙНАЯ ОСТАНОВКА".

Раздел F

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ЗНАКИ, ЗНАКИ, ОБОЗНАЧАЮЩИЕ ОБЪЕКТЫ, И ЗНАКИ СЕРВИСА

I. Общие характеристики и обозначения

1. Знаки F должны иметь голубой или зеленый цвет; на них изображен белый или желтый прямоугольник, на котором нанесено обозначение.

2. На голубой или зеленой полосе в нижней части знака может быть указано белыми цифрами расстояние до обозначенной установки или до въезда на ведущую к ней дорогу; на знаке с обозначением F, 5 может быть таким же образом нанесена надпись "ГОСТИНИЦА" или "МОТЕЛЬ". Знаки могут также устанавливаться при въезде на дорогу, ведущую к установке, и в этом случае на голубой или зеленой полосе в нижней части знака может быть нанесена белая направляющая стрелка. Обозначение должно быть черного или темно-синего цвета, за исключением обозначений F, 1^a, F, 1^b и F, 1^c которые должны быть красного цвета.

II. Описание

1. Обозначение "ПУНКТ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ"

Для указания пунктов медицинской помощи используются обозначения, применяющиеся в соответствующих государствах. Эти обозначения должны быть красного цвета. Примерами этих обозначений являются: F, 1^a, F, 1^b и F 1^c.

2. Прочие обозначения

F, 2 "ПУНКТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ"

F, 3 "ТЕЛЕФОН"

F, 4 "АВТОЗАПРАВОЧНАЯ СТАНЦИЯ"

F, 5 "ГОСТИНИЦА" или "МОТЕЛЬ"

F, 6 "РЕСТОРАН"

F, 7 "БУФЕТ" или "КАФЕТЕРИЙ"

F, 8 "УЧАСТОК ДЛЯ ПИКНИКА"

F, 9 "УЧАСТОК ДЛЯ НАЧАЛЬНЫХ ПУНКТОВ ПЕШЕХОДНЫХ МАРШРУТОВ"

F, 10 "ЛАГЕРЬ АВТОТУРИСТОВ (КЕМПИНГ)"

F, 11 "МЕСТО СТОЯНКИ ПРИЦЕПОВ ДЛЯ КЕМПИНГА"

F, 12 "УЧАСТОК ДЛЯ ЛАГЕРЯ АВТОТУРИСТОВ И МЕСТО СТОЯНКИ ПРИЦЕПОВ ДЛЯ КЕМПИНГА"

F, 13 "ТУРИСТСКАЯ БАЗА ДЛЯ МОЛОДЕЖИ"

Раздел G

УКАЗАТЕЛИ НАПРАВЛЕНИЙ И ИНФОРМАЦИОННО-УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

I. Общие характеристики и обозначения

1. Указательные знаки являются обычно прямоугольными; однако указатели направления могут иметь форму удлиненного, оканчивающегося стрелой прямоугольника, длинная сторона которого расположена горизонтально.

2. На указательных знаках нанесены белые или светлые обозначения или надписи на темном фоне или темные обозначения или надписи на белом или светлом фоне; красный цвет может использоваться лишь в виде исключения и никогда не должен преобладать.

3. На предварительных указателях направлений или указателях направлений относящихся к автомагистралям или дорогам, рассматриваемым в качестве автомагистралей, наносятся белые обозначения или надписи на синем или зеленом фоне. На таких знаках обозначения, используемые на знаках E, 5^a и E, 6^a, могут воспроизводиться в уменьшенном масштабе.

4. Знаки, обозначающие временные условия, такие, как дорожные работы, изменение направления движения или объезды, могут иметь оранжевый или желтый фон с обозначениями и надписями черного цвета.

5. На знаках G, 1; G, 4; G, 5; G, 6 и G,10 рекомендуется указывать название населенных пунктов на языке страны или ее района, в котором расположен этот населенный пункт.

II. Предварительные указатели направлений

1. Общий случай

Примеры предварительных указателей направлений: G, 1^a; G, 1^b и G, 1^c.

2. Особые случаи

a) Примеры предварительных указателей направлений для "ДОРОГИ, ВЕДУЩЕЙ В ТУПИК": G, 2^a и G, 2^b.

b) Пример предварительного указателя направлений для маршрута, по которому надлежит следовать, чтобы повернуть налево, если поворот налево на следующем перекрестке запрещен: G, 3.

ПРИМЕЧАНИЕ: Допускается нанесение на предварительные указатели направлений G, 1 изображения других знаков, информирующих участников дорожного движения об особенностях маршрута или режима движения (например: знаков A, 2; A, 5; C, 3^e; C, 6; E, 5^a; F, 2).

III. Указатели направлений

1. Примеры знаков, указывающих направление к населенному пункту: G, 4 ; G, 4[b]; G, 4[c]; G, 5.

2. Примеры знаков, указывающих направление к аэропорту: G, 6[a]; G, 6 и G, 6[c].

3. Знак G, 7 указывает направление к лагерю автотуристов.

4. Знак G, 8 указывает направление к туристской базе для молодежи.

5. Примеры знаков G, 9[a] и G, 9[b], указывающих направление к месту стоянки, предназначенной прежде всего для транспортных средств, водители которых желают воспользоваться общественным транспортом. На знаке может быть указан тип транспортных средств в форме надписи или обозначения.

ПРИМЕЧАНИЕ: Допускается нанесение на указатели направлений G, 4; G, 5 и G, 6 изображения других знаков, информирующих участников дорожного движения об особенностях маршрута или режима движения (например: знаков A, 2; A, 5; C, 3[e]; C, 6; E, 5[a]; F, 2).

IV. Подтверждающие знаки

Знак G, 10 является примером подтверждающего знака.

В отступление от положений пункта 1 статьи 6 настоящей Конвенции этот знак может помещаться на обратной стороне другого знака, предназначенного для транспортных средств, движущихся во встречном направлении.

V. Указательные знаки

1. Знаки, указывающие количество и направление полос движения

Знаки, как, например, G, 11[a]; G, 11[b]; G, 11[c], указывают водителям количество и направление полос движения. На них должно быть нанесено столько же стрелок, сколько полос отведено для движения в данном направлении; они могут также указывать полосы, отведенные для встречного транспорта.

2. Знаки, указывающие на окончание полосы движения

Знаки, как, например, G, 12[a] и G, 12[b], указывают водителям на окончание полосы движения.

3. Знак "ДОРОГА ВЕДЕТ В ТУПИК"

Знак G, 13 "ДОРОГА ВЕДЕТ В ТУПИК", установленный при въезде на дорогу, указывает, что дорога ведет в тупик.

4. Знак "ОБЩИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ"

Знак G, 14 "ОБЩИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ" используется, особенно около национальных границ, для указания общих ограничений скорости, действующих в стране или на части территории данной страны. Название данной страны или ее отличительный знак, дополненный, возможно, государственным гербом, помещается в верхней части знака. На знаке общие ограничения скорости, действующие в стране, указаны в следующем порядке: 1) в населенных пунктах; 2) вне населенных пунктов; 3) на автомагистралях. В случае необходимости для

указания общего ограничения скорости автомобилей на дорогах может быть использовано обозначение знака E, 6[a] "Автомобильная дорога".

Кайма данного знака и его верхняя часть должны быть голубого цвета; название страны и три прямоугольника должны быть белого цвета. Обозначения, используемые в верхнем и центральном прямоугольниках, должны быть черного цвета; обозначение, указанное в центральном прямоугольнике, должно иметь наклонную полосу красного цвета, пересекающую его.

5. Знак "ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДОРОГИ"

a) Знак G, 15 "ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДОРОГИ" устанавливается для указания того, является ли горная дорога, в частности при проезде через перевал, открытой или закрытой; он устанавливается при въезде на дорогу или на дороги, ведущие к данному проезду.

Название проезда (перевала) наносится белыми буквами. На знаке название "Furka" дано в качестве примера.

Таблички 1, 2 и 3 являются съемными.

b) Если проезд закрыт, применяется табличка 1 красного цвета с надписью "ЗАКРЫТ"; если проезд открыт, применяется табличка 1 зеленого цвета с надписью "ОТКРЫТ". Надписи наносятся белой краской и предпочтительно на нескольких языках.

c) Таблички 2 и 3 имеют белый фон с надписями и обозначениями черного цвета.

Если проезд открыт, на табличке 3 не имеется никакого указания, а на табличке 2, в зависимости от состояния дороги, либо нет никакого указания, либо изображен знак D, 9 "ЦЕПИ ПРОТИВОСКОЛЬЖЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫ", либо имеется следующее обозначение G, 16, означающее "РЕКОМЕНДУЕТСЯ ПРИМЕНЕНИЕ ЦЕПЕЙ ПРОТИВОСКОЛЬЖЕНИЯ ИЛИ ЗИМНИХ ШИН". Это обозначение должно быть черного цвета.

Если проезд закрыт, на табличке 3 указывается название населенного пункта, до которого дорога открыта, а на табличке 2, в зависимости от состояния дороги, нанесена либо надпись "ОТКРЫТ ДО...", либо обозначение G, 16, либо знак D, 9.

6. Знак "РЕКОМЕНДУЕМАЯ СКОРОСТЬ"

Знак G, 17 "РЕКОМЕНДУЕМАЯ СКОРОСТЬ" используется для обозначения скорости, с которой рекомендуется двигаться, если позволяют условия и если водитель не обязан поддерживать более низкую скорость, требуемую для данной категории транспортного средства. Цифра или диапазон цифр на знаке указывает скорость в единице измерения, чаще всего используемой в данном государстве для указания скорости транспортных средств. Эта единица может быть указана на знаке.

7. Знак, обозначающий рекомендуемую дорогу для тяжелых транспортных средств

G, 18 "РЕКОМЕНДУЕМАЯ ДОРОГА ДЛЯ ТЯЖЕЛЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ"

8. Знак, обозначающий полосу для аварийной остановки

Знак G, 19 "ПОЛОСА ДЛЯ АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ" используется для указания полосы для аварийной остановки на крутом спуске. Этот знак с табличкой, показывающей расстояние до аварийной полосы, помещается вместе со знаком A, 2

в верхней части спуска в начале опасной зоны и перед въездом на полосу для аварийной остановки. В зависимости от протяженности спуска этот знак, в случае необходимости, вновь повторяется с табличкой расстояния.

Обозначение может быть различным в зависимости от положения полосы для аварийной остановки по отношению к соответствующей дороге.

9. Знаки, обозначающие надземный или подземный пешеходный переход

a) Знак G, 20 используется для обозначения надземного или подземного пешеходного перехода.

b) Знак G, 21 используется для обозначения надземного или подземного перехода без ступенек. На этом знаке может также использоваться обозначение для инвалидов.

10. Знаки, обозначающие съезд с автомагистрали

Примеры предварительных указателей направления для обозначения съезда с автомагистрали: G, 22^{a}; G, 22^{b} и G, 22^{c}. На этих знаках должно быть указано расстояние до съезда с автомагистрали, установленное национальным законодательством, при том понимании, что знаки с нанесенными на них одной или двумя косыми полосами устанавливаются на расстоянии, составляющем, соответственно, одну треть и две трети расстояния между знаком с тремя косыми полосами и съездом с автомагистрали.

Раздел H

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТАБЛИЧКИ

1. Эти таблички имеют белый или желтый фон и черную, синюю или красную кайму, а показатели расстояния или длины или обозначение в этом случае имеют черный или синий цвет, или же таблички имеют черный или синий фон и белую, желтую или красную кайму, а показатели расстояния или длины или обозначение в этом случае имеют белый или желтый цвет.

2. a) Дополнительные таблички H, 1 указывают расстояние между знаком и началом опасного участка или зоны, в которой применяются правила.

b) Дополнительные таблички H, 2 указывают длину опасного участка или зоны, в которой применяется предписание.

c) Дополнительные таблички помещаются под знаками. Однако что касается предупреждающих знаков образца A^{b}, то предусмотренные для дополнительных табличек обозначения могут также помещаться в нижней части знака.

3. Дополнительными табличками H, 3 и H, 4, касающимися запрещения или ограничения стоянки, являются соответственно таблички образца H, 3^{a}; H, 3^{b} и H, 3^{c} и H, 4^{a}; H, 4^{b} и H, 4^{c}, соответственно. (См. пункт 9 c) раздела C настоящего приложения.)

4. Действие предписывающих знаков может ограничиваться некоторыми категориями пользователей дороги за счет нанесения графического обозначения данных категорий. Например, H, 5^{a} и H, 5^{b}.

В тех случаях, когда предписывающий знак следует рассматривать как ие отиосящийся к определенной категории пользователей дороги, это указывается

графическим обозначением данной категории и надписью "кроме", наносимой на языке конкретной страны. Например: H, 6. В случае необходимости обозначение может быть заменено надписью на этом языке.

5. Для обозначения места стоянки, отведенного для транспортных средств инвалидов, со знаками C, 18 или E, 14 используется табличка H, 7.

6. Дополнительная табличка H, 8 содержит схематичное изображение перекрестка, на котором широкие штриховые линии указывают на главные дороги, а тонкие - на дороги, на которых установлены знаки B, 1 или B, 2.

7. Для обозначения наличия впереди скользкого участка дороги, покрытого льдом или снегом, используется дополнительная табличка H, 9.

ПРИМЕЧАНИЕ, ОТНОСЯЩЕЕСЯ КО ВСЕМУ ПРИЛОЖЕНИЮ I: В странах с левосторонним движением знаки и/или обозначения в соответствующих случаях обращены в противоположную сторону".

Приложение 8 (РАЗМЕТКА ДОРОГ)

Перенумеровать данное приложение в приложение 2.

ГЛАВА II

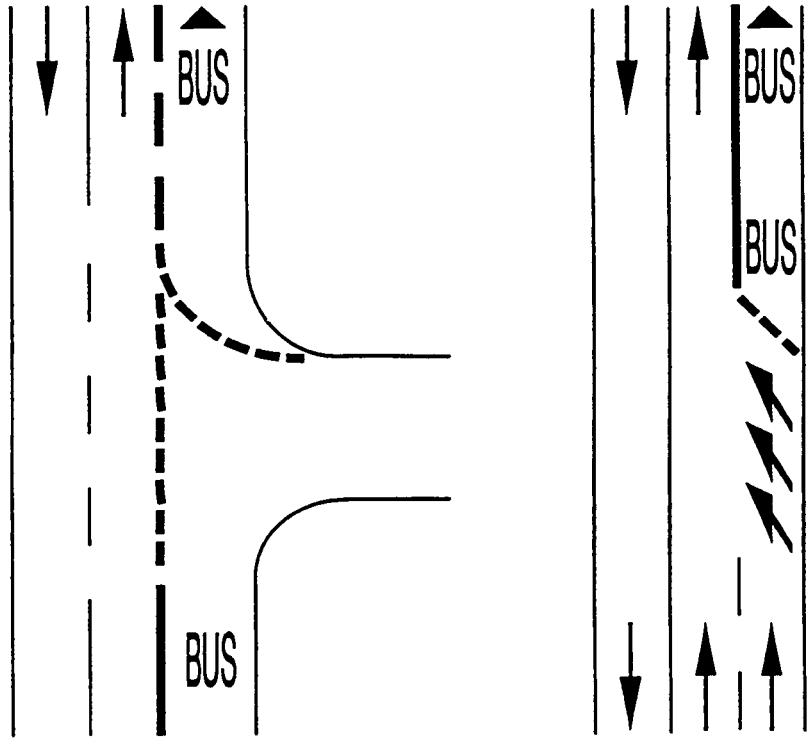
Включить новый раздел G следующего содержания:

"G. Дорожная разметка для полосы движения, предназначенной для некоторых категорий транспортных средств

Разметка полос движения, предназначенных для некоторых категорий транспортных средств, производится линиями, которые должны резко отличаться от других сплошных или прерывистых линий на проезжей части, а именно своей шириной, которая должна быть несколько больше, и более короткими промежутками в прерывистой линии. Что касается полос движения, предназначенных в основном для автобусов, то слово "BUS" или буква "A" должны наноситься на такую полосу движения в тех местах, где это необходимо, и в частности в начале полосы и после перекрестков. На диаграммах A, 58^{a} и 58^{b} приводятся примеры разметки полосы движения, предназначенной для транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта".

Диаграммы приложения 8 (новое приложение 2)

Включить следующие новые диаграммы:



Приложение 9 (ЦВЕТНОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ СИГНАЛЬНЫХ ЗНАКОВ, ОБОЗНАЧЕНИЙ И ТАБЛИЧЕК, О КОТОРЫХ ИДЕТ РЕЧЬ В ПРИЛОЖЕНИЯХ 1-7)

Перенумеровать данное приложение в приложение 3 и изменить его заголовок следующим образом:

"ЦВЕТНОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ СИГНАЛЬНЫХ ЗНАКОВ, ОБОЗНАЧЕНИЙ И ТАБЛИЧЕК, О КОТОРЫХ ИДЕТ РЕЧЬ В ПРИЛОЖЕНИИ 1"

Перенумеровать, дополнить и исключить сигнальные знаки, обозначения и таблички, содержащиеся там, следующим образом:

Предлагаемые новые номера	Соответствующие номера, указанные в Конвенции	
A[a] и A[b]	Те же	
A, 1[a] - A, 7[c]	Те же	
A, 8	-	1/
A, 9	A, 8	
A, 10[a] и A, 10[b]	A, 9[a] и A, 9[b]	
A, 11[a] и A, 11[b]	A, 10[a] и A, 10[b]	
A, 12[a] и A, 12[b]	A, 11[a] и A, 11[b]	
A, 13	A, 12	
A, 14	A, 13	
A, 15[a] и A, 15[b]	A, 14[a] и A, 14[b]	
A, 16	A, 15	
A, 17[a] - A, 17[c]	A, 16[a] - A, 16[c]	
A, 18[a] - A, 18[g]	A, 21[a] - A, 21[g]	
A, 19[a] - A, 19[c]	A, 22[a] - A, 22[c]	
A, 20	A, 23	
A, 21[a] и A, 21[b]	A, 24[a] и A, 24[b]	
A, 22	A, 25	
A, 23	A, 19	
A, 24	-	1/
A, 25	A, 26	
A, 26[a] и A, 26[b]	A, 27[a] и A, 27[b]	
A, 28[a] - A, 28[c]	B, 7[a] - B, 7[c]	
A, 29[a] - A, 29[c]	Те же	
A, 30	A, 17	
A, 31	A, 18	
A, 32	A, 20	
B, 1 - B. 6	Те же	
C, 1 - C, 3[f]	Те же	
C, 3[g] и C, 3[h]	-	1/
C, 3[i]	C, 3[g]	
C, 3[j]	C, 3[h]	
C, 3[k]	C, 3[j]	
C, 3[l]	C, 3[k]	
C, 4[a] - C, 17[c]	Те же	

Предлагаемые новые номера	Соответствующие номера, указанные в Конвенции	
C, 17[d]	-	1/
C, 18 - C, 20[b]	Те же	
-	C, 21	2/
D, 1[a] - D, 9	Те же	
D, 10[a] - D, 10[c]	-	1/
D, 11[a] и D, 11[b]	-	1/
E, 1[a] - E, 1[c]	-	1/
E, 2[a] и E, 2[b]	-	1/
E, 3[a] и E, 3[b]	E, 13[a] и E, 13[b]	
E, 4	Те же	
E, 5[a] и E, 5[b]	E, 15 и E, 16	
E, 6[a] и E, 6[b]	E, 17 и E, 18	
E, 7[a]	E, 9[a]	
E, 7[b] и E, 7[c]	-	1/
E, 7[d]	E, 9[b]	
E, 8[a]	E, 9[c]	
E, 8[b] и E, 8[c]	-	1/
E, 8[d]	E, 9[d]	
E, 9[a] - E, 9[d]	-	1/
E, 10[a] - E, 10[d]	-	1/
E, 11[a] и E, 11[b]	-	1/
E, 12[a] и E, 12[b]	E, 11[a] и E, 11[b]	
E, 12[c]	-	1/
E, 13[a] и E, 13[b]	E, 12[a] и E, 12[b]	
E, 14[a]	E, 23	
E, 14[b] и E, 14[c]	-	1/
E, 15	E, 19	
E, 16	E, 20	
F	Те же	
F, 1[a] - F, 13	Те же	
G, 1[a] - G, 1[c]	E, 1[a] - E, 1[c]	
G, 2[a] и G, 2[b]	E, 2[a] и E, 2[b]	

Предлагаемые новые номера	Соответствующие номера, указанные в Конвенции	
G, 3	E, 3	
G, 4^a - G, 4^c	E, 5^a - E, 5^c	
G, 5	E, 5^d	
G, 6^a - G, 6^c	E, 6^a - E, 6^c	
G, 7	E, 7	
G, 8	E, 8	
G, 9^a и G, 9^b	-	1/
G, 10	E, 10	
G, 11^a - G, 11^c	-	1/
G, 12^a и G, 12^b	-	1/
G, 13	E, 14	
G, 14	-	1/
G, 15	E, 21	
G, 16	E, 22	
-	E, 24	2/
G, 17	-	1/
G, 18	-	1/
G, 19	-	1/
G, 20	-	1/
G, 21	-	1/
G, 22^a - G, 22^c	-	1/
	Образец дополнительных табличек:	
H, 1	1	
H, 2	2	
H, 3^a - H, 3^c	3^a - 3^c	
H, 4^a - H, 4^c	4^a - 4^c	
H, 5^a и H, 5^b	-	1/
H, 6	-	1/
H, 7	-	1/
H, 8	-	1/
H, 9	-	1/

1/ Предлагаемые новые знаки, обозначения или таблички, которые приводятся в конце настоящего документа.

2/ Знак, который предлагается исключить из Конвенции.

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЙ МЕМОРАНДУМ

1. Цели предлагаемых поправок

Предлагаемые поправки к Конвенции и ее приложениям, воспроизведенные в части A настоящего документа, преследуют следующие цели:

i) улучшение классификации дорожных знаков, с тем чтобы сделать их более понятными и легкими в использовании;

ii) видоизменение имеющихся положений и внедрение новых положений с учетом некоторых серьезных изменений в правилах дорожного движения и поведении водителей, а также прогресса, достигнутого в области автомобилестроения и технологии дорожных знаков за время, прошедшее с разработки Конвенции.

2. Обоснование внедрения новой классификации дорожных знаков

Существующая система нумерации дорожных знаков и методы их группирования в семи приложениях к Конвенции выявили некоторые недостатки, затрудняющие надлежащее и единообразное использование знаков и их дополнение новыми знаками. Нынешние приложения 1-7 к Конвенции не соответствуют надлежащим образом группам знаков, имеющих одинаковый характер, значение и форму, например предупреждающие знаки содержатся в приложениях 1, 2 и 3; запрещающие знаки - в приложениях 2, 4 и 6.

В новой классификации дорожных знаков, как явствует из исправленных текстов статей 2 и 5 Конвенции, содержится восемь классов знаков, описанных в разделах A-H приложения 1 (нового), которое заменяет собой нынешние приложения 1-7. Каждый класс (раздел) включает по возможности однородные знаки, в том что касается их значения и формы.

Поправки к тексту Конвенции, необходимые для приведения ее в соответствие с новой классификацией дорожных знаков (изменения в ссылках на знаки и приложения, перенос некоторых положений из одной статьи в другую, изменение терминологии и т.д.), которые не приводят к изменениям существующих положений Конвенции, в том что касается их существа, относятся к следующим статьям: статья 2; пункт 1 статьи 5; пункт 4 c) статьи 6; пункт 1 и пункты 4-6 статьи 9; пункты 1, 7 и 8 статьи 10; статья 11; статья 12; заголовок и пункт 1 статья 13; статья 13-бис; пункты 1 и 2 статьи 14; статья 18; статья 20; пункт 1 статьи 21; статья 22; статья 30; пункты 2 и 3 статьи 35 и пункт 1 статьи 36, а также к заголовкам некоторых групп статей.

В результате внесения поправок в приложения 1-7 приложения 8 и 9 были соответственно перенумерованы в приложения 2 и 3.

3. Обоснование поправок, кроме тех, которые были вызваны новой классификацией дорожных знаков

Поправки, относящиеся ко всему тексту Конвенции

Заменить слово "вес" словом "масса".

Цель предлагаемой поправки заключается в приведении терминологии, использованной в Конвенции, в соответствие с нормативной технической терминологией (ИСО 1176 - пересмотренный вариант).

Использование лишь метрической системы

Договаривающиеся стороны обычно используют метрическую систему во всех случаях, за исключением тех, когда речь идет о расстояниях, которые в некоторых странах по-прежнему выражаются в милях.

Статья 6, пункт 2

В соответствии с положением пункта 2 статьи 6 нынешней Конвенции действие дорожных знаков может распространяться лишь на одну или на несколько полос движения на проезжей части, однако нет никакого объяснения в отношении того, каким образом должны устанавливаться знаки в этих случаях.

В целях унификации способов установки знаков, действие которых распространяется лишь на одну или на несколько полос движения, в Конвенцию предлагается включить дополнительное положение, предусматривающее варианты, которые могут быть использованы в таких случаях (на основе текущей практики в европейских странах).

Статья 7, пункт 1

Цель предлагаемого нового положения заключается в том, чтобы сделать знаки более заметными и удобными для чтения.

Статья 8, пункт 1-бис

Современный уровень развития технологии позволяет информировать водителей о текущих условиях дорожного движения и дорожных условиях путем использования знаков с переменными символами. Использование таких знаков может потребовать некоторых отступлений от предусмотренных в Конвенции правил, касающихся обычных знаков, в целях обеспечения четкой видимости. Это, в частности, касается цвета обозначений и фона. В связи с этим необходимо включить в Конвенцию новые положения относительно знаков с переменными символами, четко определяющие степень применения упомянутых выше отступлений.

В пункт 24 раздела А приложения 1 предлагается включить, в частности, обозначение знака с переменными символами для предупреждения о заторах дорожного движения.

Статья 8, пункт 4

В нынешнем тексте приложения 7 к настоящей Конвенции (раздел Н нового приложения 1) предусмотрен ряд дополнительных табличек, предназначенных для уточнения или сужения значения дорожных знаков. Для других дорожных знаков в Конвенции предусмотрено лишь общее описание без графического изложения информации. На практике возникли трудности, связанные с типом дополнительных табличек, указывающих на то, что обязанность или запрещение распространяется лишь на определенные категории участников дорожного движения или на то, что запрещение или обязанность не распространяется на некоторые их категории. Во многих странах отдельная информация передается при помощи дополнительных табличек, на которых графический символ категории участников дорожного движения дополняется надписью на языке конкретной страны.

Цель предлагаемых поправок к пункту 4 статьи 8 и к пункту 4 (новому) раздела Н приложения 1 заключается в унификации способов использования дополнительных табличек в указанных выше случаях на основе тех правил, которые уже применяются во многих странах.

Статья 10, пункт 4

Зачастую возникает необходимость установки некоторых знаков преимущественного права проезда вне перекрестков, например, в местах пересечения проезжих частей одной и той же дороги, на выезде со стояночной площадки на дорогу и т.д. Поэтому знаки В,1 и В,2 должны устанавливаться в тех местах, которые не являются перекрестками по смыслу Конвенции.

Статья 10, пункт 6

Цель замены текста данного пункта Конвенции текстом, включенным в Европейское соглашение 1971 года, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, заключается в том, чтобы придать содержащемуся в нем положению более строгий характер.

Статья 13, пункт 3

При отсутствии знаков С, 17, указывающих на окончание запрещения или ограничения, действие запрещающих и ограничивающих знаков остается в силе на участке неопределенной протяженности. Участники дорожного движения, въезжающие на перекрестке на дорогу, не будут знать, какие запрещения или ограничения действуют на этой дороге, если знак не будет продублирован за перекрестком. Необходимо также установить границу применения некоторых знаков, с тем чтобы избежать практической необходимости установки знака С, 17.

Статья 13, пункты 4 и 5

Поправки, вытекающие из включения в подраздел II раздела Е приложения 1 пункта 8.

Статья 13-бис

Введение статьи 13-бис является результатом принятия нового класса дорожных знаков "Знаки особых предписаний", описание которых приводится в разделе Е приложения 1.

В пункте 2 этой статьи содержится включающее поправку положение из нынешнего пункта 2 статьи 18, определяющее значение знаков, указывающих населенные пункты. В соответствии с этим включающим поправку положением эти знаки указывают участникам дорожного движения, что общие правила, регулирующие движение в населенных пунктах, применяются на участке между знаками, указывающими начало населенного пункта и его окончание. Новые знаки, описание которых приводится в пункте 7 подраздела II раздела Е приложения 1, были включены в текст пункта 2 данной статьи.

Статья 18

Цель поправки заключается в строгом разграничении между указательными знаками, используемыми для указания наименований, и знаками особых предписаний, упоминаемыми в статье 13-бис (новой). Пункт 2 бывшей статьи 18 изменен и перенесен в статью 13-бис.

Статья 23, пункт 3-бис

В нынешнем тексте Конвенции не содержится положений относительно правил установки световых дорожных сигналов. В связи с этим предлагается, чтобы такие положения, уже содержащиеся в Европейском соглашении, были включены в

Конвенцию, поскольку международное согласование правил, касающихся установки световых дорожных сигналов, имеет важное значение для обеспечения безопасности дорожного движения.

Положение подпункта b) Европейского соглашения было изменено в целях расширения возможностей повторения световых дорожных сигналов для обеспечения их лучшей видимости.

Статья 23, пункт 9

Цель предлагаемых поправок заключается в том, чтобы более четко разъяснить систему правил дорожного движения в тех случаях, когда на знаках используются стрелки, а также в том, чтобы обеспечить возможность использования стрелок черного цвета на красном, желтом или зеленом фоне, поскольку такая система успешно используется в некоторых странах.

Статья 23, пункт 11

В нынешнем тексте Конвенции не предусмотрено никаких промежуточных сигналов (в форме желтой стрелки) для тех случаев, когда световые дорожные сигналы устанавливаются над полосами движения. Отсутствие промежуточного сигнала может привести к созданию аварийной ситуации, поэтому текст Конвенции должен быть изменен, с тем чтобы в нем была предусмотрена возможность использования такого сигнала.

Статья 24, пункт 5

Цель предлагаемой поправки заключается в облегчении перехода проезжей части слепыми пешеходами.

Статья 24, пункты 2 и 4

В нынешнем тексте Конвенции не содержится положений относительно использования двойных прерывистых линий в соответствии с пунктом 11 статьи 23, а также продольных линий, обозначающих запрещение или ограничение остановки или стоянки. В связи с этим предлагается включить в Конвенцию такие положения, уже содержащиеся в Протоколе о разметке дорог 1973 года к Европейскому соглашению.

Статья 26-бис

Применение строгих и согласованных на международном уровне правил относительно разметки полос движения, предназначенных для определенных категорий транспортных средств, является необходимым для обеспечения эффективного и безопасного применения такой меры.

Статья 27, пункты 1 и 3

Пункты 1 и 3 предлагается изменить в соответствии с Протоколом о разметке дорог к Европейскому соглашению, с тем чтобы сделать положения Конвенции, касающиеся поперечной разметки, более четкими.

Статья 28, пункт 3

Зигзагообразная линия может также использоваться для обозначения автобусной или троллейбусной остановки.

Приложение 1, раздел A, подраздел II, пункт 8

Зачастую возникает необходимость предупреждения о приближении к участку дороги, на котором обочины представляют особую опасность; в связи с этим необходима международная стандартизация знака, используемого для этой цели.

Приложение 1, раздел A, подраздел II, пункт 24

См. обоснование поправки к пункту 1-бис статьи 8.

Приложение 1, раздел A, подраздел II, пункты 26 и 27

В соответствии с положениями нынешнего текста Конвенции для обозначения пересечения с трамвайной линией в одном уровне должен использоваться знак A, 26, который явно предназначен не для обозначения пересечений с трамвайной линией, а для обозначения железнодорожных переездов.

Предлагаемая поправка позволяет использовать для обозначения пересечения с трамвайной линией в одном уровне знак A, 27, который больше подходит для этой цели.

Приложение 1, раздел C, подраздел II, пункт 1 c)

В нынешнем тексте Конвенции не содержится положений относительно распространения действия знака "въезд запрещен" на все составы тяжелых транспортных средств, а также относительно распространения действия знака "въезд запрещен" на транспортные средства, перевозящие опасные грузы и обозначенные соответствующим образом, как это предусмотрено в положениях Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

В связи с этим предлагается включить в Конвенцию два новых знака "въезд запрещен" (C, 3^{g} и C, 3^{h}), касающихся упомянутых выше транспортных средств.

Приложение 1, раздел C, подраздел II, пункт 8 b)

В нынешнем тексте Конвенции не предусмотрен знак для указания места, где прекращается действие запрещения, обозначенного знаком C, 13^{ba}.

Приложение 1, раздел D, подраздел II, пункты 4, 5 и 6

В нынешнем тексте Конвенции положения, касающиеся знаков D, 4; D, 5 и D, 6, распространяются только на те случаи, когда велосипедная дорожка, дорожка для пешеходов или дорожка для всадников проходит вдоль проезжей части дороги и когда определенные категории участников дорожного движения обязаны пользоваться такими дорожками. В тех случаях, когда эти дорожки не проходят рядом с проезжей частью дороги, знаки разрешают их использование. В связи с тем, что рамки положения, касающегося знаков D, 4, D, 5 и D, 6, являются слишком узкими, некоторые страны стали использовать эти знаки в таких условиях, для использования в которых они не были предназначены.

В связи с этим предлагается более четко сформулировать указанные выше положения.

Приложение 1, раздел D, подраздел II, пункт 10

Во многих странах уже используются новые знаки D, 11, указывающие направление, по которому должны двигаться транспортные средства, перевозящие опасные грузы; поэтому необходима международная стандартизация этих знаков.

Приложение 1, раздел D, подраздел II, пункт 11

Цель предлагаемой поправки заключается в том, чтобы обеспечить использование одного знака для обозначения единой дорожки, доступной для пешеходов и велосипедистов или для велосипедистов и всадников, или двух дорожек, идущих параллельно в одном и том же направлении, доступных для двух категорий участников дорожного движения. Указанное выше решение может использоваться в тех случаях, когда место для дорожки ограничено или когда объем дорожного движения не позволяет использовать две отдельные дорожки.

Приложение 1, раздел E, подраздел II, пункт 1

См. обоснование поправок к пункту 2 статьи 6.

Приложение 1, раздел E, подраздел II, пункт 7

Цель предлагаемой поправки заключается в обеспечении возможности обозначения начала и конца населенного пункта, в частности, знаками с нанесенным на них силуэтом населенного пункта или знаками с нанесенным на них названием населенного пункта и его силуэтом. Такие системы уже применяются некоторыми Договаривающимися сторонами.

Приложение 1, раздел E, подраздел II, пункт 8

В нынешнем тексте Конвенции утверждается принцип, в соответствии с которым действие дорожных знаков распространяется на конкретную дорогу с одним только исключением: если предписывающий знак установлен рядом с указателем населенного пункта, то предписывающий знак действует во всем населенном пункте (пункт 2 статьи 13).

Цель предлагаемой поправки заключается в создании системы, в которой действие дорожных знаков распространяется на все дороги зоны, обозначенной как таковая, в целях избежания установки чрезмерно большого количества дорожных знаков.

Приложение 1, раздел E, подраздел II, пункт 9

Поправка, вытекающая из включения в Конвенцию о дорожном движении статьи 25-бис относительно особых правил, применимых в тупнелях.

Приложение 1, раздел E, подраздел II, пункт 10

Цель предлагаемой поправки заключается в обеспечении возможности использования альтернативного знака E, 12^{C} для обозначения пешеходного перехода, который был признан некоторыми Договаривающимися сторонами более удобным для восприятия по сравнению с теми, которые включены в нынешний текст Конвенции.

Приложение 1, раздел E, подраздел II, пункт 12, и приложение 1, раздел G, подраздел III, пункт 5

Для предотвращения чрезмерного скопления транспорта в центрах городов в прилегающих к ним районах создается все большее число мест стоянки, что должно стимулировать водителей оставлять на них свои автомобили и пользоваться общественным транспортом для проезда к месту назначения.

Для привлечения внимания потенциальных пользователей к таким местам стоянки и проезда от них транспортными средствами общего пользования признано

целесообразным ввести специальный знак с нанесенным на него обозначением "P+" и указанием на тот вид транспорта, которым могут воспользоваться водители.

Приложение 1, раздел G, подраздел I, пункты 3, 4, и 5

Цель предлагаемых поправок заключается в согласовании на международном уровне правил, касающихся цветовой системы некоторых указательных знаков и языка, на котором указываются названия населенных пунктов на этих знаках.

Приложение 1, раздел G, примечания в конце подразделов II и III

Объем информации, передаваемой предварительным указателем направлений G, 1 и указателями направления G, 4; G, 5 и G, 6, может быть увеличен, если на них будут дополнительно нанесены обозначения, используемые на других знаках. Так, например, на стрелке знака G, 1 могут быть нанесены обозначения запрещающих знаков C, 3^{e} или C, 6, указывающие на то, что действие соответствующего запрещения распространяется на те транспортные средства, которые движутся в направлении, указанном стрелкой.

Приложение 1, раздел G, подраздел V, пункты 1 и 2

См. обоснование поправок к пункту 2 статьи 6.

Приложение 1, раздел G, подраздел V, пункты 4 и 6-10

Цель предлагаемых поправок заключается в согласовании на международном уровне знаков, содержащих информацию относительно общих ограничений скорости и рекомендуемой скорости, а также обозначающих рекомендуемую дорогу для тяжелых транспортных средств, полосу для аварийной остановки, надземные и подземные пешеходные переходы и съезд с автомагистрали.

Приложение 1, раздел H, пункт 4

См. обоснование поправки к пункту 4 статьи 8.

Приложение 1, раздел H, пункты 5-7

Цель предлагаемых поправок заключается в согласовании на международном уровне дополнительных табличек, которые уже используются многими Договаривающимися сторонами.

Приложение 2 (бывшее приложение 8), глава II, подглава G

См. обоснование для включения в Конвенцию статьи 26-бис.

[*For the signs, symbols and panels, see p. 300 of this volume — Pour les signes, symboles et panneaux, voir p. 300 du présent volume.*]