

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1951 No. 81

Overgelegd aan de Staten-Generaal door de Minister
van Buitenlandse Zaken

A. TITEL

*Verdrag nopens het wegverkeer (met bijlagen), Protocol nopens de
verkeerstekens, Protocol betreffende thans bezette landen of gebieden,
en Slotacte van de Conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer
en verkeer met motorrijtuigen (met resoluties);*

Genève, 19 September 1949

B. TEKST ¹⁾

CONVENTION ON ROAD TRAFFIC

The Contracting States, desirous of promoting the development and safety of international road traffic by establishing certain uniform rules,

Have agreed upon the following provisions:

CHAPTER I

General Provisions

Article 1

1. While reserving its jurisdiction over the use of its own roads, each Contracting State agrees to the use of its roads for international traffic under the conditions set out in this Convention.

2. No Contracting State shall be required to extend the benefit of the provisions of this Convention to any motor vehicle or trailer, or to any driver having remained within its territory for a continuous period exceeding one year.

¹⁾ Verdrag: Engelse tekst: blz. 1;
Eerste Protocol: Engelse tekst: blz. 38;
Tweede Protocol: Engelse en Franse tekst: blz. 62;
Slotacte: Engelse en Franse tekst: blz. 68.

Article 2

1. The Annexes to this Convention shall be considered as integral parts of the Convention; it being understood, however, that any State may on signature or ratification of, or accession to, the Convention, or at any time thereafter, by declaration exclude Annexes 1 and 2 from its application of the Convention.

2. Any Contracting State may at any time give notice to the Secretary-General of the United Nations that it will be bound, as from the date of the said notification, by Annexes 1 and 2 as excluded under the terms of paragraph 1 of this article.

Article 3

1. Measures which all the Contracting States or certain of them may have agreed, or shall in the future agree, to put into effect with a view to facilitating international road traffic by simplifying customs, police, health or other requirements will be regarded as being in conformity with the object of this Convention.

2. (a) A bond or other form of security guaranteeing payment of any import duties and import taxes which would, in the absence of such security, be chargeable on the importation of any motor vehicle admitted to international traffic may be required by any Contracting State.

(b) A Contracting State shall accept for the purposes of this Article the guarantee of an organization established in its own territory affiliated to an international association which has issued a valid international customs pass for the motor vehicle (such as a *carnet de passages en douane*).

3. For the fulfilment of the requirements provided for in this Convention the Contracting States will endeavour to keep open during the same hours customs offices and posts next to each other on the same international road.

Article 4

1. For the purpose of this Convention the following expressions shall have the meanings hereby assigned to them:

"International traffic" means any traffic which crosses at least one frontier,

"Road" means any way open to the public for the circulation of vehicles,

"Carriageway" means that portion of a road normally used by vehicular traffic,

"Lane" means any one of the parts into which the carriageway is divisible, each sufficient in width for one moving line of vehicles,

"Driver" means any person who drives a vehicle, including cycles, or guides draught, pack or saddle animals or herds or flocks on a road, or who is in actual physical control of the same,

"Motor vehicle" means any selfpropelled vehicle normally used for the transport of persons or goods upon a road, other than vehicles running on rails or connected to electric conductors.

Any State bound by Annex 1 shall exclude from this definition cycles fitted with an auxiliary engine of the type described in that Annex,

"Articulated vehicle" means any motor vehicle with a trailer having no front axle and so attached that part of the trailer is superimposed upon the motor vehicle and a substantial part of the weight of the trailer and of its load is borne by the motor vehicle. Such a trailer shall be called a "semi-trailer",

"Trailer" means any vehicle designed to be drawn by a motor vehicle,

"Cycle" means any cycle not selfpropelled. Any State bound by Annex 1 shall include in this definition cycles fitted with an auxiliary engine of the type described in that Annex,

"Laden weight" of a vehicle means the weight of the vehicle and its load when the vehicle is stationary and ready for the road, and shall include the weight of the driver and of any other persons carried for the time being,

„Maximum load" means the weight of the load declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle,

"Permissible maximum weight" of a vehicle means the weight of the vehicle and its maximum load when the vehicle is ready for the road.

Article 5

This Convention is not to be taken as authorising the carriage of persons for hire or reward or the carriage of goods other than the personal baggage of the occupants of the vehicle; it being understood that these matters and all other matters not provided for in this Convention remain within the competence of domestic legislation, subject to the application of other relevant international conventions or agreements.

CHAPTER II

Rules of the road

Article 6

Each Contracting State shall take appropriate measures to ensure the observance of the rules set out in this Chapter.

Article 7

Every driver, pedestrian or other road user shall conduct himself in such a way as not to endanger or obstruct traffic; he shall avoid all behaviour that might cause damage to persons, or public or private property.

Article 8

1. Every vehicle or combination of vehicles proceeding as a unit shall have a driver.
2. Draught, pack or saddle animals shall have a driver, and cattle shall be accompanied, except in special areas which shall be marked at the points of entry.
3. Convoys of vehicles and animals shall have the number of drivers prescribed by domestic regulations.
4. Convoys shall, if necessary, be divided into sections of moderate length, and be sufficiently spaced out for the convenience of traffic. This provision does not apply to regions where migration of nomads occurs.
5. Drivers shall at all times be able to control their vehicles or guide their animals. When approaching other road users, they shall take such precautions as may be required for the safety of the latter.

Article 9

1. All vehicular traffic proceeding in the same direction on any road shall keep to the same side of the road, which shall be uniform in each country for all roads. Domestic regulations concerning one-way traffic shall not be affected.
2. As a general rule and whenever the provisions of article 7 so require, every driver shall:
 - (a) on two-lane carriageways intended for two-way traffic, keep his vehicle in the lane appropriate to the direction in which he is travelling,
 - (b) on carriageways with more than two lanes, keep his vehicle in the lane nearest to the edge of the carriageway appropriate to the direction in which he is travelling.
3. Animals shall be kept as near as possible to the edge of the road in accordance with domestic regulations.

Article 10

The driver of a vehicle shall at all times have its speed under control and shall drive in a reasonable and prudent manner. He shall slow down or stop whenever circumstances so require, and particularly when visibility is not good.

Article 11

1. Drivers when meeting or being overtaken shall keep as close as practicable to the edge of the carriageway on the side appropriate to the direction in which they are travelling. In overtaking, a driver shall pass on the left or the right of the overtaken vehicle or animal according to the rule observed in the country concerned. These rules shall not necessarily apply in the case of tramcars, trains on roads, and certain mountain roads.

2. On the approach of any vehicle or accompanied animal, drivers shall:

(a) when meeting, leave sufficient space for the vehicle or accompanied animal coming from the opposite direction,

(b) when being overtaken, keep as close as practicable to the appropriate edge of the carriageway and not accelerate.

3. Drivers intending to overtake shall make sure that there is sufficient room and sufficient visibility ahead to permit overtaking without danger. After overtaking they shall bring their vehicles back to the right or left hand side according to the rule observed in the country concerned, but only after making sure that this will not inconvenience the vehicle, pedestrian or animal overtaken.

Article 12

1. Every driver approaching a fork, crossroads, road junction or level crossing shall take special precautions to avoid accidents.

2. Priority of passage may be accorded at intersections on certain roads or sections of road. Such priority shall be marked by signs and every driver approaching such a road or section of road shall be bound to yield the right of way to drivers travelling along it.

3. The provisions of Annex 2 regarding the priority of passage at intersections not covered by paragraph 2 of this article shall be applied by the States bound by the said Annex.

4. Every driver before starting to turn into a road shall:

(a) make sure that he can do so without danger to other road users,

(b) give adequate notice of his intention to turn,

(c) move over as far as practicable to the edge of the carriageway on the side appropriate to the direction in which he is travelling if he wishes to turn off the road on that side,

(d) move as near as practicable towards the middle of the carriageway if he wishes to leave the road and turn to the other side, except as provided for in paragraph 2 of article 16,

(e) in no case hamper the traffic coming from the opposite direction.

Artikel 13

1. Stationary vehicles or animals shall be kept off the carriageway if feasible, or, if not, as close as practicable to the edge of the carriageway. Drivers shall not leave vehicles or animals until they have taken all necessary precautions to avoid an accident.

2. Vehicles and animals shall not be left waiting where they are likely to cause danger or obstruction, and in particular at or near a road intersection, a bend or the top of a hill.

Article 14

All necessary precautions shall be taken to ensure that the load of a vehicle shall not be a cause of damage or danger.

Article 15

1. From nightfall and during the night, or when atmospheric conditions render it necessary, every vehicle or combination of vehicles on a road shall show at least one white light in front and at least one red light in the rear.

When a vehicle, other than a cycle or a motor-cycle without sidecar, is provided with only one white light in front, this shall be placed on the side nearest to traffic coming from the opposite direction.

In countries where two white front lights are obligatory, such lights shall be placed one on the right and one on the left of the vehicle.

The red light may be produced either by a device distinct from that which produces the white light or lights in front or by the same device when the vehicle is short enough and so arranged as to permit this.

2. In no case shall a vehicle have a red light or a red reflector directed to the front or a white light or a white reflector directed to the rear. This provision shall not apply to a white or yellow reversing light in cases where the domestic legislation of the country of registration of the vehicle permits such lights.

3. Lights and reflex reflectors shall be such as to ensure that the vehicle is clearly indicated to other road users.

4. Any Contracting State or subdivision thereof may, provided that all measures are taken to guarantee normal conditions of safety, exempt from certain provisions of this article:

- (a) vehicles used for special purposes or under special conditions,
- (b) vehicles of special shape and kind,
- (c) stationary vehicles on adequately lighted roads.

Article 16

1. The provisions of this Chapter shall apply to trolley-buses.

2. (a) Cyclists shall use cycle tracks where there is an obligation to do so indicated by an appropriate sign, or where such obligation is imposed by domestic regulations.

(b) Cyclists shall proceed in single file where circumstances so require and, except in special cases provided for in domestic regulations, shall never proceed more than two abreast on the carriageway.

(c) Cyclists shall not be towed by vehicles.

(d) The provisions of paragraph 4 (d) of article 12 shall not apply to cyclists where domestic regulations provide otherwise.

CHAPTER III

Signs and signals

Article 17

1. With a view to ensuring a homogeneous system, the road signs and signals adopted in each Contracting State shall, as far as possible, be the only ones to be placed on the roads of that State. Should it be necessary to introduce any new sign, the shape, colour and type of symbol employed shall conform with the system in use in that State.

2. The number of approved signs shall be limited to such as may be strictly necessary. They shall be placed only at points where they are essential.

3. The danger signs shall be placed at a sufficient distance from the object indicated to give road users adequate warning.

4. The affixing to an approved sign of any notice not related to the purpose of such sign and liable to obscure it or to interfere with its character shall be prohibited.

5. All boards and notices which might be confused with the approved signs or make them more difficult to read shall be prohibited.

CHAPTER IV

*Provisions applicable to motor vehicles and trailers
in international traffic*

Article 18

1. In order to be entitled to the benefits of this Convention, a motor vehicle shall be registered by a Contracting State or subdivision thereof in the manner prescribed by its legislation.

2. A registration certificate containing at least the serial number, known as the registration number, the name or the trade mark of the maker of the vehicle, the maker's identification or serial number, the date of first registration and the full name and permanent place of residence of the applicant for the said certificate shall be issued either by the competent authority or by an association duly empowered to do so.

3. This certificate shall be accepted by all Contracting States as *prima facie* evidence of the information entered thereon.

Article 19

1. Every motor vehicle shall display at least at the back on a special plate or on the vehicle itself, a registration number issued or allotted by the competent authority. In the case of a motor vehicle drawing one or more trailers the single trailer or the last trailer shall display the registration number of the drawing vehicle or its own registered number.

2. The composition of the registration number and the manner in which it is displayed shall be as set out in Annex 3.

Article 20

1. Every motor vehicle shall in addition to the registration number display at the back, inscribed on a plate or on the vehicle itself, the distinguishing sign of the place of registration of this vehicle. This sign shall indicate either a State or a territory which constitutes a distinct unit from the point of view of registration. In the case of a motor vehicle drawing one or more trailers this sign shall also be displayed at the back of the single trailer or of the last trailer.

2. The composition of the distinguishing sign and the manner in which it is displayed shall be as set out in Annex 4.

Article 21

Every motor vehicle and trailer shall carry the identification marks set out in Annex 5.

Article 22

1. Every motor vehicle and trailer shall be in good working order and in such safe mechanical condition as not to endanger the driver, other occupants of the vehicle or any person upon the road, or cause damage to public or private property.

2. In addition, every motor vehicle, or trailer, and its equipment shall conform to the provisions of Annex 6 and the driver of every motor vehicle shall observe the rules set out therein.

3. The provisions of this article shall apply to trolley-buses.

Article 23

1. The maximum dimensions and weights of vehicles permitted to travel on the roads of each Contracting State or subdivision thereof shall be matters for domestic legislation. On certain roads designated by States Parties to regional agreements or, in the absence of such agreements, by a Contracting State, the permissible maximum dimensions and weights shall be those set out in Annex 7.

2. The provisions of this article shall apply to trolley-buses.

CHAPTER V

Drivers of motor vehicles in international traffic

Article 24

1. Each Contracting State shall allow any driver admitted to its territory who fulfils the conditions which are set out in Annex 8 and who holds a valid driving permit issued to him, after he has given proof of his competence, by the competent authority of another Contracting State or subdivision thereof, or by an Association duly empowered by such authority, to drive on its roads without further

examination motor vehicles of the category or categories defined in Annexes 9 and 10 for which the permit has been issued.

2. A Contracting State may however require that any driver admitted to its territory shall carry an international driving permit conforming to the model contained in Annex 10, especially in the case of a driver coming from a country where a domestic driving permit is not required or where the domestic permit issued to him does not conform to the model contained in Annex 9.

3. The international driving permit shall, after the driver has given proof of his competence, be delivered by the competent authority of a Contracting State or subdivision thereof, or by a duly authorised Association, and sealed or stamped by such authority or Association. The holder shall be entitled to drive in all Contracting States without further examination motor vehicles coming within the categories for which the permit has been issued.

4. The right to use the domestic as well as the international driving permit may be refused if it is evident that the conditions of issue are no longer fulfilled.

5. A contracting State or a subdivision thereof may withdraw from the driver the right to use either of the above-mentioned permits only if the driver has committed a driving offence of such a nature as would entail the forfeiture of his driving permit under the legislation and regulations of that Contracting State. In such an event, the Contracting State or subdivision thereof withdrawing the use of the permit may withdraw and retain the permit until the period of the withdrawal of use expires or until the holder leaves the territory of that Contracting State, whichever is the earlier, and may record such withdrawal of use on the permit and communicate the name and address of the driver to the authority which issued the permit.

6. During a period of five years beginning with the entry into force of this Convention, any driver admitted to international traffic under the provisions of the International Convention relative to Motor Traffic signed at Paris on 24 April 1926, or of the Convention on the Regulation of Inter-American Automotive Traffic opened for signature at Washington on 15 December 1943, and holding the documents required thereunder, shall be considered as fulfilling the requirements of this article.

Article 25

The Contracting States undertake to communicate to each other such information as will enable them to establish the identity of persons holding domestic or international driving permits when they are liable to proceedings for a driving offence. They further undertake to make known the information required to establish the identity of the owner or the person in whose name a foreign vehicle which has been involved in a serious accident is registered.

CHAPTER VI

Provisions applicable to cycles in international traffic

Article 26

Every cycle shall be equipped with:

- (a) at least one efficient brake,
- (b) an audible warning device consisting of a bell, to the exclusion of any other audible warning device, capable of being heard at a reasonable distance,
- (c) a white or yellow light in front and a red light or a red reflex reflector in the rear from nightfall and during the night or when atmospheric conditions render it necessary.

CHAPTER VII

Final provisions

Article 27

1. This Convention shall be open, until 31 December 1949, for signature by all States Members of the United Nations and by every State invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport held at Geneva in 1949.

2. This Convention shall be ratified and the instruments of ratification deposited with the Secretary-General of the United Nations.

3. From 1 January 1950, this Convention shall be open for accession by those of the States referred to in paragraph 1 of this article which have not signed this Convention and by any other State which the Economic and Social Council may by resolution declare to be eligible. It shall also be open for accession on behalf of any trust territory of which the United Nations is the administering authority.

4. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Secretary-General of the United Nations.

Article 28

1. Any State may, at the time of signature, ratification or accession, or at any time thereafter, declare, by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, that the provisions of this Convention will be applicable to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. These provisions shall become applicable in the territories named in the notification thirty days after the date of receipt of such notification by the Secretary-General or, if the Convention has not entered into force at that time, then upon the date of its entry into force.

2. Each Contracting State, when circumstances permit, undertakes to take as soon as possible the necessary steps in order to

extend the application of this Convention to the territories for the international relations of which it is responsible, subject, where necessary for constitutional reasons, to the consent of the Governments of such territories.

3. Any State which has made a declaration under paragraph 1 of this article applying this Convention to any territory for the international relations of which it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Secretary-General that the Convention shall cease to apply to any territory named in the notification and the Convention shall, after the expiration of one year from the date of the notification, cease to apply to such territory.

Article 29

This Convention shall enter into force on the thirtieth day after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification or accession. This Convention shall enter into force for each State ratifying or acceding after that date on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification or accession.

The Secretary-General of the United Nations shall notify each of the signatory or acceding States and every other State invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport of the date on which this Convention enters into force.

Article 30

This Convention shall terminate and replace, in relations between the Contracting States, the International Convention relative to Motor Traffic and the International Convention relative to Road Traffic signed at Paris on 24 April 1926, and the Convention on the Regulation of Inter-American Automotive Traffic opened for signature at Washington on 15 December 1943.

Article 31

1. Any amendment to this Convention may be proposed by any Contracting State. The text of such proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations who shall transmit it to each Contracting State with a request that such State reply within four months stating whether it,

(a) desires that a Conference be convened to consider the proposed amendment, or

(b) favours the acceptance of the proposed amendment without a Conference, or

(c) favours the rejection of the proposed amendment without a Conference.

The proposed amendment shall also be transmitted by the Secretary-General to all States, other than Contracting States, invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport.

2. The Secretary-General shall convene a Conference of the Contracting States to consider the proposed amendment, if the convening of a Conference is requested

(a) by at least one quarter of the Contracting States in the case of a proposed amendment to any part of the Convention other than the Annexes,

(b) by at least one third of the Contracting States in the case of a proposed amendment to an Annex other than Annexes 1 and 2,

(c) in the case of Annexes 1 and 2 by at least one third of the States bound by the Annex to which an amendment has been proposed.

The Secretary-General shall invite to the Conference such States, other than Contracting States, invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport or whose participation would, in the opinion of the Economic and Social Council, be desirable.

The provisions of this paragraph shall not apply in cases where an amendment to the Convention has been adopted in accordance with paragraph 5 of this article.

3. Any amendment to this Convention which shall be adopted by a two thirds majority vote of a Conference shall be communicated to all Contracting States for acceptance. Ninety days after its acceptance by two thirds of the Contracting States each amendment to the Convention, except for those to Annexes 1 and 2, shall enter into force for all the Contracting States except those which, before it enters into force, make a declaration that they do not adopt the amendment.

For the entry into force of any amendment to Annexes 1 and 2 the majority shall be two thirds of the States bound by the amended Annex.

4. The Conference may by a two thirds majority vote determine at the time of the adoption of an amendment to this Convention, except for those to Annexes 1 and 2, that the amendment is of such a nature that any Contracting State which has made a declaration that it does not accept the amendment and which then does not accept the amendment within a period of twelve months after the amendment enters into force shall, upon the expiration of this period, cease to be a party to the Convention.

5. In the event of a two thirds majority of the Contracting States informing the Secretary-General pursuant to paragraph 1 (b) of this article that they favour the acceptance of the amendment without a Conference, notification of their decision shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting States. The amendment shall upon the expiration of ninety days from the date of such notification become effective as regards all the Contracting States except those States which notify the Secretary-General that they object to such an amendment within that period.

6. As regards amendments to Annexes 1 and 2, and any amendment not within the scope of paragraph 4 of this article, the existing provisions shall remain in force in respect of any Contracting State which has made a declaration or lodged an objection with respect to such an amendment.

7. A Contracting State which has made a declaration in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article, or has lodged an objection in accordance with the provisions of paragraph 5 of this article to an amendment, may withdraw such declaration or objection at any time by notification addressed to the Secretary-General. The amendment shall be effective as regards that State upon receipt of such notification by the Secretary-Generaal.

Article 32

This Convention may be denounced by means of one year's notice given to the Secretary-Generaal of the United Nations, who shall notify each signatory or acceding State thereof. After the expiration of this period the Convention shall cease to be in force as regards the Contracting State which denounces it.

Article 33

Any dispute between any two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention, which the Parties are unable to settle by negotiation or by another mode of settlement, may be referred by written application from any of the Contracting States concerned to the International Court of Justice for decision.

Article 34

Nothing in this Convention shall be deemed to prevent a Contracting State from taking action compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation which it considers necessary for its external or internal security.

Article 35

1. The Secretary-General shall, in addition to the notifications provided for in article 29, paragraphs 1, 3 and 5 of article 31 and article 32, notify the States referred to in paragraph 1 of article 27 of the following:

(a) declarations by Contracting States that they exclude Annex 1, Annex 2, or both of them, from the application of the Convention in accordance with paragraph 1 of article 2;

(b) declarations by Contracting States that they shall be bound by Annex 1, Annex 2, or both of them, in accordance with paragraph 2 of article 2;

(c) signatures, ratifications and accessions in accordance with article 27;

(d) notifications with regard to the territorial application of the Convention in accordance with article 28;

(e) declarations whereby States accept amendments to the Convention in accordance with paragraph 5 of article 31;

(f) objections to amendments to the Convention communicated by States to the Secretary-General in accordance with paragraph 5 of article 31;

(g) the date of entry into force of amendments to the Convention in accordance with paragraphs 3 and 5 of article 31;

(h) the date on which a State has ceased to be a Party to the Convention, in accordance with paragraph 4 of article 31;

(i) withdrawals of objections to an amendment in accordance with paragraph 7 of article 31;

(j) the list of States bound by any amendment to the Convention;

(k) denunciations of the Convention in accordance with article 32;

(l) declarations that the Convention has ceased to apply to a territory in accordance with paragraph 3 of article 28;

(m) notifications with respect to distinctive letters made by States in accordance with the provisions of paragraph 3 of Annex 4;

2. The original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General who will transmit certified copies thereof to the States referred to in paragraph 1 of article 27.

3. The Secretary-General is authorized to register this Convention upon its entry into force.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned representatives, after having communicated their full powers, found to be in good and due form, have signed this Convention.

DONE at Geneva, in a single copy, in the English and French languages, both texts authentic, this nineteenth day of September, one thousand nine hundred and forty nine.

Afghanistan

Albania

Argentina

Australia

Austria

HERMAN DAHLEN

Belgium

F. BLONDEEL

Bolivia

Brazil

Bulgaria

Burma

Byelorussian Soviet Socialist Republic

Canada

Chile

China

Colombia

Costa Rica

Cuba

Czechoslovakia

Excluding, in accordance with article 2, paragraph 1, of this Convention, annex 2 from the application of the Convention.

V. OUSRATA

December 28th, 1949.

Denmark

K. BANG

A. BLOM—ANDERSEN

Subject to a declaration made in accordance with paragraph 1 of article 2 of this Convention excluding annexe 1 from its application of the Convention.

Dominican Republic

T. F. FRANCO

En déclarant exclure conformément à l'article 2, paragraphe 1 de la présente Convention, les annexes 1 et 2 de l'application de la Convention et en renouvelant la réserve concernant le paragraphe 2 de l'article premier de la Convention faite déjà en séance plénière. ¹⁾

T. F. F.

Ecuador

Egypt

A. K. SAFWAT

El Salvador

Ethiopia

Finland

France

LUCIEN HUBERT

Se référant à l'annexe 6, chiffre IV, alinéa b), le Gouvernement français déclare qu'il ne peut admettre qu'une seule remorque derrière un véhicule tracteur et qu'il n'en admettra pas derrière un véhicule articulé. ²⁾

L. H.

Greece

Guatemala

Haiti

Translation by the Secretariat of the United Nations:

¹⁾ Subject to a declaration made by the signatory in accordance with paragraph 1 of article 2 of this convention excluding annexes 1 and 2 from the application of the Convention, and to renewal of the reservation already made at a plenary meeting with regard to paragraph 2 of article 1 of the Convention.

Translation by the Secretariat of the United Nations:

²⁾ With reference to annex 6, section IV, paragraph (b), the French Government states that it will only permit that one trailer be drawn by a vehicle and that it will not permit an articulated vehicle to draw a trailer.

Honduras

Hungary

Iceland

India

N. RAGHAVAN PILLAI

Subject to a declaration made in accordance with paragraph 1 of article 2 of this Convention, excluding annexes 1 and 2 from its application of the Convention.

Iran

Iraq

Ireland

Israel

M. KAHANY

M. LUBARSKY

Italy

M. ENRICO MELLINI

Lebanon

(Sous réserve de ratification).¹⁾

J. MIKAOUI

Liberia

Luxembourg

R. LOGELIN

Translation by the Secretariat of the United Nations:

¹⁾ Subject to ratification.

Mexico

Netherlands

J. J. OYEVAAR

New Zealand

Nicaragua

Norway

AXEL RONNING

Subject to a declaration made in accordance with paragraph 1 of article 2 of this Convention, excluding annex 1 from its application of the Convention.

A. R.

Pakistan

Panama

Paraguay

Peru

Philippines

RODOLFO MASLOG

Subject to a declaration made in accordance with paragraph 1 of article 2 of this Convention, excluding annex 1 from its application of the Convention.

Poland

Portugal

Romania

Saudi Arabia

Sweden

GÖSTA HALL

Subject to a declaration made in accordance with paragraph 1 of article 2 of this Convention, excluding annex 1 from its application of the Convention.

Switzerland

HEINRICH ROTHMUND

ROBERT PLUMÉZ

PAUL GOTTRÉ

Syria

Thailand

Transjordan

Turkey

Ukrainian Soviet Socialist Republic

Union of South Africa

H. BRUNÉ

Subject to a declaration made in accordance with paragraph 1 of article 2 of this Convention, excluding annexes 1 and 2 from its application of the Convention.

Union of Soviet Socialist Republics

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

C. A. BIRTCHNELL

Subject to the reservation in respect of article 26 contained in paragraph 7 (d) of the Final Act of the Conference on Road and Motor Transport and subject to a declaration made in accordance with paragraph 1 of article 2 of this Convention, excluding annexes 1 and 2 from its application of the Convention.

United States of America

HENRY H. KELLY

HERBERT S. FAIRBANK

Uruguay

Venezuela

Yemen

Yugoslavia

LJUB. KOMNENOVIC̃

ANNEX 1

Additional provision concerning definitions of motor vehicle and cycle

Cycles fitted with an auxiliary internal combustion engine having a maximum cylinder capacity of 50 cm³ (3.05 cu. in.) shall not be considered as motor vehicles, provided that they retain all the normal characteristics of cycles with respect to their structure.

ANNEX 2**Priority of passage**

1. When any two vehicles are simultaneously approaching a road intersection by roads of which one does not enjoy priority over the other, the vehicle approaching from the left in countries where the direction of traffic is on the right, and from the right in countries where the direction of traffic is on the left, shall yield the right of way to the other vehicle.
2. The right of priority shall not necessarily apply in the case of tramcars and trains on roads.

ANNEX 3**Registration number of vehicles in international traffic**

1. The registration number of a vehicle shall consist either of figures or of figures and letters. The figures shall be in Arabic numerals as used in United Nations documents and the letters in Latin characters. When other numerals or characters are used, they shall be repeated in the numerals or characters of the types mentioned above.
2. The number shall be legible in normal daylight at a distance of 20 m (65 feet).
3. When the registration number is displayed on a special plate, this plate shall be fixed in a vertical or nearly vertical position and in a plane perpendicular to the longitudinal axis of the vehicle itself. When the number is fixed to or painted on the vehicle itself, this shall be done on a vertical or nearly vertical surface at the back of the vehicle.
4. The rear registration number shall be illuminated as prescribed in Annex 6.

ANNEX 4**Distinguishing sign of vehicles in international traffic**

1. The distinguishing sign shall be composed of one to three letters in capital Latin characters. The letters shall have a minimum height of 80 mm (3.1 in.) and their strokes a width of 10 mm (0.4 in.). The letters shall be painted in black on a white ground of elliptical form with the major axis horizontal.
 2. If the distinguishing sign is composed of three letters, the dimensions of the ellipse shall be at least 240 mm (9.4 in.) in width and 145 mm (5.7 in.) in height. The dimensions may be reduced to 175 mm (6.9 in.) in width and 115 mm (4.5 in.) in height if the sign carries less than three letters.
- As regards the distinguishing signs for motorcycles, the dimensions of the ellipse, whether the sign is composed of one, two or three

letters, may be reduced to 175 mm (6.9 in.) in width and 115 mm (4.5 in.) in height.

3. The distinctive letters for the different States and territories are as follows:

Australia	AUS
Austria	A
Belgium	B
Belgian Congo	CB
Bulgaria	BG
Chile	RCH
Czechoslovakia	CS
Denmark	DK
France	F
Algeria, Tunis, Morocco, French India	F
Saar	SA
India	IND
Iran	IR
Israel	IL
Italy	I
Lebanon	RL
Luxembourg	L
Netherlands	NL
Norway	N
Philippines	PI
Poland	PL
Sweden	S
Switzerland	CH
Turkey	TR
Union of South Africa	ZA
United Kingdom	GB
Alderney	GBA
Guernsey	GBG
Jersey	GBJ
Aden	ADN
Bahamas	BS
Basutoland	BL
Bechuanaland	BP
British Honduras	BH
Cyprus	CY
Gambia	WAG
Gibraltar	GBZ
Gold Coast	WAC
Hong Kong	HK

Jamaica	JA
Johore	JO
Kedah	KD
Kelantan	KL
Kenya	EAK
Labuan	SS
Malacca	SS
Malaya (Negri Sembilan, Pahang, Perak, Selangor)	FM
Malta	GBY
Mauritius	MS
Nigeria	WAN
Northern Rhodesia	NR
Nyasaland	NP
Penang	SS
Perlis	PS
Province Wellesley	SS
Seychelles	SY
Sierra Leone	WAL
Somaliland	SP
Southern Rhodesia	SR
Swaziland	SD
Tanganyika	EAT
Trengganu	TU
Trinidad	TD
Uganda	EAU
Windward Islands	
Grenada	WG
St. Lucia	WL
St. Vincent	WV
Zanzibar	EAZ
United States of America	USA
Yugoslavia	YU

Any State which has not already done so shall on signature or ratification of, or accession to, this Convention, notify the Secretary-General of the distinctive letters selected by that State.

4. When the distinguishing sign is carried on a special plate this plate shall be fixed in a vertical or nearly vertical position and in a plane perpendicular to the longitudinal axis of the vehicle itself. When the sign is fixed to or painted on the vehicle itself, this shall be done on a vertical or nearly vertical surface at the back of the vehicle.

ANNEX 5**Identification marks of vehicles in international traffic**

1. The identification marks shall comprise
 - (a) in the case of a motor vehicle
 - (i) the name or the trade mark or the maker of the vehicle,
 - (ii) on the chassis or, in the absence of a chassis, on the body, the maker's identification or serial number,
 - (iii) on the engine, the maker's engine number if such a number is placed thereon by the maker,
 - (b) in the case of a trailer, either the information referred to in (i) and (ii) above or an identification mark issued for the trailer by the competent authority.
2. The marks mentioned above shall be placed in accessible positions and shall be in a form easily legible and not capable of being easily removed or altered.

ANNEX 6**Technical conditions concerning the equipment of motor vehicles and trailers in international traffic****I. Braking**

(a) Braking of motor vehicles other than motor cycles with or without side-cars.

Every motor vehicle shall be equipped with brakes capable of controlling the movement of and of stopping the vehicle in an efficient, safe and rapid way under any conditions of loading on any up or down gradient on which the vehicle is operated.

The braking shall be operated by means of two devices so constructed that, in the event of failure of one of the braking devices, the other shall be capable of stopping the vehicle within a reasonable distance.

For the purpose of this Annex, one of these braking devices will be called the „service brake” and the other one the „parking brake”.

The parking brake shall be capable of being secured, even in the absence of the driver, by direct mechanical action.

Either means of operation shall be capable of applying braking force to wheels symmetrically placed on each side of the longitudinal axis of the vehicle.

The braking surfaces shall always be connected with the wheels of the vehicle in such a way that it is not possible to disconnect them otherwise than momentarily by means of a clutch, gear box or free wheel.

One at least of the braking devices shall be capable of acting on braking surfaces directly attached to the wheels of the vehicle or attached through parts not liable to failure.

(b) Braking of trailers.

Every trailer having a permissible maximum weight exceeding 750 kg (1650 lbs) shall be equipped with at least one braking device acting on wheels placed symmetrically on each side of the longitudinal axis of the vehicle and acting on at least half the number of wheels.

The provisions of the preceding paragraph shall be required, however, in respect of trailers if the permissible maximum weight does not exceed 750 kg (1650 lbs) but exceeds one-half of the unladen weight of the drawing vehicle.

The braking device of trailers with a permissible maximum weight exceeding 3500 kg (7700 lbs) shall be capable of being operated by applying the service brake from the drawing vehicle. When the permissible maximum weight of the trailer does not exceed 3500 kg (7700 lbs) its braking device may be brought into action merely by the trailer moving upon the drawing vehicle (overrun braking).

The braking device of the trailer shall be capable of preventing the rotation of the wheels when the trailer is uncoupled.

Any trailer equipped with a brake shall be fitted with a device capable of automatically stopping the trailer if it becomes detached whilst in motion. This provision shall not apply to two-wheeled camping trailers or light luggage trailers whose weight exceeds 750 kg (1650 lbs) provided that they are equipped in addition to the main attachment with a secondary attachment which may be chain or a wire rope.

(c) Braking of articulated vehicles and combinations of motor vehicles and trailers.

(i) Articulated vehicles.

The provisions of paragraph (a) of this Part shall apply to every articulated vehicle. A semi-trailer having a permissible maximum weight exceeding 750 kg (1650 lbs) shall be equipped with at least one braking device capable of being operated by applying the service brake from the drawing vehicle.

The braking device of the semi-trailer shall, in addition, be capable of preventing the rotation of the wheels when the semi-trailer is uncoupled.

When required by domestic regulations a semi-trailer equipped with a brake shall be fitted with a device capable of stopping automatically the semi-trailer if it becomes detached whilst in motion.

(ii) Combinations of motor vehicles and trailers

Every combination of a motor vehicle and one or more trailers shall be equipped with brakes capable of controlling the movement of and of stopping the combination in an efficient, safe and rapid way under any conditions of loading on any up or down gradient on which it is operated.

(d) Braking of motor cycles with or without sidecars

Every motor cycle shall be equipped with two braking devices

which may be operated by hand or foot, capable of controlling the movement of and of stopping the motor cycle in an efficient safe and rapid way.

II. *Lighting*

(a) Every motor vehicle other than a motor cycle with or without sidecar and capable of exceeding 20 km (12 miles) per hour on the level shall be equipped with at least two white or yellow driving lights, fitted in front, capable of adequately illuminating the road for a distance of 100 m (325 feet) in front of the vehicle at night-time in clear weather.

(b) Every motor vehicle other than a motor cycle with or without sidecar and capable of exceeding 20 km (12 miles) per hour on the level shall be equipped with two white or yellow passing lights fitted at the front of the vehicle and capable when necessary of adequately illuminating the road at night in clear weather in front of the vehicle for a distance of 30 m (100 feet) without causing glare or dazzle to other road users whatever the direction of the traffic may be.

Passing lights shall be used instead of driving lights in all cases when the use of lights causing no dazzle or glare is necessary or compulsory.

(c) Every motor cycle with or without sidecar shall have at least one driving light and one passing light conforming to the provisions of (a) and (b) of this Part. However, motor cycles with an engine of a maximum cylinder capacity of 50 cm³ (3.05 cu. in.) may be excluded from this obligation.

(d) Every motor vehicle other than a motor cycle without sidecar shall be equipped with two white position (side) lights at the front. These lights shall be clearly visible at night-time in clear weather at a distance of 150 m (500 feet) from the front of the vehicle without causing any glare or dazzle to other road users.

The part of the illuminating surface of these lights furthest from the longitudinal axis of the vehicle shall be as near as possible to and in no case further than 400 mm (16 in.) from the extreme outer edges of the vehicle.

Position (side) lights shall be shown at night-time in all cases when the use of such lights is compulsory and at the same time as the passing lights if no part of the illuminating surface of the lamps of the passing lights is within 400 mm (16 in.) of the extreme outer edges of the vehicle.

(e) Every motor vehicle and every trailer at the end of a combination of vehicles shall be equipped at the rear with at least one red light visible at night-time in clear weather at a distance of 150 m (500 feet) from the rear of the vehicle.

(f) The registration number displayed at the rear of a motor vehicle or a trailer shall be capable of illumination at night-time in

such a manner that it can be read in clear weather at a distance of 20 m (65 feet) from the rear of the vehicle.

(g) The red rear light or lights and the light for the rear registration number shall be shown at the same time as any of the following: position (side) lights, passing lights or driving lights.

(h) Every motor vehicle other than a motor cycle without sidecar shall be equipped with two red reflex reflectors preferably of other than triangular form, fitted symmetrically at the rear and on opposite sides of the vehicle. The outer edges of each of these reflectors must be as near as possible to and in no case further than 400 mm (16 in.) from the outer edges width of the vehicle. These reflectors may be incorporated in the rear red lamp if these lamps comply with the above requirements. These reflectors shall be visible at night time in clear weather from a distance of at least 100 m (325 feet) when illuminated by means of two driving lights.

(i) Every motor cycle without sidecar shall be equipped with a red reflex reflector preferably of other than triangular form, fitted at the rear of the vehicle, either incorporated in, or separate from, the rear red lamp and shall comply with the conditions of visibility mentioned under paragraph (h) of this Part.

(j) Every trailer and every articulated vehicle shall be equipped with two red reflex reflectors, preferably triangular in shape, fitted symmetrically at the rear and on opposite sides of the vehicle. These reflectors shall be visible at night time in clear weather from a distance of at least 100 m (325 feet) when illuminated by means of two driving lights.

When the reflectors are triangular in shape, the triangle shall be equilateral, with sides of at least 150 mm (6 in.) and shall be upright in position. The outer corner of each of these reflectors shall be as near as possible to and in no case further than 400 mm (16 in.) from the extreme outer edges of the vehicle.

(k) With the exception of motor cycles, every motor vehicle and every trailer at the end of a combination of vehicles shall be equipped with at least one stop light at the rear showing a red or amber light. This light shall be actuated upon application of the service brake of the motor vehicle. If the stop light is red in colour and is either incorporated in, or associated with, the rear red light, its intensity shall be greater than that of the rear red light. The stop light shall not be required on trailers and semi-trailers when their dimensions are such that the stop light of the drawing vehicle remains visible from the rear.

(1) When a motor vehicle is equipped with direction indicators, such indicators shall be one of the following

(i) a moveable arm protruding beyond each side of the vehicle and illuminated by a steady amber light when the arm is in the horizontal position,

(ii) a constantly blinking or flashing amber light affixed to each side of the vehicle,

(iii) a constantly blinking or flashing light placed at each side of the front and rear of the vehicle. The colour of such lights shall be white or orange towards the front and red or orange towards the rear.

(m) No lights, with the exception of direction indicators, shall be flashing or blinking lights.

(n) If a vehicle is equipped with several lights of the same kind, they shall be of the same colour and, except in the case of motor cycles with sidecars, two of these lights shall be placed symmetrically to the longitudinal axis of the vehicle.

(o) Several lights may be incorporated in the same lighting device provided each of these lights complies with the appropriate provisions of this Part.

III. *Other conditions*

(a) Steering Apparatus

Every motor vehicle shall be equipped with a strong steering apparatus which will allow the vehicle to be turned easily, quickly and with certainty.

(b) Driving Mirror

Every motor vehicle shall be equipped with at least one driving mirror of adequate dimensions so placed as to enable the driver to view from his seat the road to the rear of the vehicle. However, this provision shall not be compulsory for motor cycles with or without sidecar.

(c) Warning Devices

Every motor vehicle shall be equipped with at least one audible warning device of sufficient strength which shall not be a bell, gong, siren or other strident toned device.

(d) Windscreen Wiper

Every motor vehicle fitted with a windscreen shall have at least one efficient windscreen wiper functioning without requiring constant control by the driver. However, this provision shall not be compulsory for motor cycles with or without sidecars.

(e) Windscreens

Windscreens shall be made of a stable substance, transparent and not likely to produce sharp splinters if broken. The objects seen through this substance shall not appear distorted.

(f) Reversing Device

Every motor vehicle shall be equipped with a reversing device controlled from the driver's seat if the weight of the motor vehicle when empty exceeds 400 kg (900 lbs).

(g) Exhaust Silencer

Every motor vehicle shall have an exhaust silencer in constant operation to prevent excessive or unusual noise, the working of which

cannot be interrupted by the driver while on the road.

(h) Tyres

The wheels of motor vehicles and their trailers shall be fitted with pneumatic tyres, or with some other tyres of equivalent elasticity.

(i) Device to prevent a vehicle from running down a gradient

When travelling in a mountainous region of a country where it is required by domestic regulations, any motor vehicle of which the permissible maximum weight exceeds 3,500 kg (7,700 lbs) shall carry a device, such as a scotch or chock, which can prevent the vehicle from running backwards or forwards.

(j) General Provisions

(i) In so far as possible the machinery or accessory equipment of any motor vehicle shall not entail a risk of fire or explosion, nor cause the emission of noxious gases or offensive odours or produce disturbing noises, nor be a source of danger in case of collision.

(ii) Every motor vehicle shall be so constructed that the driver shall be able to see ahead, to the right and to the left, clearly enough to enable him to drive safely.

(iii) The provisions relating to braking and lighting shall not apply to invalid carriages which comply with the domestic regulations in the country of registration as regards brakes, lights and reflectors. For the purpose of this paragraph „invalid carriage” shall mean a motor vehicle whose unladen weight does not exceed 300 kg (700 lbs), whose speed does not exceed 30 km (19 miles) per hour, and which is specially designed and constructed (and not merely adapted) for the use of a person suffering from some physical defect or disability and is normally used by such person.

IV. *Combination of vehicles*

(a) A "combination of vehicles" may be composed of a drawing vehicle and one or two trailers. An articulated vehicle may draw a trailer, but if such articulated vehicle is used for the carriage of passengers, the trailer shall have not more than one axle and shall not carry passengers.

(b) Any Contracting State may, however, indicate that it will only permit that one trailer be drawn by a vehicle and that it will not permit an articulated vehicle to draw a trailer. It may also indicate that it will not permit articulated vehicles for the transport of passengers.

V. *Transitional provisions*

The provisions of Parts I, II and paragraph (e) of Part III of this Annex shall apply to any motor vehicle first registered at any time subsequent to a date two years after the entry into force of this Convention, and to any trailer drawn thereby. The said provisions shall apply five years after the entry into force of this Convention

to any motor vehicle first registered at any time previous to a date two years after the entry into force of this Convention, and to any trailer.

In the meantime the following provisions shall apply:

(a) Every motor vehicle shall be equipped with either two systems of brakes, independent of each other, or one system of brakes with two independent means of operation, of which one means of operation will function, even if the other fails to function, provided that in all cases the system used is really effective and rapid in action.

(b) Every motor vehicle travelling alone shall, during the night and from sunset, be fitted in front with at least two white lights placed one on the right and the other on the left, and, at the back, with a red light.

For motor cycles unaccompanied by a side-car, the number of lights in front may be reduced to one.

(c) Every motor vehicle shall also be equipped with one or more devices capable of effectively illuminating the road for a sufficient distance ahead unless the two white lights prescribed above already fulfil this condition.

If the vehicle is capable of proceeding at a speed greater than 30 km (19 miles) an hour this distance shall not be less than 100 m (325 feet).

(d) Lamps which may produce a dazzling effect shall be provided with means for eliminating the dazzling effect when other users of the road are met, or on any occasion when such elimination would be useful. The elimination of the dazzling effect shall, however, leave sufficient light to illuminate the road clearly for at least 25 m (80 feet).

(e) Motor vehicles drawing trailers shall be subject to the same regulations as separate motor vehicles in so far as forward lighting is concerned; the rear red light shall be carried on the back of the trailer.

ANNEX 7

Dimensions and weights of vehicles in international traffic

1. This Annex applies to highways designated in accordance with article 23.

2. On these roads the permissible maximum dimensions and weights, unladen or with load, provided that no vehicle shall carry a maximum load in excess of that declared permissible by the competent authority of the country in which it is registered, shall be as follows:

	Metres	Feet
(a) Overall width	2.50	8.20
(b) Overall height	3.80	12.50
(c) <i>Overall length:</i>		
Goods vehicles with two exles	10.00	33.00
Passenger vehicles with two axles	11.00	36.00

Vehicles with three or more axles	11.00	36.00
Articulated vehicles	14.00	46.00
Combination of vehicles with one trailer ¹⁾	18.00	59.00
Combination of vehicles with two trailers ¹⁾	22.00	72.00
(d) Permissible maximum weight:	Metric	lbs
	tons	
(i) per most heavily loaded axle ²⁾	8.00	17,600
(ii) per most heavily loaded tandem axle group (the two axles of the group being at least 40 inches (1.00 metre) and less than 7 feet (2.00 metres) apart)	14.50	32,000
(iii) per vehicle, articulated vehicle or other combination:		

Distance, in meters, between the extreme axles of a vehicle, articulated vehicle or other combination		Permissible maximum weight in metric tons, of a vehicle, articulated vehicle or other combination	Distance, in feet, between the extreme axles of a vehicle, articulated vehicle or other combination		Permissible maximum weight in lbs, of a vehicle, articulated vehicle or other combination
From 1 to less than 2	2	14.50	From 3 to less than 7	7	32,000
			" 7 "	8	32,480
			" 8 "	9	33,320
			" 9 "	10	34,160
" 2 "	3	15.00	" 10 "	11	35,000
			" 11 "	12	35,840
			" 12 "	13	36,680
" 3 "	4	16.25	" 13 "	14	37,520
			" 14 "	15	38,360
			" 15 "	16	39,200
" 4 "	5	17.50	" 16 "	17	40,040
			" 17 "	18	40,880
			" 18 "	19	41,720
" 5 "	6	18.75	" 19 "	20	42,560
			" 20 "	21	43,400
			" 21 "	22	44,240
" 6 "	7	20.00	" 22 "	23	45,080
			" 23 "	24	45,920
			" 24 "	25	46,760

¹⁾ The provisions of Part IV of Annex 6 concerning combinations of vehicles shall also apply to the combinations of vehicles mentioned in this Annex.

²⁾ An axle weight shall be defined as the total weight transmitted to the road by all wheels the centres of which can be included between two parallel transverse vertical planes 1.00 m (40 inches) apart extending across the full width of the vehicle.

Distance, in meters, between the extreme axles of a vehicle, articulated vehicle or other combination		Permissible maximum weight in metric tons, of a vehicle, articulated vehicle or other combination	Distance, in feet, between the extreme axles of a vehicle, articulated vehicle or other combination		Permissible maximum weight in lbs of a vehicle, articulated vehicle or other combination			
From	7 to less than	8	21.25	From	25 to less than	26	47,600	
				"	26	27	62,720	
				"	27	28	63,560	
"	8	"	9	22.50	"	28	29	64,400
				"	29	30	65,240	
				"	30	31	66,080	
"	9	"	10	23.75	"	31	32	66,920
				"	32	33	48,440	
				"	33	34	49,280	
"	10	"	11	25.00	"	34	35	50,120
				"	35	36	50,960	
				"	36	37	51,800	
"	11	"	12	26.25	"	37	38	52,640
				"	38	39	53,480	
				"	39	40	54,320	
"	12	"	13	27.50	"	40	41	55,160
				"	41	42	56,000	
				"	42	43	56,840	
"	13	"	14	28.75	"	43	44	57,680
				"	44	45	58,520	
				"	45	46	59,360	
"	14	"	15	30.00	"	46	47	60,200
				"	47	48	61,040	
				"	48	49	61,880	
"	15	"	16	31.25	"	49	50	67,760
				"	50	51	68,600	
				"	51	52	69,440	
"	16	"	17	32.50	"	52	53	70,280
				"	53	54	71,120	
				"	54	55	71,960	
"	17	"	18	33.75	"	55	56	72,800
				"	56	57	73,640	
				"	57	58	74,480	
"	18	"	19	53.00	"	58	59	75,320
				"	59	60	76,160	
				"	60	61	77,000	
"	19	"	20	36.25	"	61	62	77,840
				"	62	63	78,680	
				"	63	64	79,520	
				"	64	65	80,360	

(iv) If in respect of any vehicle admitted to international traffic the permissible maximum weight under the part expressed in metric units of the table set out in sub-paragraph (iii) differs from the permissible maximum weight under the part expressed in feet and pounds, the higher of the two figures shall be adopted.

3. Contracting States may conclude regional agreements increasing the permissible maximum weights beyond those in the list. It is suggested, however, that the permissible maximum weight per most heavily loaded axle should not exceed 13 metric tons (28,660 lbs.).

4. When any Contracting State designates roads to which this Annex shall apply, it shall indicate the maximum dimensions or weights provisionally permissible for traffic on such roads

(a) where they have ferries, tunnels or bridges which would restrict the passage of vehicles of the dimensions and weights permitted in this Annex,

(b) where their character or condition calls for the restriction of the circulation of such vehicles on them.

5. Special traffic authorizations for vehicles or combinations of vehicles exceeding the maximum dimensions or weights given herein may be issued by any Contracting State or subdivision thereof.

6. Any Contracting State or sub-division thereof may limit or prohibit the operation of motor vehicles upon any designated road to which this Annex shall apply or impose restrictions as to the weight of vehicles to be operated upon any such road for a limited period, whenever any such road by reason of deterioration, heavy rain, snow, thawing or other unfavourable climatic conditions would be seriously damaged by vehicles of the weights normally permitted.

ANNEX 8

Conditions to be fulfilled by drivers of motor vehicles in international traffic

The minimum age for driving a motor vehicle under the conditions set out in article 24 of the Convention shall be eighteen years.

Any Contracting State or subdivision thereof may, however, recognize the driving permits issued by other Contracting States to drivers of motor cycles and invalid carriages of a lower age than eighteen years.

ANNEX 9

Model driving permit


Dimensions: 74×105 mm

Colour: Pink







1. The permit will be drawn up in the language(s) prescribed by the legislation of the State.
2. The title of the document "Driving Permit" will be written in the language(s) prescribed in 1. above and will be followed by the translation in French "Permis de conduire".

3. The inscription should be written (or at least repeated) in Latin characters or in so-called English script.
4. The additional remarks, if any, by the competent authorities of the issuing country will not apply to international traffic.
5. The distinguishing sign as defined in Annex 4 shall be inscribed in the oval.

OUTSIDE PAGES

Reserved for endorsements by the competent authorities of the issuing country and including periodic renewal.		Name of country  DRIVING PERMIT
---	--	--

INSIDE PAGES

	Changes of address:	Vehicles for which the permit is valid
1. Surname..... 2. Other names*..... 3. Date** & place*** of birth..... 4. Permanent place of residence..... <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-size: small; margin-right: 5px;">Signature of holder****</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-left: 10px;"> Photograph: 35 x 45 mm </div> </div> Seal or stamp of authority Date:..... Signature:.....	A overleaf! 
 Seal or stamp of authority Date:..... Signature:.....	B enlarged 
 Seal or stamp of authority Date:..... Signature:.....	C separately 
5. Issued by..... 6. at.....on..... 7. Valid until..... No.  Signature of authority.	Additional remarks if any by the competent authorities of the issuing country.	D Shown 
		E 

* Father's or husband's name may be inserted.
 ** Or approximate age on date of issue.
 *** Note by the Secretariat: See page 52.

**** If known.
 ***** Or thumb impression of holder.

Vehicles for which the permit is valid:	
A	<p>Motor cycles with or without a sidecar, invalid carriages and three-wheeled motor vehicles with an unladen weight not exceeding 400 kg (900 lbs.).</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 60px; height: 60px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Seal or stamp of authority </div>
B	<p>Motor vehicles used for the transport of passengers and comprising in addition to the driver's seat, at most 8 seats, or those used for the transport of goods and having a permissible maximum weight not exceeding 3,500 kg (7,700 lbs.). Vehicles in this category may be coupled with a light trailer.</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 60px; height: 60px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Seal or stamp of authority </div>
C	<p>Motor vehicles, used for the transport of goods and of which the permissible maximum weight exceeds 3,500 kg (7,700 lbs.). Vehicles in this category may be coupled with a light trailer.</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 60px; height: 60px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Seal or stamp of authority </div>
D	<p>Motor vehicles, used for the transport of passengers comprising, in addition to the driver's seat, more than 8 seats. Vehicles in this category may be coupled with a light trailer.</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 60px; height: 60px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Seal or stamp of authority </div>
E	<p>Motor vehicles of categories B, C or D for which the driver is licensed, with other than a light trailer.</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 60px; height: 60px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Seal or stamp of authority </div>

"Permissible maximum weight" of a vehicle means the weight of the vehicle and its maximum load when the vehicle is ready for the road.

"Maximum load" means the weight of the load declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle.

"Light trailers" shall be of a permissible maximum weight not exceeding 750 kg (1,650 lbs.)

ANNEX 10

Model international driving Permit

Dimensions: 105×148 mm

*Colours:**cover: grey**pages: white*

Pages 1 and 2 shall be drawn up in the national language or languages.

The entire last page shall be drawn up in French.

Additional pages of the International Driving Permit shall repeat in other languages the text of Part I of the last page. They shall be drawn up in the following languages:

- (a) language(s) prescribed by the legislation of the issuing State,
- (b) the official languages of the United Nations,
- (c) at the most six other languages, chosen at the discretion of the issuing State.

The authoritative translation of the text of the permit in the different languages shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations by Governments, each one in the language which concerns it.

The written remarks shall be written in Latin characters or in so-called English script.

PAGE 1
(Cover)

PAGE 2
(Inside cover)


(Name of Country)

INTERNATIONAL MOTOR TRAFFIC
INTERNATIONAL DRIVING PERMIT

Convention on International Road Traffic of.....
.....

Issued at.....

Date.....



Seal
or stamp
of
authority

* Signature or seal of authority
or
Signature or seal of the Association empowered by the authority

This permit is valid in the territory of all the Contracting States with the exception of the territory of the Contracting State where issued, for the period of one year from the date of issue, for the driving of vehicles included in the category or categories mentioned on the last page of this permit.

[Space reserved for a list of the Contracting States (optional)]

It is understood that this permit shall in no way affect the obligation of the holder to conform strictly to the laws and regulations relating to residence or to the exercise of a profession which are in force in each country through which he travels.

<p>Particulars concerning the Driver:</p>	<p>Surname 1 Other names* 2 Place of birth** 3 Date of birth*** 4 Permanent place of residence 5</p>	<p>1..... 2..... 3..... 4..... 5.....</p>
<p>Vehicles for which the permit is valid.</p>		
<p>Motor cycles, with or without a sidecar, invalid carriages and three-wheeled motor vehicles with an unladen weight not exceeding 400 kg (900 lbs.).</p>	A	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 0 auto;"> Seal or stamp </div>
<p>Motor vehicles used for the transport of passengers and comprising, in addition to the driver's seat, at most eight seats, or those used for the transport of goods and having a permissible maximum weight not exceeding 3,500 kg (7,700 lbs.). Vehicles in this category may be coupled with a light trailer.</p>	B	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 0 auto;"> Seal or stamp </div>
<p>Motor vehicles used for the transport of goods and of which the permissible maximum weight exceeds 3,500 kg (7,700 lbs.). Vehicles in this category may be coupled with a light trailer.</p>	C	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 0 auto;"> Seal or stamp </div>
<p>Motor vehicles used for the transport of passengers and comprising, in addition to the driver's seat, more than eight seats. Vehicles in this category may be coupled with a light trailer.</p>	D	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 0 auto;"> Seal or stamp </div>
<p>Motor vehicles of categories B, C or D, as authorized above, with other than a light trailer.</p>	E	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 0 auto;"> Seal or stamp </div>
<p>"Permissible maximum weight" of a vehicle means the weight of the vehicle and its maximum load when the vehicle is ready for the road. "Maximum load" means the weight of the load declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle. "Light trailers" shall be those of a permissible maximum weight not exceeding 750 kg (1,650 lbs.).</p>		
<p style="text-align: center;">EXCLUSION</p> <p>Holder of this permit is deprived of the right to drive in (country)</p> <p>by reason of</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 0 auto;"> Seal or stamp of authority </div> <p>Place.....</p> <p>Date.....</p> <p style="text-align: center;">Signature</p>	<p>Exclusions: (countries [VIII])</p>	<p style="text-align: center;">EXCLUSIONS (countries)</p> <p>I..... V.....</p> <p>II..... VI.....</p> <p>III..... VII.....</p> <p>IV..... VIII.....</p>
<p>Should the above space be already filled, use any other space provided for "Exclusion"</p>		

* Father's or husband's name may be inserted.
** If known.
*** Or approximate age on date of issue.
**** Or thumb impression.

PROTOCOL ON ROAD SIGNS AND SIGNALS

The States Parties to this Protocol, desiring to ensure the safety of road traffic and to facilitate international road traffic by a uniform system of road signalling, have agreed upon the following provisions:

PART I

General provisions

Article 1

The contracting Parties to this Protocol accept the system of road signalling described herein and undertake to introduce it, as soon as possible. For this purpose they will erect the signs set out in this Protocol as and when new signs are put up or those now in existence are renewed. Signs which do not conform to the system provided in this Protocol shall be completely replaced within a period not exceeding ten years from the date of the coming into force of this Protocol in respect of each of the Contracting Parties.

Article 2

The Contracting Parties to this Protocol undertake to replace as soon as it comes into force, signs which, although they have the distinguishing features of a sign belonging to the system provided in this Protocol are used with a different meaning.

PART II

Roadside traffic signs

CHAPTER I

General

Article 3

The international system of roadside traffic signs shall comprise three classes of signs namely:

- (a) Danger signs;
- (b) Signs giving definite instructions subdivided into:
 - (i) Prohibitory signs,
 - (ii) Mandatory signs;
- (c) Informative signs subdivided into:
 - (i) Indication signs,
 - (ii) Advance direction signs and direction signs,
 - (iii) Place and route identification signs.

Article 4

There shall be a distinctive shape for each class of sign.

Article 5

1. The symbols as indicated on the signs shown in the tables appended to this Protocol shall be accepted by the Contracting Parties as the fundamental basis of their roadside traffic signs. As a rule they shall appear within the signplate.

2. Where Contracting Parties consider it necessary to modify the symbols, these modifications shall be such as not to alter the essential character of the symbols.

3. For the purpose of facilitating the interpretation of the signs additional information may be given on a rectangular plate below the sign.

4. Where an inscription is used within or below a sign, it shall be in the national language or languages, and if so desired in one of the official languages of the United Nations.

5. New symbols created by Contracting Parties in accordance with the provisions of paragraph 1 of article 17 of the Convention on Road Traffic opened for signature at Geneva on 19 September 1949, shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall notify all Contracting Parties.

Article 6

1. The colours used on the signs, symbols and inscriptions shall be those prescribed in this Protocol, unless exceptional conditions make them impracticable.

2. Where the colours to be used are optional, each country shall employ the same colours for any one class of signs used under the same conditions.

3. The reverse side of signs shall be of a neutral colour except in the case of the signs III, C.Ia, b and symbol II, A. 15 when affixed to the reverse side of sign II, A. 14.

Article 7

The reflecting devices used shall not dazzle road users nor obscure the legibility of the symbol or the inscription.

Article 8

1. The dimensions of sign plates shall be such that the sign can be easily seen from a distance and easily understood near at hand.

2. The dimensions of various signs shall be standardised in each country so as to ensure the maximum uniformity. In general, two sizes shall be used for each type, namely, a standard size and a reduced size for use where conditions do not permit or the safety of road users does not require the erection of the standard size. In exceptional circumstances, a special small type sign may be used inside built up areas or for repeating the main sign.

Article 9

1. Outside built-up areas, the centre line of the signs shall be not more than 2 m from the nearside edge of the carriageway unless special circumstances render this impracticable.

2. In built-up areas and mountainous country, the distance between the edge of the sign nearest the carriageway and a vertical line drawn from the edge of the carriageway shall be not less than 0.50 m. In exceptional cases, however, this distance may be reduced.

Article 10

1. In this Protocol the height of signs above the ground shall mean the height of the lower edge of the signs from the level of the crown of the road.

2. So far as possible a uniform height shall be observed over the same route.

CHAPTER II

Class 1. Danger signs

Article 11

1. The danger signs shall be in the shape of an equilateral triangle with one point upwards except in the case of sign "Priority road ahead" (I, 22) which shall have a point downwards.

2. These signs shall have a red border with white or light yellow ground. Symbols shall be black or dark.

3. For signs of the standard size, the length of each side of the triangle shall be not less than 0.90 m and for the reduced size, not less than 0.60 m.

4. The signs shall be placed on the traffic side of the road appropriate to the direction of the traffic concerned. They may be repeated on the other side of the road.

5. Unless otherwise provided hereafter in this Protocol, the signs shall be placed at not less than 150 m and not more than 250 m from the hazard unless this is impracticable on account of local conditions. In such exceptional cases the sign shall be erected at less than 150 m, but as far as possible from the hazard and special provisions shall be made.

6. The height of signs shall be not more than 2.20 m and, outside built-up areas, not less than 0.60 m.

7. The signs shall be so placed as not to be obscured or cause an obstruction to pedestrians.

Article 12

The sign "Uneven road" (I, 1) shall be used as the approach sign for such road conditions as an uneven road or a hump bridge.

Article 13

1. The sign "Dangerous bend" of "Dangerous bends" (I, 2) shall be used only as the approach sign for a bend or bends, which are dangerous owing to their physical characteristics or to reduced visibility.

2. Each Contracting Party may elect to substitute for the above sign, signs giving a clearer indication of the bend or bends. Such substitution shall apply throughout the territory of the Contracting Party concerned. These alternative signs are:

I, 3 — right bend

I, 4 — left bend

I, 5 — double bend, the first to the right

I, 6 — double bend, the first to the left.

Article 14

The sign "Road intersection" (I, 7) shall be used as the approach sign for a fork, crossroads or road junction. In built-up areas this sign shall only be used in exceptional cases.

Article 15

1. The sign "Level-crossing with gates" (I, 8) shall be used as the approach sign to each level-crossing with gates.

2. The sign "Level-crossing without gates" (I, 9) shall be used as the approach sign to each level-crossing without gates whether provided with automatic signals or not.

3. On roads with a large volume of motor traffic during the night, the signs referred to in paragraphs 1 and 2 of this article, shall be adequately illuminated or provided with reflectors or reflecting material.

4. The gates of level-crossings shall be painted in stripes of red and white or red and light yellow. Alternatively, they may be painted white or light yellow with a large central red disc. In order to make gates more visible at night they shall be provided either with a red light or with red reflectors or a flood-light illuminating the gate whenever it is not fully open.

5. At all level-crossings without gates there shall be placed, in the immediate vicinity of the railway line, a sign in the form of a Saint Andrew's cross or a rectangular signplate, on which this symbol is displayed against a neutral background (I, 10 and I, 11). In order to avoid confusion level-crossings with gates shall not be provided with this sign. The Saint Andrew's cross, or in any case its lower arms, may be double if there are two tracks or more. It shall be painted in red and white or in red and light yellow.

6. The provisions of the preceding paragraphs of this article shall apply to all railways other than local lines and tramways. Outside built-up areas, signs concerning level-crossings on local lines and

tramways shall have the same characteristics, shapes and meanings as on railways other than local lines and tramways. As regards the use of the signs referred to in this article, however, certain simplifications or exceptions may be allowed by any Contracting Party, especially in the case of roads of minor local traffic importance or where a tramway level-crossing is coincident with a road intersection.

7. In the case of parts of local railways or tramways situated in built-up areas, and also of connecting-lines to factory sidings or other parts of railway lines assimilable to connecting-lines, the system to be applied shall be left to the Contracting Party.

Article 16

1. The sign "Dangerous hill" (I, 12) shall be used wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign for a dangerous descent. The descent must be steeper than ten per cent or the local conditions such that it constitutes a danger.

2. The gradient shall be shown on the sign, as for example, in diagrams I, 12*a* and I, 12*b*.

Article 17

The sign "Carriageway narrows" (I, 13) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a place where the carriageway narrows in such a manner that it may constitute a danger.

Article 18

The sign "Opening bridge" (I, 14) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a bridge that can be opened.

Article 19

1. The sign "Road works" (I, 15) shall be used as the approach sign to works on the road.

2. The limits of the roadworks shall be clearly indicated at night.

Article 20

The sign "Slippery carriageway" (I, 16) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a section of the carriageway which, under certain conditions, may have a slippery surface.

Article 21

1. The sign "Pedestrian crossing" (I, 17) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a pedestrian crossing. The marking of pedestrian crossings shall be decided upon by the competent authorities.

2. The provisions of paragraph 5 of article 11 of this Protocol are not applicable to this sign.

Article 22

1. The sign "Children" (I, 18) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to places frequented by children, such as a school or a playground.

2. The provisions of paragraph 5 of article 11 of this Protocol shall not apply to this sign.

Article 23

The sign "Beware of animals" (I, 19) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, to mark the point of entry of a road into a special area where unaccompanied animals are liable to be encountered.

Article 24

The sign "Intersection with a non-priority road" (I, 20) shall be used wherever the competent authorities deem it necessary on a priority or a major road as an approach sign to an intersection with a non-priority road, in the territory of any Contracting Party where the use of such a sign corresponds to traffic rules.

Article 25

1. The sign "Other danger" (I, 21) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign for a danger other than those indicated in articles 12 to 24 of this Protocol.

2. However, an inscription in black or dark colour defining the danger, such as a roundabout, limited headroom or width, ferry or falling rocks, may be placed within the sign in substitution for the symbol.

3. This sign shall always contain the symbol or an inscription or both.

4. An additional rectangular plate bearing an inscription or a symbol in current use in the territory of any Contracting Party may be placed underneath the sign.

Article 26

In the territory of any Contracting Party where atmospheric conditions do not permit the use of the full sign, a hollow red triangle may be used to indicate the different dangers referred to in articles 12 to 25. A rectangular plate shall always be placed below the triangle on which the appropriate symbol or inscription or both of them shall be given to indicate the danger.

Article 27

1. The sign "Priority road ahead" (I, 22) shall be used to indicate to a driver that he shall give way to vehicles moving along the road which he is approaching.

2. This sign shall be placed on roads without priority at a suitable distance from the intersection, which may be in open country up to 50 m and in built-up areas up to 25 m.

It is recommended that there shall also be placed on such roads, as near to the intersection as practicable, a suitable position sign, mark or line.

3. The sign I, 22 may be optionally preceded, in particular where no sign "Road intersection" (1, 7) is erected, by an advance sign consisting of sign I, 22 supplemented by a rectangular plate bearing an indication of the distance from the intersection, as shown in diagram I, 22a.

The advance sign shall be repeated after every minor intersection until the priority or a major road is reached.

CHAPTER III

Class II. Signs giving definite instructions

Article 28

1. The signs of this class indicate an order, which may be either in the nature of a prohibition or of an obligation, issued by the competent authorities.

2. The signs of this class shall be circular in shape.

3. Except as regards the sign II, A. 16, the diameter shall be at least 0.60 m for signs of standard size and at least 0.40 m for the reduced size. In the case of signs II, A. 15, 17, 18 and II, B. 1, 2, the diameter may be reduced to 0.20 m if intermediate signs are used.

4. The signs shall be placed on the side of the road appropriate to the direction of the traffic and facing the traffic concerned. They may be repeated on the other side of the road.

5. The signs shall be placed in the immediate vicinity of the point where the prohibition or obligation starts or continues. Nevertheless, the signs prohibiting turning or showing the direction to be followed may be placed at a suitable distance in advance.

6. The height of signs shall not be more than 2.20 m and not less than 0.60 m.

II. A. Prohibitory signs

Article 29

Except where otherwise specified or shown in the diagrams of this Protocol, the colours of prohibitory signs shall be as follows, white or light yellow, with a red border, the symbol being black or of a dark colour.

Article 30

The signs indicating traffic prohibitions shall be the following:

- (a) the sign "Closed to all vehicles (in both directions)" (II, A. 1);
- (b) the sign "No entry for all vehicles" (II, A. 2); this sign shall be red with a white or light horizontal bar;

(c) the sign "Turning to the right (or to the left) prohibited" (II, A. 3); the arrow shall be turned towards the right or left according to the relevant prohibition;

(d) the sign "Overtaking prohibited" (II, A. 4); this sign shall be used to indicate that overtaking is prohibited for all motor vehicles. Where the left-hand rule of the road is observed, the colours of the two cars illustrated shall be reversed.

Article 31

The signs indicating prohibition for certain classes of vehicles shall be the following:

(a) the sign "No entry for all motor vehicles except motor cycles without sidecars" (II, A. 5);

(b) the sign "No entry for motor cycles without sidecars" (II, A. 6);

(c) the sign "No entry for all motor vehicles" (II, A. 7);

(d) the sign "No entry for good carrying vehicles exceeding..... tons laden weight" (II, A. 8);

(e) the sign "No entry for pedal cyclists" (II, A. 9).

Article 32

The signs indicating restrictions on the dimensions, or weight or speed of vehicles shall be the following:

(a) The sign "No entry for vehicles having overall width exceeding... metres (... feet)" (II, A. 10);

(b) The sign "No entry for vehicles having overall height exceeding... metres (... feet)" (II, A. 11);

(c) The sign "No entry for vehicles exceeding..... tons laden weight" (II, A. 12); an additional rectangular plate indicating special traffic rules or the maximum number of vehicles permitted on a bridge may be affixed underneath this sign;

(d) The sign "No entry for vehicles having an axle weight exceeding ... tons" (II, A. 13);

(e) The sign "Speed-limit" (II, A. 14); an additional rectangular plate with a red edge bearing an inscription concerning the details of the imposed speed-limit may be affixed underneath this sign;

(f) The symbol "End of speed-limit" (II, A. 15) (white or light yellow ground with an oblique black or dark coloured bar) shall be used to indicate the point at which the effect of the sign "Speed-limit" ceases; it may be affixed to the reverse side of sign II, A. 14 even though, as a result, it would not be placed on the side of the road appropriate to the direction of the traffic.

Article 33

1. The sign "Stop at inter-section" shall be used in cases where this is required by traffic rules to indicate that a driver shall stop before entering a priority or a major road.

2. This sign shall consist of a red triangle with the point downwards inscribed within a red circle. The triangle may have the word "Stop" as shown in the diagram II, A. 16.

3. The diameter of this sign shall be at least 0.90 m for the sign of standard size and at least 0.60 m. for the reduced size.

4. This sign shall be placed at roads without priority, at a suitable distance from the intersection, up to 50 m in open country and up to 25 m in built-up areas.

It is recommended that there should also be placed on this road a suitable position sign, mark or line, as near to the intersection as practicable.

5. The sign II, A. 16 may be optionally preceded, in particular where no sign "Road intersection" (I, 7) is erected, by an advance sign consisting of sign I, 22 supplemented by a rectangular plate bearing an indication of the distance from the intersection as shown in diagram I, 22a.

The advance sign shall be repeated after every minor intersection until the priority or a major road is reached.

Article 34

1. The sign "Stop (Customs)" (II, A. 17) shall be used to indicate the presence of a customs house at which the traveller has to stop.

The word "Customs" shall appear on the sign. The translation of the word "Customs" in a language of the neighbouring territory may be added (II, A. 17).

2. This sign may be used to indicate other obligations to stop; in this case the inscription "Customs" shall be replaced by an inscription indicating the reason for the stop.

Article 35

1. The sign "Restricted stopping or waiting" (II, A. 18) shall be used to indicate restricted or prohibited waiting and the prohibition of stopping a vehicle. The centre of this sign shall be blue with a diagonal red bar surrounded by a red border.

2. In the absence of any explanatory inscription the sign shall be used to indicate a permanent prohibition of waiting.

3. Inscriptions may be placed on a plate placed underneath the sign or on the sign itself, specifying:

- (a) the hours between which the prohibition of waiting apply,
- (b) the duration of authorised waiting,
- (c) the days upon which waiting is permitted alternately on one or other side of the road,
- (d) the exceptions applicable to particular categories of vehicles, provided that such inscription shall not detract from the general meaning nor make the sign ambiguous or unclear.

4. An inscription "Stopping prohibited", placed on a plate under the sign or on the sign itself, shall indicate that the stopping of a vehicle is prohibited.

5. Contracting Parties which have previously adopted the sign "Waiting prohibited" (red disc with circular centre in white or pale yellow bearing the letter P with a diagonal red stroke) for the prohibition of prolonged parking of vehicles with or without their drivers, shall provisionally be at liberty to retain their system unchanged. However, the sign II, A. 18 is the only sign adopted in this Protocol for this purpose and Contracting Parties are strongly recommended to adopt this sign for stopping or parking of vehicles in their territories in accordance with the principles set out in paragraphs 1 to 4 above.

II. B. Mandatory signs

Article 36

1. The colour of mandatory signs shall be as follows: blue ground with a white symbol.

2. Mandatory signs are the following:

(a) The sign "Direction to be followed" (II, B. 1); it is permissible to adopt variations of the symbol on this sign in order to meet special cases,

(b) The sign "Compulsory cycle track" (II, B. 2) which shall be used to indicate that cyclists shall use the special track reserved for them.

CHAPTER IV

Class III. Informative signs

Article 37

1. The signs of this class shall be rectangular in shape.

2. Where the colours to be used are optional the colour red shall in no case predominate.

III. A. Indication signs

Article 38

1. The sign "Parking" (III A 1) shall be used to indicate authorized parking places.

2. This sign shall be square in shape.

3. The side of the square shall be at least 0.60 m for the sign of standard size and 0.40 for the sign of reduced size.

4. The sign shall be placed facing the traffic or facing across the carriageway.

5. The colour of the sign shall be blue and the colour of the letter "P" white.

6. A rectangular plate under the sign may be used for inscriptions giving the period during which parking is allowed or indicating the direction of the parking place.

Article 39

1. The sign "Hospital" shall be used to indicate to the drivers of vehicles that they should take the precautions required in the proximity of medical establishments and, in particular, to refrain from making unnecessary noise.

2. This sign shall consist of the symbol H above the word "Hospital" as shown in Diagram III A 2.

3. The colour of the sign shall be blue and the inscription white.

4. The sign shall be placed facing the traffic.

Article 40

1. The signs indicating auxiliary service posts are the following:

(a) The sign „First-aid station" (III, A. 3 and III, A. 4) which shall be used to indicate that there is in the neighbourhood a first-aid station organized by an officially recognized association;

(b) The sign „mechanical help" (III, A. 5) which shall be used to indicate that there is a service station in the neighbourhood;

(c) The sign "telephone" (III, A. 6) which shall be used to indicate that there is a telephone in the neighbourhood;

(d) The sign "filling station" (III, A. 7) which shall be used to indicate that there is a filling station within the distance indicated on the sign.

2. The shorter side of the rectangle of the signs provided for in this article shall be placed horizontally. The colour shall be blue, with a black or dark symbol on a white square. In the case, however, of the signs III, A. 3 or III, A. 4, the symbol shall be red.

The side of the square shall be at least 0.30 m. In the case, however, of the sign III, A. 7, a white rectangle with the shorter side horizontal shall be substituted for the square.

3. The signs described in (b), (c) and (d) of paragraph 1 may be erected where the authorities concerned deem it necessary.

Article 41

1. The beginning of a priority road may be indicated by the sign "Priority road" (III, A. 8).

2. The sign may also be repeated along priority roads.

3. The end of a priority road shall be indicated by the sign "End of priority" (III, A. 9) where the sign III, A. 8 has been used.

4. The sign III, A. 9 may be also used to indicate approach to the end of a priority road. In such a case, a rectangular plate shall be added underneath the sign, indicating the distance at which the priority ends, as shown in diagram III, A. 9a.

5. The signs provided for in this article shall be square with one point downwards.

6. The side of the square shall be at least 0.60 m for the standard size and at least 0.40 m for the reduced size and 0.25 m for signs repeated within built-up areas.

7. The border of the signs provided for in this article shall be white with a black or dark rim on the outside and the centre shall be yellow. In the case of sign III, A. 9, the transverse bar shall be black or dark.

8. The signs shall be placed on the side of the road appropriate to the direction of traffic and facing the traffic concerned. They may be repeated on the other side of the road.

III. B. Advance direction signs and direction signs

Article 42

1. The advance direction signs shall be rectangular in shape.

2. Their size shall be such that the indication can be understood easily by drivers of vehicles travelling at speed.

3. These signs shall have either a light ground with dark lettering or a dark ground with light lettering.

4. Advance direction signs shall be placed at a distance of between 100 m and 250 m from the intersection on normal roads. On special motor roads, this distance may be increased to 500 m.

5. Diagrams III, B. 1*a* and III, B. 1*b* are examples of this sign.

Article 43

1. Direction signs shall be rectangular with the longer side horizontal and shall terminate in the form of an arrowhead.

2. Names of other places lying in the same direction may be added to the sign.

3. When distances are indicated, the figures giving kilometres (or miles) shall be inscribed between the name of the place and the arrowhead.

4. The colours of these signs shall be the same as those for advance direction signs.

5. Diagrams III, B. 2*a* and III, B. 2*b* are examples of this sign.

III. C. Place and route identification signs

Article 44

1. Signs indicating a locality shall be rectangular in shape with the longer side horizontal.

2. These signs shall be of such a size and placed in such a manner that they shall be visible even at night.

3. These signs shall have either a light ground with dark lettering, or a dark ground with light lettering.

4. These signs shall be placed before the beginning of a built-up area, on the side of the road appropriate to the direction of traffic and facing the traffic concerned.

5. Diagrams III, C. 1*a*, and III, C. 1*b* are examples of this sign.

Article 45

1. The signs for the special identification of routes, bearing numbers or letters or a combination of numbers and letters, shall be rectangular in shape.
2. The inscriptions may be affixed to milestones, to other signs or be placed as separate signs.
3. Diagram III, C. 2a is an example of this sign.

PART III**Supplementary provisions concerning level-crossings**

Article 46

Supplementary intermediate signs, such as vertical panels placed underneath the signs I, 8 or I, 9, may be used as circumstances warrant it, provided that they are repeated at about two-thirds and one third of the distance between that sign and the railway line, and bear respectively three, two and one red oblique bar on a white or yellow ground. Diagrams I, 8a; I, 9a; I, 8/9b and I, 8/9c, are examples of these signs.

Article 47

In cases where gates operated from a distance (whether by hand or by an automatic device) are not visible from the operating box, they shall be provided with sound or sight signals giving users of the road warning in sufficient time that the gate is about to be closed. Gates shall be closed slowly enough to enable users of the road who have already entered the level-crossing to clear it.

Article 48

At all level-crossings with gates, the gates shall be guarded during the whole period when train services are in operation. Should a level-crossing be reclassified permanently from the category of level-crossing with gates to that of level-crossing without gates but with automatic signals, or to that of level-crossing without gates and without automatic signals, the gates shall be removed to avoid any misunderstanding on the part of the users of the road.

Article 49

1. At all level-crossings without gates but with automatic signalling, there shall be placed, in the immediate vicinity of the railway, an automatic signal giving warning of the approach of trains. Wherever possible, this signal shall be placed on the same post as the sign in the form of the Saint Andrew's cross (I, 10 and I, 11). It shall consist, both by day and by night, of one or more flashing red lights indicating that traffic on the road shall stop. Appropriate measures shall be taken to preclude both an accidental defect in the working

of the automatic signal and any possibility of misinterpreting the signal.

2. The above-mentioned red light signal may be accompanied by a sound signal.

3. Signals of the same kind, but operated by hand instead of being automatic, shall be regarded as equivalent to the automatic signalling of the approach of trains as prescribed above.

Article 50

Level-crossings shall not be without gates and automatic signalling unless the railway line is clearly visible on both sides of the level-crossing to users of the road, taking into account the maximum speed of the trains, so that the driver of a vehicle approaching the railway from either side may have time to stop before entering the crossing when a train is in sight and the users of the road who have entered the crossing when a train appears have time to clear the crossing.

PART IV

Signals to be made by traffic police

Article 51

Traffic police shall be so equipped and stationed as to be visible to all road users.

Article 52

1. Signals to be made by traffic police shall conform to one of the two following systems:

First system

Signal A — to indicate "Stop" to the vehicles approaching the officer from the front: arm raised vertically, palm of the hand to the front.

Signal C — to indicate "Stop" to the vehicles approaching the officer from the rear: arm extended horizontally to the side of the road to which the traffic concerned is keeping, palm of the hand to the front.

Signals A and C may be used simultaneously.

Second system

Signal B — to indicate "Stop" to the vehicles approaching the officer from the front: arm extended horizontally to the side of the road to which the traffic concerned is keeping, palm of the hand to the front.

Signal C — to indicate "Stop" to the vehicles approaching the officer from the rear: arm extended horizontally to the side of the road to which the traffic concerned is keeping: palm of the hand to the front.

Signals B and C may be used simultaneously.

2. Under both systems, a beckoning gesture with the hand may be made to call vehicles forward.

PART V

Traffic light signals

Article 53

1. The lights of the traffic light signals shall be given the following meaning:

(a) In a three-coloured system: Red indicates that vehicular traffic must not pass the signal;

Green indicates that vehicular traffic may pass the signal;

When amber is used after the green signal, it shall be taken as prohibiting vehicular traffic from proceeding beyond the signal unless the vehicle is so close to the signal when the amber signal first appears that it cannot safely be stopped before passing the signal;

— When amber is used in conjunction with or after the red signal, it indicates an impending change in the indications of the signal and shall not be taken as permitting vehicular traffic to proceed.

(b) In the two-colour system: Red indicates that vehicular traffic must not pass the signal;

Green indicates that vehicular traffic may pass the signal;

The combination of green and red shall have the same meaning as amber after green in the three-colour system.

2. When a single amber intermittent light is used, it shall indicate "caution".

3. The lights shall be placed one above the other. As a rule the red light shall be placed at the top and the green light at the bottom. Where an amber light is used, it shall be placed between the red and the green lights.

4. When traffic light signals are placed at the side of the carriageway, the height of the lower edge of the lowest light above the carriageway shall normally be not less than 2 m and not more than 3.50 m. When they are suspended over the carriageway, the height of the lower edge of the lowest light above the carriageway shall be not less than 4.50 m.

5. Where possible the light signals should be repeated on the opposite side of an intersection.

PART VI

Road markings

Article 54

1. Where a carriageway outside a built-up area has more than two lanes, these shall as a rule be made clearly distinguishable.

2. Where a three-lane carriageway outside a built-up area passes through sections where the visibility is not sufficient, or at other danger points, the total width of the carriageway shall be divided only into two lanes.

3. Where a carriageway has two lanes in any section where the visibility is not sufficient and at other danger points, the lanes should be clearly distinguishable.

4. The marking of lanes as provided for under paragraphs 2 and 3 of this article indicates that under normal traffic conditions no vehicle should deviate from the lane reserved for traffic proceeding in its direction.

Article 55

1. Where the edges of the carriageway are defined by means of lights or reflecting devices, two different colours may be used for such lights or devices.

2. Either red or orange may be used to indicate the edge of the carriageway on the side of the road of the direction of the traffic, and white to indicate the edge of the carriageway on the opposite side.

3. Where lights or reflecting devices are used to indicate the presence of posts or refuges in the carriageway, white or yellow colours should be employed.

PART VII

Final provisions

Article 56

1. This Protocol shall be open, until 31 December 1949, for signature by all States signatories to the Convention on Road Traffic, opened for signature at Geneva on 19 September 1949.

2. This Protocol shall be ratified and the instruments of ratification deposited with the Secretary-General of the United Nations.

3. From 1 January 1950, this Protocol shall be open for accession by States signatories to the Convention on Road Traffic and by States acceding or having acceded to it. It shall also be open for accession on behalf of any trust territory of which the United Nations is the administering authority and on behalf of which the said Convention has been acceded to.

4. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Secretary-General of the United Nations.

Article 57

1. Any State may, at the time of signature, ratification or accession, or at any time thereafter, declare, by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, that the provisions of this Protocol will be applicable to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. These provisions

shall become applicable in the territories named in the notification thirty days after the date of receipt of such notification by the Secretary-General or, if the Protocol has not entered into force at that time, then upon the date of its entry into force.

2. Each Contracting Party, when the circumstances permit, undertakes to take as soon as possible the necessary steps in order to extend the application of this Protocol to the territories for the international relations of which it is responsible, subject, where necessary for constitutional reasons, to the consent of the Governments of such territories.

3. Any State which has made a declaration under paragraph 1 of this article applying this Protocol to any territory for the international relations of which it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Secretary-General that the Protocol shall cease to apply to any territory named in the notification and the Protocol shall, after the expiration of one year from the date of the notification, cease to apply to such territory.

Article 58

This Protocol shall enter into force fifteen months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification or accession. This Protocol shall enter into force for each State ratifying or acceding after that date fifteen months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

The Secretary-General of the United Nations shall notify each of the signatory or acceding States and every other State invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport of the date on which this Protocol comes into force.

Article 59

In ratifying this Protocol or in acceding to it, each State Party to the Convention concerning the Unification of Road Signals opened for Signature at Geneva on 30 March 1931, undertakes to denounce that Convention within three months of the date of the deposit of its instrument of ratification or accession to this Protocol.

Article 60

1. Any amendment to this Protocol may be proposed by any Contracting Party. The text of such proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General who shall transmit it to each other Contracting Party bound by this Protocol with a request that such Contracting Party reply within four months stating whether it:

(a) desires that a Conference be convened to consider the proposed amendment; or

(b) favours the acceptance of the proposed amendment without a Conference; or

(c) favours the rejection of the proposed amendment without a Conference.

The proposed amendment shall also be transmitted by the Secretary-General to all States, other than Contracting Parties, invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport.

2. The Secretary-General shall convene a Conference of the Contracting Parties to consider the proposed amendment, if the convening of a Conference is requested by at least one third of the Contracting Parties.

The Secretary-General shall invite to the Conference such States, other than the Contracting Parties, who were invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport or whose participation would, in the opinion of the Economic and Social Council, be desirable.

The provisions of this paragraph shall not apply in cases where an amendment to this Protocol has been adopted in accordance with paragraph 5 of this article.

3. Any amendment to this Protocol which shall be adopted by a two thirds majority vote of a Conference, shall be communicated to all Contracting Parties for acceptance. Ninety days after its acceptance by two thirds of the Contracting Parties each amendment shall enter into force for all Contracting Parties except those which, before it enters into force, make a declaration that they do not adopt the amendment.

4. The Conference may by a two thirds majority vote determine at the time of the adoption of an amendment to this Protocol that it is of such a nature that any Contracting Party which has made a declaration that it does not accept the amendment and which then does not accept the amendment within a period of twelve months after the amendment enters into force shall, upon the expiration of this period, cease to be a Party to this Protocol.

5. In the event of a two thirds majority of the Contracting Parties informing the Secretary-General pursuant to paragraph 1 (b) of this article that they favour the acceptance of the amendment without a Conference, notification of this decision shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting Parties. The amendment shall on the expiration of ninety days from the date of such notification become effective as regards all Contracting Parties except those which notify the Secretary-General that they object to such an amendment within that period.

6. As regards amendments not within the scope of paragraph 4 of this article, the existing provisions shall remain in force in respect of any Contracting Party which has made a declaration or lodged an objection with respect to such an amendment.

7. A Contracting Party which has made a declaration in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article or has lodged an objection in accordance with paragraph 5 of this article to an amendment may withdraw such declaration or objection at any time by notification addressed to the Secretary-General. The amendment shall be effective as regards that Contracting Party upon receipt of such notification by the Secretary-General.

Article 61

This Protocol may be denounced by means of one year's notice given to the Secretary-General of the United Nations, who shall notify each signatory or acceding State thereof. After the expiration of this period the Protocol shall cease to be in force as regards the Contracting Party which denounces it.

Article 62

Any dispute between any two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Protocol, which the parties are unable to settle by negotiation or by another mode of settlement, may be referred by written application from any of the Contracting Parties concerned to the International Court of Justice for decision.

Article 63

Nothing in this Protocol shall be deemed to prevent a Contracting Party from taking action compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation which it considers necessary for its external or internal security.

Article 64

1. The Secretary-General of the United Nations shall, in addition to the notifications provided for in paragraph 5 of article 5, article 58, paragraphs 1, 3 and 5 of article 60, and article 61, notify the States referred to in paragraph 1 of article 56 of the following:

(a) signatures, ratifications and accessions in accordance with article 56;

(b) notifications with regard to the territorial application of this Protocol in accordance with article 57;

(c) declarations whereby States accept amendments in accordance with paragraph 3 of article 60;

(d) objections to amendments to this Protocol communicated by States to the Secretary-General in accordance with paragraph 5 of article 60;

(e) the date of entry into force of amendments in accordance with paragraphs 3 and 5 of article 60;

(f) the date on which a State has ceased to be a Party to this Protocol, in accordance with paragraph 4 of article 60;

(g) withdrawals of objections to an amendment in accordance with paragraph 7 of article 60;

(h) the list of States bound by any amendment to this Protocol;

(i) denunciations of the Convention concerning the Unification of Road Signals of 30 March 1931, in accordance with article 59 of this Protocol;

(j) denunciations of this Protocol in accordance with article 61.

2. The original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General who will transmit certified copies thereof to the States referred to in paragraph 1 of article 56.

3. The Secretary-General is authorized to register this Protocol upon its entry into force.

(Zie voor de modellen der verkeerstekens de Nederlandse vertaling van dit Protocol, bladzijden 144—149.)

In WITNESS WHEREOF the undersigned representatives, after having communicated their full powers, found to be in good and due from, have signed this Protocol.

DONE at Geneva, in a single copy, in the English and French languages, both texts authentic, this nineteenth day of September, onethousand nine hundred and forty nine.

Afghanistan

Albania

Argentina

Australia

Austria

HERMAN DAHLEN

Subject to the reservation in respect of paragraph 1 of article 45 contained in paragraph 7 (f) of the Final Act of the Conference on Road and Motor Transport.

Belgium

F. BLONDEEL

Bolivia

Brazil

Bulgaria

Burma

Byelorussian Soviet Socialist Republic

Canada

Chile

China

Colombia

Costa Rica

Cuba

Czechoslovakia

V. OUSRATA

December 28th, 1949.

Denmark

K. BANG

A. BLOM—ANDERSEN

Dominican Republic

Ecuador

Egypt

A. K. SAFWAT

El Salvador

Ethiopia

Finland

France

LUCIEN HUBERT

Greece

Guatemala

Haiti

Honduras

Hungary

Iceland

India

B. N. RAU

December 29, 1949.

Iran

Iraq

Ireland

Israel

M. KAHANY

M. LUBARSKY

Italy

M. ENRICO MELLINI

Lebanon

Sous réserve de ratification. ¹⁾

J. MIKAOUI

Liberia

Luxembourg

R. LOGELIN

Mexico

Netherlands

J. J. OYEVAAR

¹⁾ Translation of the Secretariat of the United Nations:
Subject to ratification.

New Zealand

Nicaragua

Norway

AXEL RONNING

Subject to the reservation in respect of paragraph 5 of article 15 contained in paragraph 7 (e) of the Final Act of the Conference on Road and Motor Transport.

Pakistan

Panama

Paraguay

Peru

Philippines

Poland

Portugal

Romania

Saudi Arabia

Sweden

GÖSTA HALL

Subject to the reservation in respect of paragraph 5 of article 15 contained in paragraph 7 (e) of the Final Act of the Conference on Road and Motor Transport.

Switzerland

HEINRICH ROTHMUND

ROBERT PLUMÉZ

PAUL GOTTRET

Syria

Thailand

Transjordan

Turkey

Ukrainian Soviet Socialist Republic

Union of South Africa

Union of Soviet Socialist Republics

United Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland

United States of America

Uruguay

Venezuela

Yemen

Yugoslavia

LJUB. KOMNENOVIC

**PROTOCOL CONCERNING COUNTRIES OR TERRITORIES AT
PRESENT OCCUPIED**

It is agreed that nothing in Chapter VII of the Convention on Road Traffic shall be deemed to prevent the Economic and Social Council from addressing invitations to any country or territory at present occupied to accede to the Convention, or to prevent accession to the Convention by or on behalf of such country or territory.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned representatives have signed this Protocol.

DONE at Geneva this nineteenth day of September 1949 in a single copy in the English and French languages both texts authentic. The original will be deposited with the Secretary-General of the United Nations who will send certified copies to each of the Governments invited to send representatives to the Conference.

Afghanistan
Afghanistan

Albania
Albanie

Argentina
Argentine

Australia
Australie

Austria
Autriche

Belgium
Belgique

F. BLONDEEL

Bolivia
Bolivie

Brazil
Brésil

Bulgaria
Bulgarie

**PROTOCOLE RELATIF AUX PAYS OU TERRITOIRES
PRÉSENTEMENT OCCUPÉS**

Aucune disposition du Chapitre VII de la Convention sur la circulation routière ne saurait être interprétée comme s'opposant à ce que le Conseil économique et social invite un pays ou territoire présentement occupé à adhérer la Convention ou à ce qu'une adhésion à cette Convention soit donnée par ou au nom d'un tel pays ou territoire.

EN FOI DE QUOI les représentants soussignés ont signé le présent Protocole.

FAIT à Genève ce dix-neuf septembre 1949, en un seul original en langues anglaise et française, chaque texte faisant également foi. L'original sera déposé entre les mains du Secrétaire général des Nations Unies qui en enverra des copies certifiées conformes à chacun des gouvernements invités à se faire représenter à la Conférence.

Burma
Birmanie

Byelorussian Soviet Socialist Republic
République Socialiste Soviétique de Biélorussie

Canada
Canada

Chile
Chili

China
Chine

Colombia
Colombie

Costa Rica
Costa-Rica

Cuba
Cuba

Czechoslovakia
Tchécoslovaquie

Denmark
Danemark

K. BANG

A. BLOM—ANDERSEN

Dominican Republic
République Dominicaine

T. F. FRANCO

Ecuador
Equateur

Egypt
Égypte

A. K. SAFWAT

El Salvador
Salvador

Ethiopia
Éthiopie

Finland
Finlande

France
France

LUCIEN HUBERT

Greece
Grèce

Guatemala
Guatemala

Haiti
Haïti

Honduras
Honduras

Hungary
Hongrie

Iceland
Islande

India
Inde

N. RAGHAVAN PILLAI

Iran
Iran

Iraq
Irak

Ireland
Irlande

Israel
Israël

Italy
Italie

M. ENRICO MELLINI

Lebanon
Liban

Sous reserve de ratification. ¹⁾

J. MIKAOUI

Liberia
Libéria

Luxembourg
Luxembourg

R. LOGELIN

Mexico
Mexique

Netherlands
Pays-Bas

J. J. OYEVAAR

¹⁾ Translation by the Secretariat of the United Nations:
Subject to ratification.

New Zealand
Nouvelle-Zélande

Nicaragua
Nicaragua

Norway
Norvège

AXEL RONNING

Pakistan
Pakistan

Panama
Panama

Paraguay
Paraguay

Peru
Pérou

Philippines
Philippines

RODOLFO MASLOG

Poland
Pologne

Portugal
Portugal

Romania
Roumanie

Saudi Arabia
Arabie Saoudite

Sweden
Suède

GÖSTA HALL

Switzerland
Suisse

HEINRICH ROTHMUND
ROBERT PLUMÉZ
PAUL GOTTRET

Syria
Syrie

Thailand
Thaïlande

Transjordan
Transjordanie

Turkey
Turquie

Ukrainian Soviet Socialist Republic
République Socialiste Soviétique d'Ukraine

Union of South Africa
Union Sud-Africaine

H. BRUNE

Union of Soviet Socialist Republics
Union des Républiques Socialistes Soviétiques

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

C. A. BIRCHNELL

United States of America
Etats-Unis d'Amérique

HENRY H. KELLY
HERBERT S. FAIRBANK

Uruguay
Uruguay

Venezuela
Venezuela

Yemen
Yémen

Yugoslavia
Yougoslavie

FINAL ACT OF THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON ROAD AND MOTOR TRANSPORT

1. The United Nations Conference on Road and Motor Transport was convened by the Secretary-General of the United Nations in accordance with resolution 147 B (VII) adopted by the Economic and Social Council on 28 August 1948. This resolution read as follows:

"The Economic and Social Council

"Instructs the Secretary-General:

"1. To convene a Conference of Governments, not later than August 1949, with the object of concluding a new world-wide Convention on Road and Motor Transport, the two world-wide Conventions of 1926, namely:

"(a) International Convention relating to Road Traffic;

"(b) International Convention relating to Motor Traffic,

and the subsequent Convention of 1931 on the Unification of Road Signals, being obsolete. The draft text of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe, resulting from a study by this Committee, and the text of the 1943 Convention on the Regulation of Inter-American Automotive Traffic, *inter alia*, will serve as working-papers for the Conference;

"2. To request the Economic Commission for Europe to have the draft text referred to above completed and forwarded to the Secretary General as soon as practicable.

"3. To invite the other regional commissions to submit any reports which they may desire on this subject;

4. To circulate the above-mentioned texts to all the Governments invited to the Conference;

"5. To draw up a provisional agenda for the Conference;

"6. (a) To invite to participate in the Conference all States Members of the United Nations at the time of the convening of the Conference, and also the States not members of the United Nations which were invited to participate in the United Nations Maritime Conference; and

(b) To request the Governments of the States invited to give their delegates full powers to sign, subject to ratification, such Convention as may be concluded at the Conference.

"7. To invite the specialized agencies, inter-governmental organizations and international organizations in this field, as may be appropriate, to send observers to the Conference;

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILES

1. La conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles a été convoquée par le Secrétaire général des Nations Unies, conformément à la résolution 147 B (VII) adoptée par le Conseil économique et social le 28 août 1948. Le texte de cette résolution est le suivant:

„*Le Conseil économique et social*

„*Charge le Secrétaire général:*

„1. De convoquer, au plus tard en août 1949, une conférence intergouvernementale à l'effet de conclure une nouvelle convention mondiale des transports routiers et des transports automobiles, les deux Conventions mondiales de 1926, à savoir:

„(a) la Convention internationale relative à la circulation routière,

„(b) la Convention internationale relative à la circulation automobile,

et la Convention subséquente de 1931 l'unification de la signalisation routière ne répondant plus aux exigences actuelles. Le projet de texte élaboré par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, à la suite de l'étude entreprise par ce Comité, et le texte de la Convention de 1943 sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine serviront notamment de documents de travail à cette Conférence;

„2. De prier la Commission économique pour l'Europe d'assurer aussitôt que possible l'achèvement du projet de texte mentionné ci-dessus et son envoi au Secrétaire général;

„3. D'inviter les autres commissions régionales à présenter, en cette matière, des rapports si elles le désirent;

„4. De distribuer les textes mentionnés ci-dessus à tous les Gouvernements invités à la Conférence;

„5. D'établir un ordre du jour provisoire de la Conférence;

„6. (a) D'inviter à participer à la Conférence tous les Etats qui seront Membres des Nations Unies au moment de la convocation de ladite Conférence, ainsi que les Etats qui, sans être Membres des Nations Unies, ont été invités à participer à la Conférence maritime des Nations Unies; et

„(b) De prier les Gouvernements des Etats invités de conférer les pleins pouvoirs à leurs délégués de sorte que ceux-ci soient en mesure de signer, sous réserve de ratification ultérieure, la Convention qui pourrait être adoptée par la Conférence;

„7. D'inviter, dans la mesure où il l'estimera opportun, les institutions spécialisées, les organisations intergouvernementales et les organisations internationales dont la compétence s'étend à ce domaine, à envoyer des observateurs à la Conférence;

"Decides that the right to vote at the Conference may be exercised by all States Members of the United Nations and those States not Members which are invited under paragraph 6 (a) above, and which are parties to any of the Conventions cited in paragraph 1 above."

2. The United Nations Conference on Road and Motor Transport met at Geneva, from 23 August 1949 to 19 September 1949.

The Governments of the following States were represented at the Conference by Delegations:

Austria	Czechoslovakia
Belgium	Denmark
Bulgaria	Dominican Republic
Chile	Egypt
France	Norway
Guatemala	Philippines
India	Poland
Iran	Sweden
Israel	Switzerland
Italy	Thailand
Lebanon	Union of South Africa
Luxembourg	United States of America
Netherlands	United Kingdom
Nicaragua	Yugoslavia

The Governments of the following States had observers at the Conference:

Australia	Ecuador
Brazil	Mexico
Canada	Turkey

The following organizations were represented by observers:

A. Inter-governmental organizations:

International Labour Organization
 Interim Commission of the International Trade Organization
 International Institute for the Unification of Private Law

B. Non-governmental organizations:

International Chamber of Commerce
 International Transport Workers' Federation
 International Organization for Standardization
 International Road Transport Union
 Permanent International Bureau of Motor Manufacturers
 Comité général de l'Alliance Internationale de Tourisme et de la
 Fédération internationale de l'automobile
 League of Red Cross Societies
 Inter-American Federation of Automobile Clubs.

„*Décide* que le droit de vote à cette Conférence pourra être exercé par tous les Etats Membres des Nations Unies, ainsi que par les Etats non Membres, invités en vertu du paragraphe 6 (a) ci-dessus, qui ont adhéré à l'une quelconque des Conventions citées ci-dessus au paragraphe 1.”

2. La Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles s'est tenue à Genève, du 23 août 1949 au 19 septembre 1949.

Les Gouvernements des Etats ci-après désignés étaient représentés à la Conférence par des délégations:

Autriche	Israël
Belgique	Italie
Bulgarie	Liban
Chili	Luxembourg
Danemark	Nicaragua
République Dominicaine	Norvège
Egypte	Pays-Bas
Etats-Unis d'Amérique	Philippines
France	Pologne
Guatemala	Royaume-Uni
Inde	Suède
Iran	Suisse
Thaïlande	Tchécoslovaquie
Union Sud-Africaine	Yougoslavie

Les Gouvernements des Etats suivants étaient représentés à la Conférence par des observateurs:

Australie	Equateur
Brésil	Mexique
Canada	Turquie

Les organisations suivantes étaient représentées à la Conférence par des observateurs:

A. *Organisations intergouvernementales:*

Organisation internationale du travail

Commission intérimaire de l'Organisation internationale du Commerce

Institut international pour l'unification du droit privé

B. *Organisations non gouvernementales:*

Chambre de Commerce internationale

Fédération internationale des ouvriers du transport

Organisation internationale de normalisation

Union internationale des transports routiers

Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles

Comité général de l'Alliance internationale de Tourisme et de la Fédération internationale de l'automobile

Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge

Inter-American Federation of Automobile Clubs.

3. The Conference had before it and used as a basis for discussion the draft Convention prepared by the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe and the 1943 Convention on the Regulation of Inter-American Automotive Traffic.

4. On the basis of its deliberations, as recorded in the summary records of the respective Committees and of the plenary meetings, the Conference prepared and opened for signature a Convention on Road Traffic.

5. In addition, the Conference prepared and opened for signature a Protocol on Road Signs and Signals.

6. The Conference further prepared and opened for signature a Protocol on the interpretation of Chapter VII with respect to the accession to the Convention of countries or territories at present occupied.

7. In the course of its work the Conference reached certain other decisions, which are hereby placed on record:

(a) a resolution on the subject of International Tests in connection with the Establishment of Acceptable Standards for the Illumination of Motor Car Passing Lights, the text of which is appended hereto,

(b) a resolution on Periodical Statements on Amendments to the Convention on Road Traffic, the text of which is appended hereto,

(c) a resolution on Further Problems relating to International Road Transport, the text of which is appended hereto,

(d) that there would be no objection to a reservation by the United Kingdom in respect of article 26 of the Convention on Road Traffic, in the following terms:

That cycles in international traffic admitted to the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall, from nightfall and during the night or whenever atmospheric conditions render it necessary, show only a white light to the front, and show to the rear a red light, a red relex reflector and a white surface in accordance with the domestic legislation of the United Kingdom,

(e) that there would be no objection to a reservation by Sweden and by Norway in respect of paragraph 5 of article 15 of the Protocol on Road Signs and Signals, to the following effect:

That the use of the Saint Andrew's Cross at levelcrossings with gates shall be permitted in Sweden and in Norway,

(f) that there would be no objection to a reservation by Austria in respect of paragraph 1 of article 45 of the Protocol on Road Signs and Signals to the following effect:

That the signs for the special identification of routes in Austria may be either rectangular or circular in shape,

3. La Conférence était saisie du projet de Convention préparé par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et de la Convention de 1943 sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine, et s'en est servie comme base de discussion.

4. Compte tenu des délibérations de la Conférence telles qu'elles sont rapportées dans les comptes rendus des Comités respectifs ainsi que dans ceux des séances plénières, la Conférence a élaboré et a ouvert à signature une Convention sur la circulation routière.

5. En outre, la Conférence a élaboré et a ouvert à signature un Protocole relatif à la signalisation routière.

6. Enfin, la Conférence a élaboré et a ouvert à signature et acceptation un Protocole d'interprétation du Chapitre VII, en ce qui concerne l'adhésion, à la Convention, des pays et des territoires actuellement occupés.

7. Au cours des ses travaux, la Conférence a pris d'autres décisions enregistrées ci-dessous:

(a) Résolution au sujet d'essais internationaux concernant l'établissement de normes acceptables pour l'éclairage des feux-croisement des automobiles, dont le texte est ci-joint;

(b) Résolution relative à la récapitulation périodique des amendements à la Convention sur la circulation routière, dont le texte est ci-joint;

(c) Résolution relative à d'autres problèmes concernant les transports routiers internationaux, dont le texte est ci-joint;

(d) Admission d'une réserve faite par le Royaume-Uni sur l'article 26 de la Convention sur la circulation routière, et formulée comme suit:

Les cycles admis dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, en circulation internationale, doivent, dès la tombée du jour, pendant la nuit, et lorsque les circonstances atmosphériques l'exigent, être pourvus, conformément à la législation nationale du Royaume-Uni, d'un feu blanc dirigé vers l'avant, d'un feu et d'un catadioptre rouges dirigés vers l'arrière, ainsi que d'une surface blanche;

(e) Admission d'une réserve faite par la Suède et la Norvège sur le paragraphe 5 de l'article 15 du Protocole relatif à la Signalisation routière, et formulée comme suit:

L'usage de la Croix de Saint André aux passages à niveau avec barrières sera admis en Suède et en Norvège;

(f) Admission d'une réserve faite par l'Autriche sur le paragraphe 1 de l'article 45 du Protocole relatif à la Signalisation routière, et formulée comme suit:

Les signaux d'identification particulière des routes pourront avoir, en Autriche, la forme d'un rectangle ou d'un cercle;

(g) having in mind that the Convention on Road Traffic signed at Geneva on 19 September 1949, is, *inter alia*, intended to supersede the 1943 Convention on the Regulation of Inter-American Automotive Traffic, the Conference decided that the Secretary-General of the United Nations should be requested to have established an authoritative Spanish translation of the Convention on Road Traffic, and to add it to the English and French texts when transmitting certified copies thereof to the Governments in accordance with article 35 of the Convention,

(h) the Conference took into account the fact that it was not possible to reach an agreement now on a world-wide uniform system of road signs and signals which would be acceptable to all the countries concerned, and decided, therefore, to establish the Protocol mentioned under paragraph 5 above, including a set of signs and signals, for signature or accession by those countries which might desire to become party to it.

However, in view of the general desire to arrive at a later stage at the establishment of a common world-wide system of road signs and signals, the Conference was of the opinion that it would be desirable for the Economic and Social Council to entrust the Transport and Communications Commission with the task of reviewing the matter further with the assistance of such experts as might be needed, and of advising the Council on the further steps which should be taken subsequently to reach such a world-wide agreement on a uniform system.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned representatives have signed this Final Act.

DONE at Geneva this nineteenth day of September 1949 in a single copy in the English and French languages both texts authentic. The original will be deposited with the Secretary-General of the United Nations who will send certified copies to each of the Governments invited to send representatives to the Conference.

Austria
Autriche

HERMAN DAHLEN

Belgium
Belgique

F. BLONDEEL

Bulgaria
Bulgarie

D. DIANKOV

(g) Tenant compte du fait que la Convention sur la circulation routière signée à Genève le 19 septembre 1949, doit, entre autres, remplacer la Convention de 1943 sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine, la Conférence a décidé d'inviter le Secrétaire général des Nations Unies à faire établir une traduction espagnole autorisée de la Convention sur la circulation routière, et à la joindre aux textes français et anglais, lorsqu'il en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements, conformément aux dispositions de l'article 35 de la Convention;

(h) La Conférence a constaté qu'il n'était pas possible d'aboutir actuellement à un accord sur un système uniforme mondial de signalisation routière pouvant être accepté par tous les pays intéressés. Elle a décidé, en conséquence, d'élaborer le Protocole mentionné au paragraphe 5 ci-dessus, comportant une série de signaux et de l'ouvrir à la signature ou à l'adhésion des pays désireux de devenir Parties à ce Protocole.

Toutefois, en raison du désir unanime de parvenir ultérieurement à établir un système mondial uniforme de signalisation routière, la Conférence a estimé qu'il serait souhaitable que le Conseil économique et social chargeât la Commission des transports et des communications d'examiner à nouveau la question, avec l'assistance des experts qui seraient nécessaires, et de donner son avis au Conseil au sujet des autres mesures qu'il y aurait lieu de prendre dans la suite afin d'arriver à l'accord mondial dont il s'agit sur un système mondial uniforme de signalisation routière.

EN FOI DE QUOI les représentants soussignés ont signé le présent Acte final.

FAIT à Genève, ce dix-neuf septembre mil neuf cent quarante-neuf, en un seul original en langues anglaise et française, chaque texte faisant également foi. Le texte original sera déposé entre les mains du Secrétaire général des Nations Unies qui en enverra des copies certifiées conformes à chacun des gouvernements invités à se faire représenter à la Conférence.

Chile
Chili

RAMÓN RODRÍGUEZ

Czechoslovakia
Tchecoslovaquie

Dr. JAROSLAV DVORAK

Denmark
Danemark

K. BANG

A. BLOM—ANDERSEN

Dominican Republic
République Dominicaine

T. F. FRANCO

Egypt
Égypte

A. K. SAFWAT

France
France

LUCIEN HUBERT

Guatemala
Guatemala

A. DUPONT—WILLEMEN

India
Inde

RAGHAVAN PILLAI

Iran
Iran

General F. HOMAYOUNFAL

Israel
Israël

M. KAHANY
M. LUBARSKY

Italy
Italie

M. ENRICO MELLINI

Lebanon
Liban

J. MIKAOUI

Luxembourg
Luxembourg

R. LOGELIN

Netherlands
Pays-Bas

J. J. OYEVAAR

Nicaragua
Nicaragua

Norway
Norvège

AXEL RONNING

Philippines
Philippines

RODOLFO MASLOG

Poland
Pologne

Dr. T. BIASAGA

Dr. S. MIELECH

F. WICHRZYCKI

Sweden
Suède

GÖSTA HALL

Switzerland
Suisse

HEINRICH ROTHMUND

ROBERT PLUMÉZ

PAUL GOTTRET

Thailand
Thaïlande

L. D. BHAKDI

Union of South Africa
Union Sud-Africaine

H. BRUNE

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord

C. A. BIRTCHNELL

United States of America
Etats-Unis d'Amérique

HENRY H. KELLY

HERBERT S. FAIRBANK

Yugoslavia
Yougoslavie

LJUB. KOMNENOVIC

The President of the Conference
Le Président de la Conférence

J. J. OYEVAAR

The Executive Secretary
Le Secrétaire exécutif

BRANKO LUKAC

Observers
Observateurs

Australia
Australie

F. FARAKER

Brazil
Brésil

Canada
Canada

J. A. IRVIN

Ecuador
Equateur

ALEX. GASTELÚ

Mexico
Mexique

R. GONZALEZ SOSA

Turkey
Turquie

Resolution on the subject of International Tests in connection with the Establishment of Acceptable Standards for the Illumination of Motor Car Passing Lights

The United Nations Conference on Road and Motor Transport

Noting that the Working Party on Traffic Conditions of the Economic Commission for Europe when preparing, in accordance with the request of the Economic and Social Council, the draft Provisions for Insertion in a Convention on Road and Motor Transport, had invited the International Organization for Standardization to submit draft provisions for the light of vehicles and for passing lights in particular, a question that ISO is studying in conjunction with the International Commission on Illumination (ICI),

After taking cognizance of the letter dated 29 July 1949 from the Chairman of the Netherlands National Committee of ICI to the Secretary-General of ISO, informing him that the Netherlands National Committee was prepared to carry out as from 26 September 1949 a series of comparative tests on motor car driving lights,

Seeing that neither ICI nor ISO is in a position to defray the out of pocket expense of these tests which are estimated at 18,000 florins,

Recognizes that it is essential that these comparative tests be carried out within the shortest possible time limit with a view to a world agreement on provisions for motor car passing lights,

And accordingly *recommends* that the United Nations take the necessary measures to enable ICI to carry out the tests and communicate the results to the Secretary-General of the United Nations for transmission to the Governments invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport.

Resolution on Periodical Statements on Amendments to the Convention on Road Traffic

The United Nations Conference on Road and Motor Transport

Considering that the solution adopted with regard to the procedure for amending the Convention on Road Traffic and the Annexes thereto may, after some years, give rise to a situation in which States Parties to the Convention would be severally bound by differing texts;

Résolution au sujet d'essais internationaux concernant l'établissement de normes acceptables pour l'éclairage des feux-croisement des automobiles

La Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles,

Ayant noté que le Groupe de travail de la circulation routière de la Commission économique pour l'Europe, au moment où il élaborait, sur la demande du Conseil économique et social, le projet de dispositions à insérer dans la future Convention sur les transports routiers et les transports automobiles, avait invité l'Organisation internationale de normalisation à lui soumettre des propositions pour les dispositions relatives à l'éclairage des véhicules et spécialement à celles des feux-croisement, question que l'ISO étudie en collaboration avec la Commission internationale de l'éclairage (ICI),

Après avoir pris connaissance de la lettre datée du 29 juillet 1949 par laquelle le Président du Comité national néerlandais de l'ICI informe le Secrétaire général de l'ISO que le Comité national hollandais est prêt à entreprendre dès le 26 septembre 1949 une série d'essais comparatifs concernant les projecteurs d'automobiles,

Etant donné que ni l'ICI ni l'ISO ne sont en mesure de prendre à leur charge les frais de ces essais qui ont été estimés à 18.000 florins,

Reconnaît qu'il est indispensable que ces essais comparatifs soient entrepris dans le plus court délai, pour permettre d'arriver à un accord mondial au sujet des dispositions relatives aux feux-croisement d'automobiles;

Et recommande par conséquent que les Nations Unies prennent les mesures nécessaires pour que l'ICI puisse procéder aux essais et communiquer les résultats au Secrétaire général des Nations Unies, pour qu'il puisse les transmettre aux Gouvernements qui ont été invités à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles.

Résolution relative à la récapitulation périodique des amendements à la convention sur la circulation routière

La Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles,

Considérant que, par suite de la solution admise en ce qui concerne la procédure d'amendement de la Convention sur la circulation routière et de ses annexes, au bout d'un certain nombre d'années on pourra se trouver devant une situation dans laquelle les Etats parties à la Convention seraient liés par plusieurs systèmes différents de textes,

With a view to keeping States accurately informed of the obligations arising for the various Contracting Parties from the adoption or rejection of a given amendment to the Convention and the Annexes thereto,

Requests the Secretary-General to transmit to the Contracting States, whenever it is deemed necessary and in any case three years after the entry into force of the Convention, a Statement of the original and amended provisions which are applicable to the various Contracting States at the time of notification.

Resolution on Further Problems relating to International Road Transport

(a) *Considering* the work that has already been done, is in progress and may be undertaken in future under the auspices of the Economic Commission for Europe and similar bodies,

Recommends that the Transport and Communications Commission review periodically the progress of this work and any other developments concerning international road transport and on the basis of these reviews advise the Economic and Social Council on what further international action is desirable whether by a Conference or otherwise, and

(b) *Considering* the statement made by the representative of the Comité Général de l'Alliance internationale de Tourisme et de la Fédération internationale de l'automobile about the desirability of securing a wider adherence to the draft International Customs Convention on Touring, prepared under the auspices of the Economic Commission for Europe,

Requests the Secretary-General to bring to the notice of States the additional Protocol to the Agreement providing for the Provisional Application of the Draft International Customs Conventions on Touring, on Commercial Road Vehicles and on the International Transport of Goods by Road, signed at Geneva on 16 June 1949.

En vue de faciliter aux Etats la connaissance exacte des obligations qui résultent pour les différentes Parties contractantes de l'adoption ou du rejet de tel ou tel amendement à la Convention et à ses Annexes,

Invite le Secrétaire général à notifier aux Etats contractants chaque fois que cela paraîtra nécessaire et en tout cas trois ans après l'entrée en vigueur de la Convention, un état récapitulatif des dispositions originales et amendées qui, au moment de la notification, seront en vigueur à l'égard des différents Etats contractants.

Résolution relative à d'autres problèmes concernant les transports routiers internationaux

La conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles,

(a) *Considérant* que les travaux déjà entrepris sont en bonne voie et pourront être poursuivis ultérieurement sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes,

Recommande que la Commission des transports et communications examine de temps à autre l'état d'avancement de ces travaux ainsi que l'évolution de la situation en matière de transports routiers internationaux, et que, d'après les résultats de ces examens, elle indique au Conseil économique et social les mesures qu'il lui paraît souhaitable de prendre, soit par la voie d'une Conférence soit, par tout autre moyen, et

(b) *Considérant* la déclaration faite par le représentant du Comité général de l'Alliance internationale de tourisme et de la Fédération internationale de l'automobile sur l'intérêt qu'il y aurait à ce que les Etats adhèrent plus largement au Projet de Convention internationale douanière sur le tourisme, élaboré sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe,

Invite le Secrétaire général à porter à l'attention des Etats le Protocole additionnel à l'Accord visant à l'application provisoire du Projet de Convention internationale douanière sur le tourisme, du Projet de Convention sur les transports routiers commerciaux et du Projet de Convention sur le transport international des marchandises par la route, signés à Genève le 16 juin 1949.

VERDRAG NOPENS HET WEGVERKEER

De Verdragsluitende Staten, verlangend de ontwikkeling en de veiligheid van het internationale wegverkeer te bevorderen door het tot stand brengen van gelijkvormige voorschriften,

zijn de navolgende bepalingen overeengekomen:

HOOFDSTUK I*Algemene bepalingen***Artikel 1**

1. Onder voorbehoud van het recht regelen te stellen betreffende het gebruik van hun wegen komen de Verdragsluitende Staten overeen, dat hun wegen onder de in dit Verdrag vervatte voorwaarden voor internationaal verkeer gebruikt kunnen worden.

2. De Verdragsluitende Staten zijn niet gehouden het voorrecht van de bepalingen van dit Verdrag toe te kennen aan motorrijtuigen, aanhangwagens of bestuurders, die langer dan een jaar achtereen op hun grondgebied zijn verbleven.

Artikel 2

1. De Bijlagen van dit Verdrag worden geacht daarvan onverbrekelijk deel uit te maken met dien verstande echter, dat iedere Staat bij de ondertekening of de bekrachtiging van het Verdrag, bij de toetreding tot het Verdrag, dan wel te allen tijde daarna kan verklaren de toepasselijkheid van het Verdrag uit te sluiten, voorzover betreft de Bijlagen 1 en 2.

2. Iedere Staat kan te allen tijde ter kennis van de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties brengen, dat hij met ingang van de datum dier kennisgeving door de overeenkomstig het eerste lid van dit artikel uitgesloten Bijlagen is gebonden.

Artikel 3

1. Maatregelen, welke alle Verdragsluitende Staten of sommige van hen mochten zijn overeengekomen, of in de toekomst overeenkomen te treffen, ten einde het internationale wegverkeer te vergemakkelijken door vereenvoudiging van de formaliteiten op het stuk van douane, politie, gezondheid of anderszins, worden beschouwd in overeenstemming te zijn met het doel van dit Verdrag.

¹⁾ Verdrag: blz. 84.
Eerste Protocol: blz. 123.
Tweede Protocol: blz. 155.
Slotacte: blz. 156.

2a. Elke Verdragsluitende Staat kan zekerheid vorderen voor de betaling van invoerrechten of invoerbelasting, welke zonder zodanige zekerheid voor de invoer van tot het internationale wegverkeer toegelaten motorrijtuigen zouden zijn verschuldigd.

b. De Verdragsluitende Staten nemen voor de toepassing van dit artikel de garantie aan van een op hun eigen grondgebied gevestigde organisatie, aangesloten bij een internationale vereniging, welke een geldig internationaal douanebewijs (als bij voorbeeld een „carnet de passages en douane”) voor het motorrijtuig heeft afgegeven.

3. Ter voldoening aan de bij dit Verdrag gestelde vereisten streven de Verdragsluitende Staten er naar de tijden, gedurende welke corresponderende douanekantoren en douaneposten aan eenzelfde internationale weg zijn geopend, te doen samenvallen.

Artikel 4

Voor de toepassing van dit Verdrag wordt verstaan onder:

„internationaal verkeer”: ieder verkeer, dat ten minste één grens passeert;

„weg”: iedere openbare weg, opengesteld voor verkeer met voertuigen;

„rijbaan”: het gedeelte van een weg, gewoonlijk gebruikt voor verkeer met voertuigen;

„rijstrook”: elk der delen, waarin een rijbaan kan worden verdeeld, van voldoende breedte voor een rij voertuigen;

„bestuurder”: ieder, die een voertuig, waaronder mede te verstaan een rijwiel, bestuurt, een trekdier, een lastdier, een rijdier of een kudde dieren langs een weg geleidt, dan wel feitelijk de macht daarover heeft;

„motorrijtuig”: ieder voertuig, voorzien van een mechanisch voortbewegingsmiddel en gewoonlijk gebruikt voor het vervoer van personen of goederen langs de weg, voor zover niet rijdend langs spoorstaven of verbonden met een elektrische geleiding. Staten, door Bijlage I gebonden, zonderen van deze omschrijving uit rijwielen, uitgerust met een hulpmotor van de soort, als in die Bijlage omschreven;

„geleed motorrijtuig”: een motorrijtuig met een aanhangwagen, welke geen vooras heeft en zodanig is bevestigd, dat een gedeelte er van op het motorrijtuig rust en een aanmerkelijk deel van het gewicht van de aanhangwagen en zijn lading door het motorrijtuig wordt gedragen. Een zodanige aanhangwagen wordt aangeduid met „oplegger”;

„aanhangwagen”: elk voertuig, bestemd om door een motorrijtuig te worden voortbewogen;

„rijwiel”: ieder niet werktuiglijk voortbewogen rijwiel. Staten, gebonden door Bijlage I, begrijpen onder deze omschrijving mede een rijwiel, uitgerust met een hulpmotor van de soort, als in die Bijlage omschreven;

„totaal gewicht”: het ledig gewicht van een voertuig, vermeerderd met de lading, wanneer het in rust is en uitgerust voor vertrek, daar- onder mede begrepen het gewicht van de bestuurder en andere te zelfder tijd vervoerde personen;

„laadvermogen”: het maximum-gewicht aan lading, toegelaten door het bevoegde gezag van het land, waar het voertuig is ingeschreven;

„maximum toegestaan gewicht”: het ledig gewicht van een voer- tuig, vermeerderd met het laadvermogen, wanneer het voertuig is uit- gerust voor vertrek.

Artikel 5

Dit Verdrag is niet op te vatten als dienende ter regeling van het vervoer van personen tegen beloning of het vervoer van goederen, andere dan de persoonlijke bagage van de inzittenden van een voer- tuig, met dien verstande, dat deze aangelegenheden en alle andere, waaromtrent dit Verdrag geen bepalingen inhoudt, blijven vallen onder de werking der nationale wetgeving, behoudens de toepasselijk- heid van andere internationale verdragen of overeenkomsten.

HOOFDSTUK II

Regels voor het verkeer op de weg

Artikel 6

Elke Verdragsluitende Staat treft de nodige maatregelen ter ver- zekering van de naleving van de in dit Hoofdstuk vervatte regels.

Artikel 7

Een bestuurder, voetganger of andere weggebruiker moet zich zo- danig gedragen, dat hij het verkeer niet in gevaar brengt, noch belem- mert; hij dient iedere handeling te vermijden, welke aan personen dan wel aan openbare of persoonlijke eigendommen letsel of schade zou kunnen berokkenen.

Artikel 8

1. Ieder voertuig en ieder samenstel van voertuigen, hetwelk zich als een geheel voortbeweegt, moet een bestuurder hebben.

2. Trekdiere, lastdiere en rijdieren moeten een bestuurder heb- ben en behalve in speciale gebieden, welke bij de toegangen als zo- danig zijn aangegeven, moet vee worden begeleid.

3. Een convooi van voertuigen of diere moet het aantal bestuur- ders hebben, voorgeschreven door de nationale wetgeving;

4. Een convooi moet zo nodig zijn verdeeld in afdelingen van matige lengte waartussen ten behoeve van het verkeer voldoende ruimte wordt gelaten. Dit voorschrift is niet van toepassing op stre- ken, waar het trekken van nomaden voorkomt.

5. Bestuurders moeten te allen tijde hun voertuigen of hun diere in hun macht hebben. Bij het naderen van andere weggebruikers moe- ten zij de voor derzelve veiligheid vereiste voorzorgen in acht nemen.

Artikel 9

1. Voertuigen, welke in dezelfde richting een weg volgen, moeten dezelfde zijde van die weg houden. In ieder land moet dit voor alle wegen op gelijke wijze zijn geregeld.

Een voorbehoud wordt gemaakt ten aanzien van de nationale voorschriften op het stuk van één-richting verkeer.

2. Als algemene regel en zo dikwijls de in artikel 7 vervatte bepalingen zulks vereisen moet een bestuurder:

a. op een rijbaan met twee rijstukken, elk bestemd voor het verkeer in één van beide richtingen, zijn voertuig op de rijstrook houden, welke is bestemd voor verkeer in de richting, waarin hij gaat;

b. op een rijbaan met meer dan twee rijstroken zijn voertuig op de rijstrook houden, welke volgens de richting, waarin hij gaat, voor hem het dichtst bij de kant van de rijbaan is gelegen.

3. Dieren moeten overeenkomstig de voorschriften der nationale wetgeving zo dicht mogelijk bij de kant van de weg worden gehouden.

Artikel 10

De bestuurder van een voertuig moet de snelheid daarvan te allen tijde in zijn macht hebben en met overleg en voorzichtig rijden. Hij moet vaart minderen of stilhouden, zo dikwijls de omstandigheden zulks vereisen of in het bijzonder, wanneer het zicht niet goed is.

Artikel 11

1. Een bestuurder moet, wanneer hij een andere bestuurder tegenkomt, of wanneer hij wordt ingehaald, zo dicht mogelijk bij de kant van de rijbaan blijven op de rijstrook, bestemd voor het verkeer in de richting, waarin hij gaat. Bij het inhalen moet een bestuurder het ingehaalde voertuig of dier aan de linker- of rechterzijde voorbij gaan, al naar de in het betrokken land geldende regel. Deze voorschriften behoeven niet van toepassing te zijn op het inhalen van trams of langs de weg rijdende treinen, noch op het inhalen op bepaalde bergwegen.

2. Bij de nadering van een voertuig of van een dier onder geleide moet een bestuurder:

a. bij het tegenkomen voldoende ruimte vrijlaten voor het uit de tegenovergestelde richting komende voertuig of dier onder geleide;

b. wanneer hij wordt ingehaald zo dicht mogelijk bij die zijde van de weg blijven, welke met zijn richting overeenkomt en zijn snelheid niet opvoeren.

3. Bestuurders, die voornemens zijn in te halen, moeten zich er van vergewissen, dat er voldoende ruimte is en voldoende zicht vooruit om zonder gevaar te kunnen inhalen. Na het inhalen moeten zij hun voertuig weer naar rechts of naar links brengen, al naar de in het betrokken land geldende regel, doch slechts na zich er van te hebben vergewist, dat zulks voor de ingehaalde voetganger of het ingehaalde voertuig of dier geen ongerief zal medebrengen.

Artikel 12

1. Een bestuurder, die een splitsing, een kruising of een samenkoming van wegen of een overweg nadert, moet bijzondere voorzorgen treffen ter vermindering van ongelukken.

2. Ten aanzien van bepaalde wegen of weggedeelten kan bij kruisingen of verenigingen van wegen voorrang worden verleend. Zodanige voorrang moet door tekens zijn aangegeven. Een bestuurder, die zulk een weg of weggedeelte nadert, is gehouden de doorgang voor zich langs vrij te laten voor bestuurders, die deze weg of dit weggedeelte volgen.

3. De bepalingen van Bijlage 2 betreffende de voorrang bij kruisingen, voor zover niet begrepen onder het in het tweede lid van dit artikel bepaalde, zijn van toepassing voor de door bedoelde Bijlage gebonden Staten.

4. Een bestuurder moet, alvorens een andere weg in te slaan:

a. zich er van vergewissen, dat hij zulks kan doen zonder gevaar voor andere weggebruikers;

b. op duidelijk waarneembare wijze het voornemen daartoe kenbaar maken;

c. zoveel mogelijk naar de kant van de rijbaan gaan, welke met zijn richting overeenkomt, indien hij naar die zijde wil afslaan;

d. zoveel mogelijk naar het midden van de rijbaan gaan, indien hij naar de andere zijde wil afslaan, behoudens het bepaalde in het tweede lid van artikel 16;

e. in geen geval het uit tegenovergestelde richting komende verkeer hinderen.

Artikel 13

1. Stilstaande voertuigen of dieren moeten buiten de rijbaan worden opgesteld, indien dit mogelijk is en anders zo dicht mogelijk langs de kant van de rijbaan.

Bestuurders mogen hun voertuigen of dieren niet verlaten, dan nadat zij alle ter vermindering van ongelukken noodzakelijke voorzorgen hebben getroffen.

2. Voertuigen of dieren mogen niet wachten ter plaatse, waar zij gevaar of hinder zouden kunnen opleveren en in het bijzonder niet op een kruispunt, in een bocht, op een heuveltop of in de nabijheid daarvan.

Artikel 14

Alle nodige voorzorgen moeten worden genomen, opdat de lading van een voertuig geen schade of gevaar kan veroorzaken.

Artikel 15

1. Van het vallen der duisternis af en gedurende de nacht, alsmede wanneer de weersomstandigheden het noodzakelijk maken, moet een voertuig of een samenstel van voertuigen op een weg ten minste een wit licht aan de voorzijde voeren en ten minste een rood licht aan

de achterzijde. Wanneer een voertuig, voor zover geen rijwiel of motorrijwiel zonder zijspan, aan de voorzijde slechts met een wit licht is uitgerust, moet dit zijn aangebracht aan de zijde, het dichtst bij het tegenliggende verkeer. In landen, waar twee witte voorlichten zijn voorgeschreven, moeten deze rechts en links aan het voertuig zijn aangebracht. Het rode licht mag worden voortgebracht door een afzonderlijke inrichting, dan wel door dezelfde als die van het voorlicht of de voorlichten, indien het voertuig daarvoor niet te lang is en de bouw zulks toelaat.

2. In geen geval mag een voertuig een naar voren gericht rood licht of een naar voren gerichte rode reflector voeren, noch een naar achteren gericht wit licht of een naar achteren gerichte witte reflector. Dit voorschrift is niet van toepassing op een wit of geel achteruitrijlicht, zo dikwijls de wetgeving van het land van inschrijving van het voertuig zulk een licht toelaat.

3. De lichten en reflectors moeten zodanig zijn, dat zij het voertuig voor andere weggebruikers duidelijk waarneembaar maken.

4. De Verdragsluitende Staten of hun samenstellende delen mogen, onder voorwaarde dat alle maatregelen ter verzekering van normale verkeersveiligheid zijn genomen, van de bepalingen van dit artikel uitzonderen:

- a. voertuigen, gebruikt voor bijzondere doeleinden of onder bijzondere omstandigheden;
- b. voertuigen van bijzondere vorm of aard;
- c. stilstaande voertuigen op voldoende verlichte wegen.

Artikel 16

1. De bepalingen van dit Hoofdstuk zijn van toepassing op trolleybussen.

2a. Wielrijders moeten van rijwielpaden gebruik maken, waar de verplichting daartoe door een desbetreffend teken is aangegeven of wanneer zulk een verplichting door de nationale voorschriften is opgelegd;

b. Wielrijders moeten achter elkander rijden, waar de omstandigheden zulks vorderen en zij mogen, behoudens in bijzondere in de nationale voorschriften voorziene gevallen, nimmer met meer dan twee naast elkander op de rijweg rijden;

c. Wielrijders mogen zich niet door voertuigen laten voorttrekken;

d. De bepalingen van het vierde lid, onder *d*, van artikel 12, zijn niet van toepassing op wielrijders, voor zover de nationale voorschriften anders luiden.

HOOFDSTUK III

Verkeerstekens

Artikel 17

1. Ter verzekering van een gelijksoortig stelsel moeten de in elk der Verdragsluitende Staten aangenomen verkeerstekens, voorzover

mogelijk, de enige zijn, welke langs de wegen van die Staat worden aangebracht. Voorzover het noodzakelijk mocht zijn een nieuw teken in te voeren, moeten de vorm en de kleur daarvan, alsmede het daarvoor gebezigde soort symbool overeenstemmen met het in die Staat geldende stelsel.

2. Het aantal vastgestelde tekens moet tot het strikt noodzakelijke beperkt blijven. De tekens mogen slechts worden aangebracht op plaatsen, waar hun tegenwoordigheid is vereist.

3. Gevaar-tekens moeten zijn aangebracht op een zodanige afstand van de plaats, waarop zij de aandacht moeten vestigen, dat een doelmatige waarschuwing van de weggebruikers is gewaarborgd.

4. Het is niet toegestaan aan een vastgesteld teken enige aanduiding aan te brengen, welke met het doel van dat teken geen verband houdt of de zichtbaarheid daarvan zou kunnen beperken, dan wel het kenmerkende ervan veranderen.

5. Borden en aanduidingen, welke met de vastgestelde tekens zouden kunnen worden verward of hun leesbaarheid zouden kunnen bemoeilijken, zijn niet toegestaan.

HOOFDSTUK IV

Bepalingen van toepassing op motorrijtuigen en aanhangwagens in het internationale verkeer

Artikel 18

1. Om de voorrechten van dit Verdrag te kunnen genieten moet een motorrijtuig door een Verdragsluitende Staat of door een zijner samenstellende delen overeenkomstig deszelfs wetgeving zijn ingeschreven.

2. Door het bevoegde gezag, dan wel door een naar behoren daartoe gemachtigde vereniging, wordt op aanvraag een kentekenbewijs afgegeven, hetwelk in ieder geval vermeldt:

- a. het kenteken;
- b. de naam of het handelsmerk van de fabrikant van het motorrijtuig;
- c. het fabrieksnummer of serienummer;
- d. de datum van eerste uitgifte van het kentekenbewijs;
- e. de naam, de voornamen, het adres en de woonplaats van de aanvrager.

3. De gegevens van een kentekenbewijs, bedoeld in het vorige lid, worden door de Verdragsluitende Staten, behoudens tegenbewijs, als juist aangenomen.

Artikel 19

1. Een motorrijtuig moet ten minste aan de achterzijde op een afzonderlijke plaat, dan wel op het motorrijtuig zelf, een door het bevoegde gezag verleend kenteken voeren. Bij geval een motorrijtuig een of meer aanhangwagens voorttrekt moet de aanhangwagen,

onderscheidenlijk de achterste aanhangwagen, het inschrijvingsnummer van het trekkende motorrijtuig voeren, dan wel een eigen inschrijvingsnummer.

2. De samenstelling en de uitvoering van het kenteken worden in Bijlage 3 omschreven.

Artikel 20

1. Een motorrijtuig moet aan de achterzijde behalve het kenteken, op een plaat, dan wel op het motorrijtuig zelf, een onderscheidings-teken voeren, aangevende de plaats van inschrijving van het motor-voertuig. Dit onderscheidingsteken moet een Staat aanduiden, dan wel een gebied, dat uit een oogpunt van inschrijving een duidelijk te onderkennen eenheid vormt. Bij geval een motorrijtuig een of meer aanhangwagens voorttrekt, moet dit onderscheidingsteken eveneens door de aanhangwagens, onderscheidenlijk de achterste aanhangwagen aan de achterzijde worden gevoerd.

2. De samenstelling en de uitvoering van het onderscheidingsteken worden in Bijlage 4 geregeld.

Artikel 21

Een motorrijtuig of aanhangwagen moet van de in Bijlage 5 omschreven aanwijzingen zijn voorzien.

Artikel 22

1. Motorrijtuigen en aanhangwagens moeten rijtechnisch zowel in voldoende staat van onderhoud verkeren als zodanig ingericht zijn, dat zij geen gevaar voor de bestuurder, de overige inzittenden of andere weggebruikers kunnen veroorzaken, noch schade kunnen berokkenen aan openbare of persoonlijke eigendommen.

2. Bovendien moeten motorrijtuigen en aanhangwagens voldoen aan de bepalingen van Bijlage 6, en moet de bestuurder van een motorrijtuig de daarin vervatte voorschriften in acht nemen.

3. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing op trolley-bussen.

Artikel 23

1. Het vaststellen der maximum afmetingen en gewichten van tot de wegen der Verdragsluitende Staten of hun samenstellende delen toegelaten voertuigen behoort tot de bevoegdheid der nationale wetgeving. Op bepaalde wegen, aangewezen door Staten, welke partij zijn bij overeenkomsten van gewestelijke strekking, of bij gebreke van zodanige overeenkomsten, aangewezen door een Verdragsluitende Staat, gelden de maximum afmetingen en gewichten, toegestaan overeenkomstig Bijlage 7.

2. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing op trolley-bussen.

HOOFDSTUK V

Bestuurders van motorrijtuigen in het internationale verkeer

Artikel 24

1. De Verdragsluitende Staten staan een tot hun grondgebied toegelaten bestuurder, die aan de in Bijlage 8 omschreven voorwaarden voldoet, zonder verder examen toe op zijn wegen motorrijtuigen te besturen van de in de Bijlagen 9 en 10 bedoelde categorie of categorieën, indien hij in het bezit is van een geldig rijbewijs, hem daarvoor, nadat hij een rijvaardigheidsproef heeft afgelegd, uitgereikt door het bevoegde gezag van een andere Verdragsluitende Staat of van een van deszelfs samenstellende delen dan wel door een naar behoren door dat gezag gemachtigde vereniging.

2. Niettemin kunnen de Verdragsluitende Staten van een tot hun grondgebied toegelaten bestuurder vorderen, dat hij in het bezit is van een internationaal rijbewijs overeenkomstig het in Bijlage 10 vervatte model, in het bijzonder, wanneer het betreft een bestuurder uit een land, waar geen nationaal rijbewijs is vereist of waar het hem uitgereikte rijbewijs niet overeenstemt met het in Bijlage 9 vervatte model.

3. Het internationale rijbewijs moet zijn uitgereikt door het bevoegde gezag van een Verdragsluitende Staat of van een van deszelfs samenstellende delen, dan wel door een naar behoren door dat gezag gemachtigde vereniging, nadat de bestuurder een rijvaardigheidsproef heeft afgelegd, en moet door dat gezag of die vereniging zijn gezegeld of gestempeld. De houder is gerechtigd in alle Verdragsluitende Staten zonder verder examen motorrijtuigen te besturen, behorende tot de categorieën, waarvoor het rijbewijs is afgegeven.

4. Zowel het recht tot gebruik van het nationale rijbewijs als dat tot gebruik van het internationale rijbewijs mag worden ontkend, indien de voorwaarden, waaronder zij zijn afgegeven, klaarblijkelijk niet langer worden vervuld.

5. Een Verdragsluitende Staat of een van deszelfs samenstellende delen mag een bestuurder het recht tot gebruik van een of beide der bovengenoemde rijbewijzen slechts ontzeggen, indien de bestuurder een verkeersovertreding heeft begaan, welke ingevolge de nationale wetgeving van die Verdragsluitende Staat de intrekking van het rijbewijs met zich brengt. In zodanig geval mag de Verdragsluitende Staat of dat van deszelfs samenstellende delen, welke, onderscheidenlijk hetwelk, het recht tot gebruik van het rijbewijs heeft ontzegd, het rijbewijs intrekken en inhouden tot de periode van ontzegging van het recht is verstreken of tot, indien dit eerder is, de houder het grondgebied van de Verdragsluitende Staat verlaat, en op het rijbewijs van de ontzegging van het recht melding maken, alsmede de naam en het adres van de bestuurder opgeven aan het gezag, dat het rijbewijs heeft afgegeven.

6. Gedurende een periode van vijf jaar, aanvangende op het tijdstip van in werking treden van dit Verdrag, wordt iedere bestuurder, die tot het internationale verkeer is toegelaten overeenkomstig de bepalingen van het Internationale Verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen, getekend te Parijs op 24 April 1926, of het Verdrag ter regeling van het Inter-Amerikaanse automobiilverkeer, voor ondertekening opengesteld te Washington op 15 December 1943, en die in het bezit is van de dienovereenkomstig vereiste bescheiden, geacht aan de vereisten van dit artikel te voldoen.

Artikel 25

De Verdragsluitende Staten verbinden zich elkander de gegevens te verstrekken, nodig ter vaststelling van de identiteit van personen, in het bezit van een nationaal of internationaal rijbewijs, tegen wie een strafvervolgung wegens verkeersovertreding kan worden ingesteld. Zij verbinden zich voorts de gegevens te verstrekken, nodig ter vaststelling van de identiteit van de eigenaar van een buitenlands motorrijtuig, dat bij een ernstig ongeluk is betrokken, dan wel van degeen; te wiens name dat motorrijtuig is ingeschreven.

HOOFDSTUK VI

Bepalingen, van toepassing op rijwielen in het internationale verkeer

Artikel 26

Elk rijwiel moet zijn voorzien:

- a. van tenminste een goed werkende rem;
- b. van een toestel om geluidssignalen te geven, welke op behoorlijke afstand hoorbaar zijn en welk toestel met uitsluiting van elk ander bestaat in een bel;
- c. van het invallen der duisternis af en gedurende de nacht, alsmede indien de weersomstandigheden zulks vereisen, van een wit of geel licht aan de voorzijde en een rood licht of een rode reflector aan de achterzijde.

HOOFDSTUK VII

Slotbepalingen

Artikel 27

1. Dit Verdrag is tot 31 December 1949 opengesteld voor ondertekening door alle Staten, welke als lid bij de Verenigde Naties zijn aangesloten en alle Staten, welke zijn uitgenodigd tot het bijwonen van de in 1949 te Genève gehouden conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen.
2. Dit Verdrag wordt bekrachtigd. De bekrachtigingsoorkonden worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties.
3. Van 1 Januari 1950 af is dit Verdrag opengesteld voor toetreding door die van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde Staten, welke dit Verdrag niet hebben ondertekend, en elke andere

Staat, welke ingevolge een resolutie van de Economische en Sociale Raad daarvoor in aanmerking komt. Het Verdrag is eveneens opengesteld voor toetreding voor en namens een afhankelijk gebied, waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam vormen.

4. Toetreding geschiedt door nederlegging van een toetredingsoorkonde bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties.

Artikel 28

1. Elke Staat kan bij de ondertekening, de bekrachtiging of de toetreding, alsook te allen tijde daarna in een aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gerichte kennisgeving verklaren, dat de bepalingen van dit Verdrag mede van toepassing zullen zijn voor een of meer der gebieden, voor welke buitenlandse betrekkingen hij verantwoordelijk is. De bepalingen worden voor de in de kennisgeving genoemde gebieden van toepassing dertig dagen na ontvangst dier kennisgeving door de Secretaris-Generaal of, bij geval het Verdrag op dat tijdstip nog niet in werking is getreden, op het tijdstip van inwerkingtreding van het Verdrag.

2. Voorzover de omstandigheden zulks toelaten, verbinden de Verdragsluitende Staten zich zo spoedig mogelijk de nodige maatregelen te treffen, teneinde de toepasselijkheid van dit Verdrag uit te strekken tot de gebieden, voor welke buitenlandse betrekkingen zij verantwoordelijk zijn, behoudens, voorzover om grondwettelijke redenen vereist, de toestemming van de Regering dier gebieden.

3. Elke Staat, welke overeenkomstig het eerste lid van dit artikel een verklaring heeft afgelegd, waarbij dit Verdrag van toepassing wordt verklaard voor een gebied, voor welks buitenlandse betrekkingen hij verantwoordelijk is, kan te allen tijde daarna in een tot de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gerichte kennisgeving verklaren, dat dit Verdrag niet langer van toepassing zal zijn voor het in die kennisgeving genoemde gebied. In dat geval zal het Verdrag na verstrijken van een jaar sinds de datum der kennisgeving ophouden voor dat gebied van toepassing te zijn.

Artikel 29

Dit Verdrag treedt in werking met ingang van de dertigste dag na nederlegging van de vijfde bekrachtigingsoorkonde of toetredingsoorkonde. Voor Staten, welke na dit tijdstip dit Verdrag bekrachtigen of daartoe toetreden, treedt het in werking met ingang van de dertigste dag na nederlegging van hun bekrachtigings- of toetredingsoorkonde.

De Secretaris-Generaal der Verenigde Naties stelt de Staten, welke dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, alsmede andere Staten, welke waren uitgenodigd tot bijwoning van de conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen, in kennis van het tijdstip, waarop dit Verdrag in werking treedt.

Artikel 30

Dit Verdrag beëindigt en vervangt tussen de Verdragsluitende Staten het Internationale Verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen en het Internationale Verdrag betreffende wegverkeer, getekend te Parijs op 24 April 1926, alsmede het Verdrag ter regeling van het Inter-Amerikaanse automobielverkeer, opengesteld voor ondertekening te Washington op 15 December 1943.

Artikel 31

1. Wijzigingen van dit Verdrag kunnen door elk der Verdragsluitende Staten worden voorgesteld. Van de tekst van een voorgestelde wijziging wordt kennis gegeven aan de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties, die hem aan iedere Verdragsluitende Staat doet toekomen met verzoek binnen vier maanden mede te delen of hij:

- a. verlangt, dat een conferentie ter overweging van de voorgestelde wijziging wordt bijeengeroepen;
- b. de aanvaarding van de voorgestelde wijziging zonder conferentie voorstaat;
- c. de verwerping van de voorgestelde wijziging zonder conferentie voorstaat.

De voorgestelde wijziging wordt door de Secretaris-Generaal eveneens doorgezonden aan alle niet-Verdragsluitende Staten, welke waren uitgenodigd tot bijwoning van de conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen.

2. De Secretaris-Generaal roept een conferentie van de Verdragsluitende Staten ter overweging van de voorgestelde wijziging bijeen, indien het bijeenroepen van een conferentie wordt verlangd:

- a. als de voorgestelde wijziging enig onderdeel van het Verdrag, anders dan de Bijlagen betreft, door tenminste een vierde gedeelte der Verdragsluitende Staten;
- b. als de voorgestelde wijziging een der Bijlagen, anders dan de Bijlagen 1 of 2 betreft, door ten minste een derde gedeelte der Verdragsluitende Staten;
- c. als zij een der Bijlagen 1 of 2 betreft, door tenminste een derde gedeelte van de Staten, gebonden door de Bijlage, waarop de voorgestelde wijziging betrekking heeft.

De Secretaris-Generaal nodigt behalve de Verdragsluitende Staten voor de conferentie uit de overige Staten, welke waren uitgenodigd tot bijwoning van de conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen, alsmede Staten wier deelneming naar het oordeel van de Economische en Sociale Raad gewenst is.

De bepalingen van dit lid zijn niet van toepassing ingeval een wijziging van dit Verdrag overeenkomstig het vijfde lid van dit artikel is aangenomen.

3. Een wijziging van dit Verdrag, welke door de conferentie met tweederde meerderheid van stemmen is aangenomen, wordt ter kennis van alle Verdragsluitende Staten gebracht ter fine van aanvaar-

ding. Een wijziging van het Verdrag, niet de Bijlagen 1 of 2 betreffende, treedt negentig dagen na haar aanvaarding door tweederde gedeelte der Verdragsluitende Staten in werking voor alle Verdragsluitende Staten, behalve die, welke voor het in werking treden verklaren de wijziging niet aan te nemen.

Voor het in werking treden van een wijziging van een der Bijlagen 1 of 2 moet de meerderheid tweederde van de door de Bijlage gebonden Staten bedragen.

4. De conferentie kan ten tijde van de aanneming van een wijziging van dit Verdrag, niet de Bijlagen 1 of 2 betreffende, met tweederde meerderheid van stemmen besluiten, dat de wijziging van zodanige betekenis is, dat Verdragsluitende Staten, welke hebben verklaard haar niet te aanvaarden en zulks niet alsnog binnen een periode van twaalf maanden na het in werking treden van de wijziging doen, na verloop dier periode ophouden partij te zijn bij het Verdrag.

5. Ingeval een tweederde meerderheid der Verdragsluitende Staten de Secretaris-Generaal overeenkomstig het eerste lid, onder *b*, van dit artikel mededeelt de aanvaarding van de wijziging zonder conferentie voor te staan, wordt van de beslissing dier Staten door de Secretaris-Generaal aan alle Verdragsluitende Staten kennis gegeven. De wijziging wordt dan na verloop van negentig dagen na de datum dier kennisgeving van kracht voor alle Verdragsluitende Staten, behalve die, welke binnen die periode aan de Secretaris-Generaal mededelen tegen de wijziging bezwaar te hebben.

6. Voorzoveel betreft wijzigingen van de Bijlagen 1 of 2 en wijzigingen, welke niet onder de werking van het vierde lid van dit artikel vallen, blijven de bestaande bepalingen van kracht voor de Verdragsluitende Staten, welke een verklaring overeenkomstig het derde lid van dit artikel hebben afgelegd of overeenkomstig het vijfde lid hun bezwaar tegen de wijziging hebben kenbaar gemaakt.

7. Verdragsluitende Staten, welke met betrekking tot een wijziging een verklaring overeenkomstig het derde lid van dit artikel hebben afgelegd of overeenkomstig het vijfde lid van hun bezwaar hebben kennis gegeven, kunnen deze verklaring onderscheidenlijk dat bezwaar te allen tijde intrekken door een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving.

De wijziging is dan voor de betrokken Staat van kracht met ingang van het tijdstip van ontvangst der kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

Artikel 32

Dit Verdrag kan met inachtneming van een termijn van een jaar worden opgezegd door een daartoestreckende kennisgeving aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die daarvan mededeling doet aan de Staten, welke het Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden. Na verloop van de termijn treedt het Verdrag voor de Staat, welke het heeft opgezegd, buiten werking.

Artikel 33

Een geschil tussen twee of meer der Verdragsluitende Staten, de uitleg of de toepassing van dit Verdrag betreffende, hetwelk de partijen door onderhandeling noch anderszins kunnen oplossen, kan door elk der betrokken Verdragsluitende Staten schriftelijk bij het Internationale Gerechtshof ter beslissing aanhangig worden gemaakt.

Artikel 34

Geen bepaling van dit Verdrag wordt geacht de Verdragsluitende Staten te beletten de maatregelen te nemen, welke zij voor hun buiten- of binnenlandse veiligheid noodzakelijk achten, voorzoveel die maatregelen verenigbaar zijn met het Handvest der Verenigde Naties en beperkt blijven tot de vereisten der gegeven omstandigheden.

Artikel 35

1. Behalve van kennisgevingen ingevolge artikel 29, leden 1, 3 en 5, artikel 31 en artikel 32, stelt de Secretaris-Generaal de in het eerste lid van artikel 27 bedoelde Staten in kennis van:

a. verklaringen van Verdragsluitende Staten, waarbij zij de toepasselijkheid van het Verdrag overeenkomstig het eerste lid van artikel 2 uitsluiten voor een of beide der Bijlagen 1 en 2;

b. verklaringen van Verdragsluitende Staten overeenkomstig het tweede lid van artikel 2, dat zij door een der Bijlagen 1 of 2 dan wel door beide zijn gebonden;

c. ondertekeningen, bekrachtigingen, en toetredingen overeenkomstig artikel 27;

d. kennisgevingen overeenkomstig artikel 28 met betrekking tot de toepasselijkheid van het Verdrag voor bepaalde gebieden;

e. verklaringen, waarbij Staten overeenkomstig het vijfde lid van artikel 31 wijzigingen van het Verdrag aanvaarden;

f. bezwaren tegen wijzigingen van het Verdrag, door Staten overeenkomstig het vijfde lid van artikel 31 ter kennis van de Secretaris-Generaal gebracht;

g. het tijdstip van in werking treden van wijzigingen van het Verdrag overeenkomstig het derde en vijfde lid van artikel 31;

h. het tijdstip, waarop een Staat overeenkomstig het vierde lid van artikel 31 heeft opgehouden partij bij het Verdrag te zijn;

i. het intrekken van bezwaren tegen een wijziging overeenkomstig het vierde lid van artikel 31;

j. de lijst van Staten, gebonden door een wijziging van het Verdrag;

k. opzeggingen van het Verdrag overeenkomstig artikel 32;

l. verklaringen overeenkomstig het derde lid van artikel 28, dat het Verdrag heeft opgehouden van toepassing te zijn voor een bepaald gebied;

m. kennisgevingen met betrekking tot onderscheidingsletters, door Staten gedaan overeenkomstig de bepalingen van punt 3 van Bijlage 4.

2. Het orgineel van dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal, die aan de in het eerste lid van artikel 27 bedoelde Staten gewaarmerkte afschriften ervan doet toekomen.

3. De Secretaris-Generaal is gemachtigd dit Verdrag bij het in werking treden te registreren.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende vertegenwoordigers, nadat zij elkander hun volmachten hebben overgelegd en deze in goede en behoorlijke vorm hebben bevonden, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève de negentiende September negentienhonderd negen en veertig in één exemplaar in de Engelse en Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Afghanistan

Albanië

Argentinië

Australië

Oostenrijk

HERMAN DAHLFN

België

F. BLONDEEL

Bolivia

Brazilië

Bulgarije

Birma

Wit-Russische Socialistische Sowjet Republiek

Canada

Chili

China

Columbia

Costa-Rica

Cuba

Tsjechoslowakije

Met uitsluiting van bijlage 2 van de toepassing van het Verdrag, in overeenstemming met artikel 2, lid 1, van dit Verdrag.

V. OUTFRATA

28 December 1949.

Denemarken

K. BANG

A. BLOM—ANDERSEN

Onder voorbehoud van een verklaring, gedaan in overeenstemming met lid 1 van artikel 2 van dit Verdrag, inhoudende, dat de toepasselijkheid van het Verdrag wordt uitgesloten voorzover het betreft Bijlage I.

De Dominicaanse Republiek

T. F. FRANCO

Met de verklaring, dat de toepasselijkheid van het Verdrag, voorzover het betreft de bijlagen 1 en 2, overeenkomstig artikel 2, lid 1 van dit Verdrag, wordt uitgesloten en onder herhaling van het voorbehoud met betrekking tot artikel 1, lid 2 van het Verdrag, reeds gemaakt ter voltallige zitting.

T. F. F.

Ecuador

Egypte

A. K. SAFWAT

Salvador

Ethiopië

Finland

Frankrijk

LUCIEN HUBERT

Onder verwijzing naar bijlage 6, onder IV (b), verklaart de Franse Regering, dat zij een motorrijtuig slechts kan toestaan één aanhangwagen voort te bewegen en dat zij een geleed voertuig niet zal toestaan een aanhangwagen voort te bewegen.

L. H.

Griekenland

Guatemala

Haïti

Honduras

Hongarije

IJsland

India

N. RAGHAVAN PILLAI

Onder voorbehoud van een verklaring, gedaan in overeenstemming met lid 1 van artikel 2 van dit Verdrag, inhoudende, dat de toepasselijkheid van het Verdrag wordt uitgesloten voorzover het betreft de bijlage 1 en 2.

Iran

Irak

Ierland

Israël

M. KAHANY

M. LUBARSKY

Italië

M. ENRICO MELLINI

Libanon

J. MIKAOUI

Onder voorbehoud van ratificatie.

Liberia

Luxemburg

R. LOGELIN

Mexico

Nederland

J. J. OYEVAAR

Nieuw-Zeeland

Nicaragua

Noorwegen

AXEL RONNING

Onder voorbehoud van een verklaring, gedaan in overeenstemming met lid 1 van artikel 2 van dit Verdrag, inhoudende dat de toepasselijkheid van het Verdrag wordt uitgesloten voorzover het betreft bijlage 1.

A. R.

Pakistan

Panama

Paraguay

Peru

De Philippijnen

RODOLFO MASLOG

Onder voorbehoud van een verklaring, gedaan in overeenstemming met lid 1 van artikel 2 van dit Verdrag, inhoudende dat de toepasselijkheid van het Verdrag wordt uitgesloten voorzover het betreft bijlage 1.

Polen

Portugal

Roemenië

Saoedi Arabië

Zweden

GÖSTA HALL

Onder voorbehoud van een verklaring, gedaan in overeenstemming met lid 1 van artikel 2 van dit Verdrag, inhoudende dat de toepasselijkheid van het Verdrag wordt uitgesloten voorzover het betreft bijlage 1.

Zwitserland

HEINRICH ROTHMUND

ROBERT PLUMÉZ

PAUL GOTTRÉ

Syrië

Thailand

Transjordanië

Turkije

Oekraïense Socialistische Sowjet Republiek

De Unie van Zuid-Afrika

H. BRUNÉ

Onder voorbehoud van een verklaring, gedaan in overeenstemming met lid 1 van artikel 2 van dit Verdrag, inhoudende dat de toepasselijkheid van het Verdrag wordt uitgesloten voorzover het betreft de bijlagen 1 en 2.

De Unie van Socialistische Sowjet Republieken

Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland

C. A. BIRCHNELL

Onder het voorbehoud met betrekking tot artikel 26, als bedoeld in lid 7 (d) van de Slotact van de Conferentie voor

wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen en onder voorbehoud van een verklaring, gedaan in overeenstemming met lid 1 van artikel 2 van dit Verdrag, inhoudende, dat de toepasselijkheid van het Verdrag wordt uitgesloten voorzover het betreft de bijlagen 1 en 2.

De Verenigde Staten van Amerika

HENRY H. KELLY

HERBERT S. FAIRBANK

Uruguay

Venezuela

Yemen

Joegoslavië

LJUB. KOMNENOVIC

BIJLAGE 1

Aanvullende bepaling betreffende de begripsomschrijving voor motorrijtuigen en rijwielen

Rijwielen, uitgerust met een hulpmotor in de vorm van een verbrandingsmotor met een cylinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ (3.05 kubieke inch), worden niet als motorrijtuigen aangemerkt, mits zij overigens voorzover betreft hun bouw de voor rijwielen normale eigenschappen bezitten.

BIJLAGE 2

Voorrang

1. Wanneer twee voertuigen gelijktijdig een kruising of splitsing van wegen naderen langs wegen, waarvan de een geen voorrang boven de ander geniet, moet in landen, waar het verkeer rechts houdt, het van links naderende voertuig, en in landen, waar het verkeer links houdt, het van rechts naderende voertuig de doorgang vóór zich langs vrijlaten voor het andere voertuig.
2. Deze voorrangsregel is zonder meer niet van toepassing voorzover er trams en langs de weg rijdende treinen bij betrokken zijn.

BIJLAGE 3**Het kenteken van voertuigen in het internationale verkeer**

1. Het kenteken van een voertuig bestaat, hetzij uit cijfers, hetzij uit cijfers en letters. De cijfers zijn Arabische cijfers, zoals deze in de bescheiden der Verenigde Naties worden gebruikt en de letters zijn Latijnse letters. Wanneer het kenteken in andere cijfers of letters wordt uitgedrukt, wordt het in de hierboven bedoelde cijfers en letters herhaald.

2. Het kenteken moet bij daglicht van normale sterkte leesbaar zijn op een afstand van 20 meter (65 voet).

3. Wanneer het kenteken op een speciale plaat is aangebracht, is deze plaat in vaste verticale of nagenoeg verticale stand aangebracht loodrecht op de lengteas van het voertuig. Wanneer het kenteken op het voertuig zelf wordt bevestigd, dan wel daarop geschilderd, geschiedt dit op een verticaal of nagenoeg verticaal vlak aan de achterzijde van het voertuig.

4. Het kenteken aan de achterzijde is verlicht als voorgeschreven in Bijlage 6.

BIJLAGE 4**Onderscheidingstekens voor voertuigen in het internationale verkeer**

1. Het onderscheidingsteken is samengesteld uit één, twee of drie Latijnse hoofdletters. De letters hebben een hoogte van tenminste 80 millimeter (3.1 inch), terwijl de lijndikte der letters 10 millimeter (0.4 inch) bedraagt. De letters zijn in zwart geschilderd op een witte, ovale achtergrond, waarvan de langste as horizontaal gericht is.

2. Indien het onderscheidingsteken uit drie letters bestaat, is de elips tenminste 240 millimeter (0.4 inch) breed en tenminste 145 millimeter (5.7 inch) hoog. Indien het teken minder dan drie letters bevat, mag de breedte tot 175 millimeter (6.9 inch) en de hoogte tot 115 millimeter (4.5 inch) worden verminderd.

Voorzoveel betreft de onderscheidingstekens voor motorrijwielen mag de breedte van de elips worden verminderd tot 175 millimeter (6.9 inch) en de hoogte tot 115 millimeter (4.5 inch), onverschillig of het teken uit één, twee of drie letters bestaat.

3. De kenletters voor de onderscheiden Staten en gebieden zijn de volgende:

Australië	AUS
Oostenrijk	A
België	B
Belgisch Congo	CB
Bulgarije	BG
Chili	RCH
Tsjechoslowakije	CS
Denemarken	DK

Frankrijk	F
Algerië, Tunis, Marokko, de Franse bezittingen in Vóór-Indië	F
Het Saargebied	SA
India	IND
Iran	IR
Israël	IL
Italië	I
Libanon	RL
Luxemburg	L
Nederland	NL
Noorwegen	N
De Philippijnen	PI
Polen	PL
Zweden	S
Zwitserland	CH
Turkije	IR
De Unie van Zuid-Afrika	ZA
Het Verenigd Koninkrijk	GB
Alderney	GBA
Guernsey	GBG
Jersey	GBJ
Aden	ADN
De Bahama's	BS
Basoetoland	BL
Beetsjoeanaland	BP
Brits Honduras	BH
Cyprus	CY
Gambia	WAG
Gibraltar	GBZ
De Goudkust	WAC
Hong-Kong	HK
Jamaica	JA
Johore	JO
Kedah	KD
Kelantan	KL
Kenia	EAK
Laboean	SS
Malakka	SS
Maleise Staten (Negri Sembilan, Pahang, Perak, Selangor)	FM
Malta	GBY
Mauritius	MS
Nigeria	WAN

Noord-Rhodesië	NR
Nyasaland	NP
Penang	SS
Perlis	PS
De Provincie Wellesley	SS
De Seychellen	SY
Sierra Leone	WAL
Brits Somaliland	SP
Zuid-Rhodesië	SR
Zwaziland	SD
Tanganjika	EAT
Trengganoe	TU
Trinidad	TD
Oeganda	EAU
De Bovenwindse Eilanden	
Grenada	WG
St. Lucia	WL
St. Vincent	WV
Zanzibar	EAZ
Verenigde Staten van Amerika	USA
Joegoslavië	YU

Een Staat, welke zulks nog niet heeft gedaan, stelt bij de ondertekening of de bekrachtiging van dit Verdrag, dan wel bij de toetreding, de Secretaris-Generaal in kennis van de door die Staat gekozen kenletters.

4. Wanneer het onderscheidingsteken wordt gevoerd op een speciale plaat, is deze in verticale of nagenoeg verticale stand bevestigd, loodrecht op de lengte-as van het voertuig zelf. Wanneer het teken op het voertuig zelf wordt bevestigd of daarop geschilderd, geschiedt dit op een verticaal of nagenoeg verticaal vlak aan de achterzijde van het voertuig.

BIJLAGE 5

Aanwijzingen van voertuigen in het internationale verkeer

1. De aanwijzingen omvatten:
 - a. voor wat betreft motorrijtuigen:
 1. de naam of het handelsmerk van de fabrikant van het motorrijtuig;
 2. op het onderstel of bij gebreke daarvan op het koetswerk het fabrieksnummer of serienummer;
 3. op de motor, het fabrieksnummer, indien daarop een dergelijk nummer door de fabrikant is aangebracht,
 - b. voor wat betreft aanhangwagens:
 - hetzij de hierboven onder 1 en 2 bedoelde gegevens, hetzij een door het bevoegde gezag voor de aanhangwagen toegekend nummer.

2. De bovenbedoelde aanwijzingen moeten zijn aangebracht op een behoorlijk toegankelijke plaats, op gemakkelijk leesbare wijze en zo, dat zij niet licht verwijderd of veranderd kunnen worden.

BIJLAGE 6

Technische voorwaarden betreffende de uitrusting van motorrijtuigen en aanhangwagens in het internationale verkeer

I. Remmen

a. Remmen van motorrijtuigen, behalve motorrijwilen met of zonder zijspan.

Elk motorrijtuig is voorzien van remmen, waarmede zijn beweging kan worden beheerst en waarmede het doeltreffend, veilig en snel tot stilstand kan worden gebracht bij elke wijze van belading en op elke opwaartse of nederwaartse helling, waarop ermede wordt gereden.

De remmen worden bediend door middel van twee zodanig gebouwde toestellen, dat bij onklaar raken van de ene reminrichting het motorrijtuig met de andere binnen redelijke afstand tot stilstand kan worden gebracht.

In deze Bijlage wordt één van deze reminrichtingen aangeduid met „bedrijfsrem” en de andere met „andere rem”.

De andere rem moet uitsluitend langs mechanische weg kunnen worden vastgezet en in aangezette stand, zelfs bij afwezigheid van de bestuurder, blijven staan.

Elk der reminrichtingen moet wielen kunnen beremmen, welke zich symmetrisch aan weerszijden van het voertuig bevinden. De remoppervlakken moeten voortdurend met de wielen zijn verbonden zonder dat die verbinding anders dan voor een ogenblik door middel van een koppeling, schakelbak of vrijwiel verbroken kan worden.

Tenminste één der reminrichtingen moet kunnen werken op remoppervlakken, welke hetzij onmiddellijk aan de wielen zijn bevestigd, hetzij door middel van onderdelen, welke niet onklaar kunnen raken.

b. Remmen van aanhangwagens.

Elke aanhangwagen met een toegestaan maximum gewicht van meer dan 750 kg. (1.650 lbs.) is voorzien van tenminste één reminrichting, welke tenminste de helft van het aantal wielen beremt, waarbij de beremde wielen zich symmetrisch aan weerszijden van het voertuig moeten bevinden. Deze bepalingen zijn evenwel ook van toepassing ten aanzien van aanhangwagens, welke toegestaan maximum gewicht weliswaar niet meer bedraagt dan 750 kg. (1.650 lbs.), doch meer dan anderhalf maal het ledig gewicht van het trekkende motorrijtuig. De reminrichting van aanhangwagens met een toegestaan maximum gewicht van meer dan 3500 kg. (7.700 lbs.) moet kunnen worden bediend door gebruik van de bedrijfsrem van het trekkende motorrijtuig. Wanneer het toegestane maximum gewicht van de aanhangwagen niet meer bedraagt dan 3500 kg. (7.700 lbs.),

mag de reminrichting in werking worden gesteld door het enkele oplopen van de aanhangwagen op het trekkende motorrijtuig. (oplooprem).

De reminrichting van de aanhangwagen moet kunnen verhinderen, dat de wielen van de aanhangwagen draaien, wanneer deze is afgekoppeld.

Elke aanhangwagen, voorzien van een rem, is voorzien van een inrichting, waarmede de aanhangwagen automatisch tot stilstand wordt gebracht, indien de koppeling tijdens het rijden losraakt.

Deze bepaling is niet van toepassing op tweewielige kampeeraanhangwagens of lichte bagageaanhangwagens, welker gewicht meer dan 750 kg (1.650 lbs.) bedraagt, mits zij buiten de hoofdkoppeling zijn voorzien van een reserve-koppeling in de vorm van een ketting of kabel.

c. Remmen van gelede motorrijtuigen en van samenstellen van motorrijtuigen en aanhangwagens.

1. Gelede motorrijtuigen.

De bepalingen, vervat onder *a* van dit Deel, zijn van toepassing op elke trekker met oplegger. Een oplegger met een toegestaan maximum gewicht van meer dan 750 kg. (1.650 lbs.) is voorzien van tenminste een reminrichting, welke kan worden bediend door gebruik van de bedrijfsrem van het trekkende motorrijtuig.

De reminrichting van een oplegger moet bovendien kunnen verhinderen, dat de wielen van de oplegger draaien, indien deze is afgekoppeld.

Voorzover de nationale voorschriften zulks vereisen, is een oplegger, voorzien van een rem, uitgerust met een inrichting, welke de oplegger automatisch tot stilstand brengt, indien tijdens het rijden de koppeling losraakt.

2. Samenstellen van motorrijtuigen en aanhangwagens. Elk samenstel van een motorrijtuig en een of meer aanhangwagens is voorzien van remmen, waarmede zijn beweging kan worden beheerst en waarmede het doeltreffend, veilig en snel tot stilstand kan worden gebracht bij elke wijze van belading en op elke opwaartse of nederwaartse helling, waarop ermede wordt gereden.

d. Remmen van motorrijwielen met of zonder zijspan. Elk motorrijwiel is voorzien van twee reminrichtingen, welke met de hand of met de voet mogen worden bediend, waarmede zijn beweging kan worden beheerst en waarmede het doeltreffend, veilig en snel tot stilstand kan worden gebracht.

II. Verlichting

a. Elk motorrijtuig, voorzover geen motorrijwiel met of zonder zijspan, hetwelk in staat is langs de vlakke weg met een snelheid van meer dan 20 km (12 mijl) per uur te rijden, is voorzien van tenminste twee witte of gele koplichten, welke aan de voorzijde zijn bevestigd

en de weg voor het motorrijtuig des nachts bij helder weer over een afstand van 100 meter (325 voet) doelmatig kunnen verlichten.

b. Elk motorrijtuig, voorzover geen motorrijwiel, hetwelk in staat is langs de vlakke weg met een snelheid van meer dan 20 km (12 mijl) per uur te rijden, is uitgerust met twee witte of gele getemperde lichten, welke aan de voorzijde zijn bevestigd en zonodig de weg voor het motorrijtuig des nachts bij helder weer over een afstand van 30 meter (100 voet) doelmatig kunnen verlichten zonder andere weggebruikers te verblinden, welke richting het verkeer ook heeft.

Passeerlichten worden gebruikt inplaats van de koplichten zo dikwijls het gebruik van niet verblindende lichten nodig of verplicht is.

c. Elk motorrijwiel met of zonder zijspan heeft tenminste een koplicht en tenminste een getemperd licht overeenkomstig de bepalingen onder *a* en *b* van dit Deel. Evenwel mogen motorrijwielen met een motor van ten hoogste 50 kubieke centimeter (3.05 kubieke inch) cilinderinhoud van deze verplichting worden uitgezonderd.

d. Elk motorrijtuig, voorzover geen motorrijwiel met of zonder zijspan, is voorzien van twee witte stadslichten aan de voorzijde. Deze lichten moeten des nachts bij helder weer duidelijk zichtbaar zijn op een afstand van 150 meter (500 voet) van de voorzijde van het motorrijtuig, zonder dat zij andere weggebruikers verblinden.

Het punt van het lichtgevende oppervlak dezer lichten, dat het verst van de lengte-as van het motorrijtuig verwijderd is, moet zich zo dicht mogelijk bij de uiterste linker- en rechterzijde van het motorrijtuig bevinden en mag daarvan in geen geval verder dan 400 millimeter (16 inch) zijn verwijderd.

Stadslichten zijn des nachts ontstoken zo dikwijls het gebruik van zulke lichten verplicht is en gelijktijdig met de getemperde lichten, indien geen enkel punt van het lichtgevende oppervlak van de lampen der getemperde lichten minder dan 400 millimeter (16 inch) is verwijderd van de uiterste linker- en rechterzijde van het motorrijtuig.

e. Elk motorrijtuig en elke achterste aanhangwagen van een samenstel van voertuigen is aan de achterzijde uitgerust met tenminste een rood licht, hetwelk des nachts bij helder weer zichtbaar is op een afstand van 150 meter (500 voet) van de achterzijde van het voertuig.

f. het kenteken, aangebracht aan de achterzijde van een motorrijtuig of een aanhangwagen, moet des nachts zodanig kunnen worden verlicht, dat het bij helder weer leesbaar is op een afstand van 20 meter (65 voet) van de achterzijde van het voertuig.

g. Het rode achterlicht of de rode achterlichten en het licht voor het kenteken aan de achterzijde zijn ontstoken gelijktijdig met de stadslichten dan wel met de getemperde lichten of de koplichten.

h. Elk motorrijtuig, voorzover geen motorrijwiel zonder zijspan, is voorzien van twee rode reflectoren, bij voorkeur niet driehoekig van vorm, welke aan de achterzijde van het motorrijtuig symmetrisch

aan weerszijden zijn aangebracht. De buitenste rand van elk dezer reflectoren bevindt zich zo dicht mogelijk bij de uiterste linker- en rechterzijde van het motorrijtuig en mag daarvan in geen geval verder dan 400 millimeter (16 inch) zijn verwijderd. Deze reflectoren mogen zijn ingebouwd in de rode achterlichten, indien deze aan bovenbedoelde vereisten voldoen. Deze reflectoren moeten des nachts bij helder weer, wanneer zij door twee koplichten worden verlicht, zichtbaar zijn op een afstand van tenminste 100 meter (325 voet).

i. Elk motorrijwiel zonder zijspan is uitgerust met een rode reflector, bij voorkeur niet driehoekig van vorm, welke aan de achterzijde van het motorrijwiel is bevestigd, al of niet in het rode achterlicht is ingebouwd en voldoet aan de onder *h* van dit Deel gestelde voorwaarden omtrent zichtbaarheid.

j. Elke aanhangwagen en elk geled motorrijtuig is voorzien van twee rode reflectoren, bij voorkeur driehoekig van vorm, welke aan de achterzijde van het voertuig symmetrisch aan weerszijden zijn aangebracht. Deze reflectoren moeten des nachts bij helder weer, wanneer zij door twee koplichten worden verlicht, zichtbaar zijn op een afstand van tenminste 100 meter (325 voet).

Wanneer de reflectoren driehoekig van vorm zijn, is de driehoek gelijkzijdig met zijden van tenminste 150 millimeter (6 inch), terwijl een hoek omhoog wijst. De buitenste hoek van elk dezer reflectoren moet zich zo dicht mogelijk bevinden bij de uiterste linker- en rechterzijde van het voertuig en mag daarvan in geen geval meer dan 400 millimeter (16 inch) zijn verwijderd.

k. Elk motorrijtuig, voorzover geen motorrijwiel, en elke achterste aanhangwagen van een samenstel van voertuigen is aan de achterzijde voorzien van tenminste een stoplicht, hetwelk rood of geel licht geeft. Dit licht wordt ontstoken door gebruik van de bedrijfsrem van het motorrijtuig. Indien het stoplicht rood is en is ingebouwd in het rode achterlicht of daarmee is verbonden, moet zijn lichtsterkte groter zijn dan die van het rode achterlicht. Het stoplicht is niet vereist voor aanhangwagens en opleggers van zodanige afmetingen, dat het stoplicht van het trekkende motorrijtuig van de achterzijde zichtbaar blijft.

l. Wanneer een motorrijtuig is voorzien van richtingaanwijzers, moeten deze voldoen aan een der volgende omschrijvingen:

1. een beweegbare seinarm aan weerszijden van het motorrijtuig, welke ter zijde buiten het motorrijtuig uitsteekt en een gelijkmatig oranje-geel tot oranje-rood licht geeft, wanneer de seinarm horizontaal is gericht;

2. een vast oranje-geel tot oranje-rood knipper- of flikkerlicht, aangebracht aan elke zijkant van het motorrijtuig;

3. een vast oranje-geel tot oranje-rood knipper- of flikkerlicht, aangebracht aan weerszijden van het motorrijtuig, zowel voor als achter. De kleur dezer lichten is wit of oranje-geel tot oranje-rood aan de voorzijde en rood of oranje-geel tot oranje-rood aan de achterzijde.

m. Behoudens de richtingaanwijzers mag geen enkel licht een knipper- of flikkerlicht zijn.

n. Indien een voertuig van verscheiden lichten van dezelfde soort is voorzien, moeten zij van dezelfde kleur zijn en, behoudens voorzover het betreft motorrijwielen met zijspan, moeten twee dier lichten symmetrisch ten opzichte van de lengte-as van het motorrijtuig zijn aangebracht.

o. Verschillende lichten mogen in dezelfde verlichtingsinrichting zijn opgenomen, mits elk dier lichten voldoet aan de daaromtrent in dit Deel vervatte bepalingen.

III. *Verdere vereisten*

a. Stuurinrichting.

Elk motorrijtuig is voorzien van een sterke stuurinrichting, waarmede het motorrijtuig gemakkelijk, snel en zeker kan worden gewend.

b. Achteruit-kijkspiegel.

Elk motorrijtuig is voorzien van tenminste een achteruit-kijkspiegel van doelmatige afmetingen en zo opgesteld, dat de bestuurder in staat is van zijn zitplaats de weg aan de achterzijde van het voertuig te zien. Deze verplichting geldt echter niet voor motorrijwielen met of zonder zijspan.

c. Geluidssignalen.

Elk motorrijtuig is uitgerust met tenminste een toestel tot het geven van geluidssignalen van voldoende sterkte, welk toestel niet mag zijn een bel, een gong, een sirene of ander schel klinkend toestel.

d. Ruitenwissers.

Elk motorrijtuig, uitgerust met een voorruit, is voorzien van tenminste een doelmatige ruitenwischer, welke werkt zonder dat hij bij voortdurende door de bestuurder bewogen behoeft te worden. Deze verplichting geldt echter niet voor motorrijtuigen met of zonder zijspan.

e. Voorruit.

Voorruit moeten zijn vervaardigd van duurzaam, goed doorzichtig materiaal, dat ingeval van breuk geen scherpe splinters geeft. Voorwerpen mogen door dit materiaal niet verwrongen gezien worden.

f. Inrichting om achteruit te rijden.

Elk motorrijtuig met een ledig gewicht van meer dan 400 kilogram (900 lbs.) is voorzien van een inrichting om achteruit te rijden, welke van de bestuurderszitplaats in werking kan worden gesteld.

g. Geluiddemper.

Elk motorrijtuig is voorzien van een geluiddemper ter voorkoming van buitensporig of uitzonderlijk lawaai, welke bij voortduring werkt en waarvan de werking door de bestuurder tijdens het rijden niet kan worden onderbroken.

h. Banden.

De wielen van motorrijtuigen en hun aanhangwagens zijn voorzien van luchtbanden, dan wel van een andere soort banden van gelijke veerkracht.

i. Inrichting om te voorkomen, dat een voertuig van een helling naar beneden rijdt.

Elk motorrijtuig met een toegestaan maximum gewicht van meer dan 350 kg. (7700 lbs.) moet, wanneer het zich beweegt door een bergachtige streek van een land, waar de nationale wetgeving zulks voorschrijft, een inrichting met zich voeren in de vorm van een wig of stootblok, waarmede voorkomen kan worden, dat het motorrijtuig achterwaarts of naar voren wegrijdt.

j. Algemene bepalingen.

1. Voorzover mogelijk mag het voortbewegings-werktuig met toebehoren van een motorrijtuig noch gevaar voor brand of ontploffing medebrengen noch schadelijke gassen of hinderlijke reuk of geluiden voortbrengen noch gevaar veroorzaken ingeval van een aanrijding.

2. Elk motorrijtuig is zo ingericht, dat de bestuurder voldoende uitzicht heeft naar voren, naar links en naar rechts, om veilig te kunnen rijden.

3. De bepalingen betreffende remmen en verlichting zijn niet van toepassing op invalidewagens, welke voldoen aan de nationale voorschriften omtrent remmen, verlichting en reflectoren van het land, waar zij zijn ingeschreven. Voor deze bepaling wordt onder „invalidewagen” verstaan een motorrijtuig met een ledig gewicht van niet meer dan 300 kg. (700 lbs.) en een snelheid van niet meer dan 30 km. (19 mijl) per uur, dat speciaal ontworpen en gebouwd (niet enkel geschikt gemaakt) is voor gebruik door een persoon, die aan een lichamelijk gebrek lijdt en dat gewoonlijk door zulk een persoon wordt gebruikt.

IV. *Samenstellen van voertuigen*

a. Een „samenstel van voertuigen” mag zijn samengesteld uit een trekkend motorrijtuig en een of meer aanhangwagens. Een geled motorrijtuig mag een aanhangwagen voortbewegen, doch indien zulk een geled motorrijtuig wordt gebruikt voor het vervoer van personen, mag die aanhangwagen slechts één as hebben en geen personen vervoeren.

b. Elke Verdragsluitende Staat mag evenwel bepalen, dat een motorrijtuig slechts een aanhangwagen mag voortbewegen en dat het een geleed motorrijtuig is verboden een aanhangwagen voort te bewegen. Hij mag eveneens bepalen, dat het een geleed motorrijtuig is verboden personen te vervoeren.

V. *Overgangsbepalingen*

De bepalingen van Deel I, Deel II en Deel III, onder *e*, van deze Bijlage zijn van toepassing op elk motorrijtuig, dat voor het eerst wordt ingeschreven meer dan twee jaar na het in werking treden van dit Verdrag, alsmede op elke door zulk een motorrijtuig getrokken aanhangwagen. Op motorrijtuigen, welke voor het eerst worden ingeschreven binnen twee jaar na het in werking treden van dit Verdrag, worden deze bepalingen van toepassing na verloop van vijf jaar na het in werking treden van dit Verdrag; hetzelfde geldt met betrekking tot aanhangwagens.

Intussen zijn de navolgende bepalingen van toepassing:

a. Elk motorrijtuig is voorzien hetzij van twee onderling onafhankelijke remmen, hetzij van een rem met twee onderling onafhankelijke bedieningsorganen, waarvan de een werkt ook al is de andere onklaar, een en ander met dien verstande, dat in elk geval behoorlijk doeltreffende en snelwerkende remmen worden gebruikt.

b. Elk afzonderlijk rijdend motorrijtuig is van het vallen der duisternis af en gedurende de nacht aan de voorzijde voorzien van tenminste twee witte lichten, links en rechts aangebracht, en aan de achterzijde van een rood licht.

Voor motorrijwielen zonder zijspan mag het aantal lichten aan de voorzijde tot één worden verminderd.

c. Elk motorrijtuig is eveneens voorzien van een of meer inrichtingen, waarmede de weg over voldoende afstand vooruit doeltreffend verlicht kan worden, tenzij de twee hierboven voorgeschreven lichten reeds aan deze voorwaarde voldoen.

Indien het motorrijtuig in staat is sneller dan 30 km. (19 mijl) per uur te rijden, moet bedoelde afstand tenminste 100 meter (325 voet) bedragen.

d. Lampen, welke verblindend licht kunnen geven, zijn voorzien van een inrichting om de verblindende uitwerking weg te nemen bij het tegenkomen van andere weggebruikers of bij elke andere gelegenheid, dat zulks nuttig is. Bij het wegnemen van de verblindende uitwerking moet er evenwel voldoende licht overblijven om de weg over een afstand van tenminste 25 meter (80 voet) helder te verlichten.

e. Motorrijtuigen, welke aanhangwagens voortbewegen, zijn, voorzover betreft de verlichting aan de voorzijde, aan dezelfde voor-

schriften onderworpen als afzonderlijke motorrijtuigen; het rode achterlicht wordt gevoerd aan de achterzijde van de aanhangwagen.

BIJLAGE 7

Afmetingen en gewichten van voertuigen in het internationale verkeer

1. Deze Bijlage is van toepassing op wegen, aangewezen overeenkomstig artikel 23.

2. Op deze wegen zijn de toegestane maximum afmetingen en gewichten — onverschillig of het voertuig leeg of geladen is — de volgende, met dien verstande echter, dat voertuigen niet zwaarder beladen mogen zijn dan toegestaan door het bevoegde gezag van het land van inschrijving:

	meter	voet
a. Grootste breedte	2.50	8.20
b. Grootste hoogte	3.80	12.50
c. <i>Grootste lengte:</i>		
Vrachtoertuigen met twee assen	10.—	33.—
Personenvoertuigen met twee assen	11.—	36.—
Voertuigen met drie of meer assen	11.—	36.—
Gelede motorrijtuigen	14.—	46.—
Samenstel van voertuigen met een aanhangwagen ¹⁾	18.—	59.—
Samenstel van voertuigen met twee aanhangwagens ¹⁾	22.—	72.—
d. Maximum toegestaan gewicht:		
	Metrieke tonnen	Engelse ponden
(1) per zwaarst beladen as ²⁾	8.—	17600
(2) per zwaarts beladen stel tandmassen (onderlinge afstand der assen tenminste 1 meter (40 inch), doch minder dan 2 meter (7 voet))	14.50	32000
(3) per voertuig, trekker met oplegger of ander samenstel:		

¹⁾ De bepalingen van Deel IV van Bijlage 6 betreffende samenstellen van voertuigen zijn eveneens van toepassing op de in deze Bijlage bedoelde samenstellen van voertuigen.

²⁾ Onder het gewicht per as is te verstaan het totale gewicht, op de weg overgebracht door alle wielen, welker middelpunt ligt binnen twee evenwijdige verticale dwarsvlakken, welke zich op een onderlinge afstand van 1 meter (40 inch) over de volle breedte van het voertuig uitstrekken.

Afstand in meters, tussen de verst uiteengelegen assen van een voertuig, geled motorrijtuig of ander samenstel	Maximum toegestaan gewicht in metrieke tonnen van een voertuig, geled motorrijtuig of ander samenstel	Afstand in voeten tussen de verst uiteengelegen assen van een voertuig, geled motorrijtuig of ander samenstel	Maximum toegestaan gewicht in ponden (lbs.) van een voertuig, geled motorrijtuig of ander samenstel
van 1 tot 2	14,50	van 3 tot 7	32 000
		„ 7 „ 8	32 480
		„ 8 „ 9	33 320
		„ 9 „ 10	34 160
„ 2 „ 3	15,00	„ 10 „ 11	35 000
		„ 11 „ 12	35 840
		„ 12 „ 13	36 680
„ 3 „ 4	16,25	„ 13 „ 14	37 520
		„ 14 „ 15	38 360
		„ 15 „ 16	39 200
„ 4 „ 5	17,50	„ 16 „ 17	40 040
		„ 17 „ 18	40 880
		„ 18 „ 19	41 720
„ 5 „ 6	18,75	„ 19 „ 20	42 560
		„ 20 „ 21	43 400
		„ 21 „ 22	44 240
„ 6 „ 7	20,00	„ 22 „ 23	45 080
		„ 23 „ 24	45 920
		„ 24 „ 25	46 760
„ 7 „ 8	21,25	„ 25 „ 26	47 600
		„ 26 „ 27	48 440
		„ 27 „ 28	49 280
„ 8 „ 9	22,50	„ 28 „ 29	50 120
		„ 29 „ 30	50 960
		„ 30 „ 31	51 800
„ 9 „ 10	23,75	„ 31 „ 32	52 640
		„ 32 „ 33	53 480
		„ 33 „ 34	54 320
„ 10 „ 11	25,00	„ 34 „ 35	55 160
		„ 35 „ 36	56 000
		„ 36 „ 37	56 840
„ 11 „ 12	26,25	„ 37 „ 38	57 680
		„ 38 „ 39	58 520
		„ 39 „ 40	59 360
„ 12 „ 13	27,50	„ 40 „ 41	60 200
		„ 41 „ 42	61 040
		„ 42 „ 23	61 880
„ 13 „ 14	28,75	„ 43 „ 44	62 720
		„ 44 „ 45	63 560
		„ 45 „ 46	64 400

Afstand in meters, tussen de verst uiteengelegen assen van een voertuig, geled motorrijtuig of ander samenstel	Maximum toegestaan gewicht in metrieke tonnen van een voertuig, geled motorrijtuig of ander samenstel	Afstand in voeten tussen de verst uiteengelegen assen van een voertuig, geled motorrijtuig of ander samenstel	Maximum toegestaan gewicht in ponden (lbs.) van een voertuig, geled motorrijtuig of ander samenstel
van 14 tot 15	30,00	van 46 tot 47	65 240
		„ 47 „ 48	66 080
		„ 48 „ 49	66 920
„ 15 „ 16	31,25	„ 49 „ 50	67 760
		„ 50 „ 51	68 600
		„ 51 „ 52	69 440
„ 16 „ 17	32,50	„ 52 „ 53	70 280
		„ 53 „ 54	71 120
		„ 54 „ 55	71 960
„ 17 „ 18	33,75	„ 55 „ 56	72 800
		„ 56 „ 57	73 640
		„ 57 „ 58	74 480
„ 18 „ 19	35,00	„ 58 „ 59	75 320
		„ 59 „ 60	76 160
		„ 60 „ 61	77 000
„ 19 „ 20	36,25	„ 61 „ 62	77 840
		„ 62 „ 63	78 680
		„ 63 „ 64	79 520
		„ 64 „ 65	80 360

(4) Indien met betrekking tot een tot het internationale verkeer toegelaten voertuig het in de tabel onder (3) in metrieke eenheden uitgedrukte maximum toegestane gewicht verschilt van het in voeten en ponden uitgedrukte, geldt het hoogste van de twee.

3. Verdragsluitende Staten kunnen regionale overeenkomsten aangaan, waarbij het maximum toegestane gewicht hoger wordt gesteld dan aangegeven in de tabel. Aanbevolen wordt evenwel het per zwaarst beladen as maximum toegestane gewicht niet hoger te stellen dan 13 metrieke tonnen (28.660 lbs.).

4. Wanneer een Verdragsluitende Staat wegen aanwijst, waarop deze Bijlage van toepassing is, geeft hij aan de maximum afmetingen en gewichten, welke tijdelijk op die wegen worden toegestaan, voor het geval:

a. op die wegen ponten, tunnels of bruggen voorkomen, welke het verkeer met voertuigen van de in deze Bijlage toegestane afmetingen en gewichten niet toelaten;

b. de aard of de toestand dier wegen beperking vergt van het verkeer met zodanige voertuigen.

5. Verdragsluitende Staten, dan wel hun samenstellende delen, kunnen bijzondere verkeersvergunningen afgeven voor voertuigen of

samenstellen van voertuigen van groter afmetingen of gewicht dan de in deze Bijlage aangegeven maximum afmetingen en gewichten.

6. Wanneer een weg, waarop deze Bijlage krachtens aanwijzing van toepassing is, tengevolge van verval, zware regens, sneeuw, dooi of andere ongunstige weersomstandigheden ernstig zou worden beschadigd door verkeer met voertuigen van het als regel toegestane gewicht, kunnen Verdragsluitende Staten of hun samenstellende delen voor een beperkte periode het verkeer met motorrijtuigen op zulk een weg beperken of verbieden, dan wel beperkingen voorschrijven met betrekking tot het gewicht der voertuigen, waarmede op die weg wordt gereden.

BIJLAGE 8

Voorwaarden, waaraan bestuurders van motorrijtuigen in het internationale verkeer moeten voldoen

De minimum leeftijd voor het besturen van motorrijtuigen onder de voorwaarden, vervat in artikel 24 van het Verdrag, is achttien jaar.

Verdragsluitende Staten of hun samenstellende delen kunnen evenwel de rijbewijzen erkennen, welke door andere Verdragsluitende Staten zijn afgegeven aan bestuurders van motor-rijwielen en invalide-wagens beneden de leeftijd van achttien jaar.

BIJLAGE 9


Model Rijbewijs

Afmetingen: 74 × 105 millimeter





Kleur: Roze

1. Het rijbewijs wordt gesteld in de door de wetgeving van de Staat, welke het afgeeft, voorgeschreven taal (talen).
2. Het opschrift „Rijbewijs” wordt geschreven in de hierboven onder 1 bedoelde taal (talen) en gevolgd door de Franse vertaling: „Permis de conduire”.
3. Voorzover op of in het rijbewijs met de hand wordt geschreven geschiedt dit, althans wordt het geschrevene herhaald, in blokletters (Latijns alfabet) of lopend schrift.
4. Eventuele opmerkingen van het bevoegde gezag van de Staat, welke het rijbewijs afgeeft, hebben geen betrekking op het internationale verkeer.
5. Het onderscheidingsteken, omschreven in Bijlage 4, wordt in de elips ingevuld.

BUITENZIJD

Bestemd voor aantekeningen van het bevoegde gezag van het land, dat het rijbewijs afgeeft, met inbegrip van periodieke verlenging.		Naam van het land,  RIJBEBEIJ
--	--	---

BINNENZIJD

1. Naam	Adreswijziging	Voertuigen, waarvoor het rijbewijs geldig is.
2. Voornamen*)		
3. Datum**) en plaats***) van geboorte		
4. Woonplaats	Datum:	A
Handtekening van de houder****)	Handtekening:	
		B
	Datum:	bijblind.
	Handtekening:	
		C
	Datum:	vergroot
	Handtekening:	
5. Afgegeven door		
6. te de	Eventuele aanvullende opmerkingen van het bevoegde gezag van het land, dat het rijbewijs afgeeft.	
7. Geldig tot		D
No. 		Zie
Handtekening vanwege het bevoegde gezag.		E
		

* Hier mag tevens de naam van de vader of de echtgenoot worden vermeld.

** of de leeftijd van de houder bij benadering op de datum van afgifte van het rijbewijs.

*** voorzover bekend.

**** of duimafdruk van de houder.

Voertuigen, waarvoor het rijbewijs geldig is.	
A	<p>Motorrijwielen met of zonder zijspanwagens, invalide-wagens en motorrijtuigen op drie wielen, waarvan het ledig gewicht niet meer bedraagt dan 400 kg (900 lbs.)</p> <p style="text-align: right;">Zegel of stempel van het bevoegde gezag</p>
B	<p>Motorrijtuigen, bestemd voor het vervoer van personen met ten hoogste 8 zitplaatsen buiten die van de bestuurder en motorrijtuigen, bestemd voor goederenvervoer, waarvan het maximum toegestane gewicht niet meer bedraagt dan 3500 kg. (7700 lbs.) De motorrijtuigen van deze categorie mogen een lichte aanhangwagen voortbewegen.</p> <p style="text-align: right;">Zegel of stempel van het bevoegde gezag</p>
C	<p>Motorrijtuigen, voor het vervoer van goederen bestemd en waarvan het maximum toegestane gewicht meer bedraagt dan 3500 kg. (7700 lbs.) De motorrijtuigen van deze categorie mogen een lichte aanhangwagen voortbewegen.</p> <p style="text-align: right;">Zegel of stempel van het bevoegde gezag</p>
D	<p>Motorrijtuigen, bestemd voor het vervoer van personen, met meer dan 8 zitplaatsen buiten die van de bestuurder. De voertuigen van deze categorie mogen een lichte aanhangwagen voortbewegen.</p> <p style="text-align: right;">Zegel of stempel van het bevoegde gezag</p>
E	<p>Motorrijtuigen van die der categoriën B, C en D, waarvoor de bestuurder een rijbewijs heeft, met een aanhangwagen anders dan een lichte aanhangwagen.</p> <p style="text-align: right;">Zegel of stempel van het bevoegde gezag</p>

„Maximum toegestane gewicht” van een motorrijtuig betekent het ledig gewicht van het motorrijtuig, vermeerderd met het laadvermogen, wanneer het motorrijtuig tot vertrek gereed is.

„Laadvermogen” betekent het door het bevoegde gezag van het land van inschrijving van het motorrijtuig maximum toegestane gewicht aan lading.

„Lichte aanhangwagens” zijn die, waarvan het maximum toegestane gewicht niet meer bedraagt dan 750 kg. (1650 lbs.).

BIJLAGE 10

Model Internationaal Rijbewijs

Afmetingen: 105 × 148 millimeter

*Kleuren:**omslag: grijs**bladzijden: wit*

De bladzijden 1 en 2 zijn gesteld in de nationale taal of talen. De laatste bladzijde is geheel in het Frans gesteld.

Op aanvullende bladzijden van het Internationaal Rijbewijs wordt de tekst van Deel I van de laatste pagina in andere talen herhaald.

Zij luiden in de volgende talen:

a. De taal (talen), voorgeschreven door de wetgeving van de Staat van uitgifte;

b. De officiële talen van de Verenigde Naties;

c. Ten hoogste zes andere talen naar keuze van de Staat van uitgifte.

De Regeringen zenden geautoriseerde vertalingen van de tekst van het rijbewijs ieder in de desbetreffende taal aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

Met de hand geschreven gedeelten worden gesteld in blokletters (Latijns alfabet) of lopend schrift.

BLADZIJDE 1
(Omslag)

(Naam van het land)

INTERNATIONAAL VERKEER MET MOTORRIJTUIGEN
INTERNATIONAAL RIJBEWIJS


Verdrag nopens het Wegverkeer van.....

.....

Afgegeven te.....

Datum

(1)




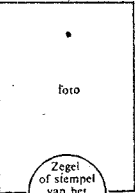





¹⁾ Handtekening of zegel van het bevoegde gezag
of
Handtekening of zegel van de door het bevoegde gezag gemachte vereniging.

BLADZIJDE 2
(Binnenzijde omslag)

Dit rijbewijs is geldig voor het grondgebied van alle Verdragsluitende Staten met uitzondering van het grondgebied van de Verdragsluitende Staat, waar het is afgegeven, voor een periode van een jaar, aanvangende op de datum van afgifte en voor het besturen van motorrijtuigen, behorende tot de categorie of categorieën, vermeld op de laatste bladzijde van dit rijbewijs.

[Ruimte, bestemd voor een lijst van de Verdragsluitende Staten (naar keuze)]

N.B. Dit rijbewijs ontstaat de houder in geen enkel opzicht van de verplichting tot strikte naleving van de wettelijke voorschriften op het stuk van vestiging en de uitoefening van een beroep, welke gelden in het land, waar hij zich ophoudt.

Bijzonderheden betreffende de bestuurder:		Naam	1	1.....
		Voornamen*	2	2.....
		Geboorteplaats **	3	3.....
		Geboortedatum***	4	4.....
Voertuigen, waarvoor het rijbewijs geldig is:		Woonplaats	5	5.....
Motorrijwielen met of zonder zijspanwagen, invalidewagens en motorrijtuigen op drie wielen, waarvan het ledig gewicht niet meer bedraagt dan 400 kg. (900 lbs).	A	A		      
Motorrijtuigen, bestemd voor het vervoer van personen met ten hoogste acht zitplaatsen buiten die van de bestuurder, of motorrijtuigen, voor het vervoer van goederen bestemd, waarvan het maximum toegestane gewicht niet meer bedraagt dan 3500 kg. (7700 lbs). De motorrijtuigen van deze categorie mogen een lichte aanhangwagen voortbewegen.	B	B		
Motorrijtuigen, voor het vervoer van goederen bestemd, waarvan het maximum toegestane gewicht meer bedraagt dan 3500 kg. (7700 lbs). De motorrijtuigen van deze categorie mogen een lichte aanhangwagen voortbewegen.	C	C		
Motorrijtuigen, bestemd voor het vervoer van personen met meer dan acht zitplaatsen buiten die van de bestuurder. De motorrijtuigen van deze categorie mogen een lichte aanhangwagen voortbewegen.	D	D		
Motorrijtuigen van die der categorieën B, C en D, waarvoor de bestuurder een rijbewijs heeft, met een aanhangwagen anders dan een lichte aanhangwagen.	E	E		
<p>„Maximum toegestaan gewicht” van een motorrijtuig betekent het ledig gewicht van het motorrijtuig vermeerderd met het laadvermogen, wanneer het motorrijtuig tot vertrek gereed is.</p> <p>„Laadvermogen” betekent het door het bevoegde gezag van het land van inschrijving van het motorrijtuig toegestane maximum gewicht aan lading.</p> <p>„Lichte aanhangwagens” hebben een maximum toegestaan gewicht van ten hoogste 750 kg. (1650 lbs).</p>				Handtekening van de houder****
UITSLUITING De houder van dit rijbewijs is het recht ontzegd een motorrijtuig te besturen in (naam van het land) wegens Plaats Datum Handtekening		UITSLUITINGEN (landen) I V II VI III VII IV VIII		
Indien de ruimte hierboven reeds gebruikt is, gelieve men een andere ruimte onder het opschrift „Uitsluiting” te gebruiken.				

* Hier mag tevens de naam van de vader of de echigenoot worden vermeld.

** Voorzover bekend.

*** of de leeftijd van de houder bij benadering op de datum van afgifte van het rijbewijs.

**** of duimafdruk.

PROTOCOL NOPENS DE VERKEERSTEKENS

De Staten, Partij bij dit Protocol, verlangend de veiligheid van het wegverkeer te verzekeren en het internationale wegverkeer te vergemakkelijken door een gelijkvormig stelsel van verkeerstekens, zijn de volgende bepalingen overeengekomen:

DEEL I

Algemene bepalingen

Artikel 1

De Partijen bij dit Protocol aanvaarden het daarin omschreven stelsel van verkeerstekens en verbinden zich hetzelfde zo spoedig mogelijk in te voeren. Zij plaatsen daartoe de in dit Protocol opgenomen verkeerstekens zo dikwijls nieuwe tekens geplaatst of de thans bestaande vernieuwd moeten worden. De volledige vervanging van de verkeerstekens, welke niet met het in dit Protocol voorgeschreven stelsel overeenkomen, vindt plaats binnen tien jaren na het tijdstip, waarop dit Protocol voor de onderscheidene Partijen in werking treedt.

Artikel 2

De Partijen bij dit Protocol verbinden zich die verkeerstekens, welke weliswaar hetzelfde kenmerkend uiterlijk hebben als een teken, behorend tot het in dit Protocol voorgeschreven stelsel, doch met een andere strekking worden gebruikt, te vervangen zodra dit Protocol in werking treedt.

DEEL II

Verkeerstekens langs de weg

HOOFDSTUK I

Artikel 3

Het internationale stelsel van verkeerstekens langs de weg omvat drie categorieën van tekens en wel:

- a. gevaarstekens;
- b. tekens, welke een bepaald voorschrift weergeven, onderscheiden in:
 1. verbodstekens;
 2. gebodstekens.
- c. tekens, welke een enkele aanduiding inhouden, onderscheiden in:
 1. aanwijzingstekens;
 2. richtingvooraanduidings- en richtingaanduidingstekens;
 3. plaatsaanduidings- en wegaanduidingstekens.

Artikel 4

Voor elke categorie van tekens heeft het verkeersbord een afzonderlijke vorm.

Artikel 5

1. De symbolen van de verkeerstekens, zoals deze in de bij dit Protocol behorende tabellen zijn weergegeven, worden door de Partijen aanvaard als de grondslag voor hun verkeerstekens langs de weg. Als regel blijven de tekens binnen de omlijning van het verkeersbord.

2. Zo dikwijls de Partijen het nodig oordelen de symbolen te wijzigen, moeten de wijzigingen van dien aard zijn, dat zij het wezenlijke kenmerk der symbolen niet aantasten.

3. Ter verduidelijking van de tekens mogen toelichtende mededelingen worden gedaan op een onder het verkeersbord aangebracht rechthoekig bord.

4. Zo dikwijls in de tekens zelf of op de aanvullingsborden een opschrift wordt gebezigd, luidt dit in de nationale taal of talen, alsmede desgewenst in een der officiële talen van de Verenigde Naties.

5. Nieuwe symbolen, door de Partijen ingevoerd overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van artikel 17 van het op 19 September 1949 te Genève voor ondertekening opengestelde Verdrag nopens het wegverkeer worden aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties medegedeeld, die alle Partijen daarvan kennis geeft.

Artikel 6

1. Voor de tekens, symbolen en opschriften worden de in dit Protocol voorgeschreven kleuren gebruikt, tenzij bijzondere omstandigheden de toepassing er van verhinderen.

2. Wanneer de keuze der kleuren vrij is, past elk land voor eenzelfde categorie van tekens, gebruikt onder gelijke omstandigheden, dezelfde kleuren toe.

3. De keerzijde der verkeersborden draagt een neutrale kleur behoudens voorzoveel betreft de borden, weergegeven onder III, C, 1a en III, C, 1b en het symbool, weergegeven onder II, A, 15 indien dit aan de keerzijde van het onder II, A, 14 weergegeven bord is aangebracht.

Artikel 7

De reflectoren mogen de weggebruikers niet verblinden of de duidelijkheid van het symbool of van het opschrift nadelig beïnvloeden.

Artikel 8

1. De afmetingen der verkeersborden zijn zodanig, dat het teken op een afstand goed zichtbaar is en goed begrijpelijk van nabij.

2. Ter verzekering van de grootst mogelijke eenvormigheid zijn de afmetingen der onderscheidene tekens in elk land genormaliseerd. Als regel worden voor elk soort verkeersteken twee formaten gebruikt, te weten een standaard formaat en een verkleind formaat ten gebuike onder omstandigheden, welke de opstelling van het stan-

daard formaat verhinderen of zo dikwijls de veiligheid der weggebruikers zulks niet vereist. Onder bijzondere omstandigheden mag binnen bebouwde kommen of ter herhaling van het hoofdteken een speciaal klein formaat teken worden gebruikt.

Artikel 9

1. Buiten bebouwde kommen bedraagt de afstand tussen de midden loodlijn van het verkeersbord en de naastbijzijnde kant van de rijweg ten hoogste 2 meter, tenzij bijzondere omstandigheden zulks verhinderen.

2. Binnen bebouwde kommen en in bergachtige streken bedraagt de afstand tussen de naar de rijweg gekeerde rand van het verkeersbord en een op de kant van de rijweg opgerichte verticale lijn tenminste 50 centimeter. In bijzondere omstandigheden mag deze afstand evenwel kleiner zijn.

Artikel 10

1. In dit Protocol betekent de hoogte van verkeersborden boven de grond: de hoogte, gemeten van de benedenzijde van het bord tot het door de kruin van weg gaande horizontale vlak.

2. Voorzoveel mogelijk wordt langs eenzelfde weg een gelijke hoogte in acht genomen.

HOOFDSTUK II

Categorie I. Gevaarstekens

Artikel 11

1. De borden voor de gevaarstekens hebben de vorm van een gelijkzijdige driehoek met één punt omhoog gericht, behalve dat voor het teken *nadering voorrangsweg* (I, 22), waarvan één punt omlaag is gericht.

2. Deze verkeersborden hebben een rode rand om een witte of gele achtergrond. De symbolen zijn zwart, althans donker van kleur.

3. Voor tekens van het standaard formaat bedraagt de lengte van elke zijde van de driehoek tenminste 90 centimeter; van het verkleinde formaat tenminste 60 centimeter.

4. De tekens zijn aangebracht aan de wegzijde, waarlangs het verkeer, waarop zij betrekking hebben, nadert en zijn het verkeer tegemoet gewend. Zij mogen aan de andere zijde van de weg worden herhaald.

5. Voorzover hierna in dit Protocol niet anders wordt bepaald, zijn de tekens aangebracht op een afstand van tenminste 150 en ten hoogste 250 meter van het gevaarlijke punt, waarop zij doelen, tenzij zulks ten gevolge van plaatselijke omstandigheden onuitvoerbaar is. In dergelijke uitzonderingsgevallen wordt het teken aangebracht op minder dan 150 meter afstand, doch zo ver mogelijk verwijderd van het gevaarlijke punt en worden bijzondere voorzieningen getroffen.

6. De hoogte der tekens bedraagt ten hoogste 2.20 meter en, buiten bebouwde kommen, tenminste 60 centimeter.

7. De tekens zijn zo aangebracht, dat zij niet aan het oog worden onttrokken en geen hinder aan voetgangers berokkenen.

Artikel 12

Het teken *uitholling overdwars* (I, 1) wordt gebruikt ter aanduiding van de nadering van bijvoorbeeld een oneffen weggedeelte of een hoge brug.

Artikel 13

1. Het teken *gevaarlijke bocht* of *gevaarlijke bochten* (I, 2) wordt slechts gebruikt ter aanduiding van de nadering van een bocht of van bochten, welke gevaarlijk zijn door hun uiterlijke eigenschappen of door gebrek aan zicht.

2. Ter vervanging van het hierboven bedoelde teken mag elk der Partijen tekens kiezen, welke een duidelijker aanduiding van de bocht of bochten inhouden. Zulk een vervanging is voor het gehele grondgebied van de betrokken Partij van toepassing. Deze vervangende tekens zijn:

- I, 3 — bocht naar rechts;
- I, 4 — bocht naar links;
- I, 5 — S-bocht, eerst naar rechts;
- I, 6 — S-bocht, eerst naar links.

Artikel 14

Het teken *kruispunt* (I, 7) wordt gebruikt ter aanduiding van de nadering van een splitsing, een kruising of een vereniging van wegen. Binnen bebouwde kommen wordt dit teken slechts in uitzonderingsgevallen gebruikt.

Artikel 15

1. Het teken *bewaakte spoorwegovergang* (I, 8) wordt gebruikt ter aanduiding van de nadering van iedere bewaakte spoorwegovergang.

2. Het teken *onbewaakte spoorwegovergang* (I, 9) wordt gebruikt ter aanduiding van de nadering van iedere onbewaakte spoorwegovergang, al of niet voorzien van automatische signalen.

3. Op wegen met een intensief verkeer met motorrijtuigen gedurende de nacht zijn de in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde tekens doelmatig verlicht of voorzien van reflectoren of reflecterende materialen.

4. De afsluitbomen van spoorwegovergangen zijn geschilderd in rode en witte, dan wel in rode en lichtgele strepen. Zij mogen evenwel ook wit of lichtgeel zijn geschilderd met in het midden een grote rode schijf. Teneinde de afsluitbomen des nachts beter zichtbaar te maken, zijn zij voorzien van een rood licht of van rode reflectoren,

dan wel van een schijnwerper, welke de bomen verlicht, zolang zij niet volledig zijn geopend.

5. Bij alle onbewaakte spoorwegovergangen is in de onmiddellijke nabijheid van de spoorweg een teken aangebracht in de vorm van een Andreaskruis of een rechthoekig verkeersbord, waarop dat kruis tegen een neutrale achtergrond is aangebracht (I, 10 en I, 11). Ter vermijding van verwarring zijn bewaakte spoorwegovergangen niet van dit teken voorzien. Het Andreaskruis of in elk geval de naar beneden gerichte armen ervan mogen dubbel zijn ingeval van dubbel- of meervoudig spoor. Het is rood en wit of rood en lichtgeel geschilderd.

6. De bepalingen van de voorgaande leden van dit artikel zijn van toepassing op alle spoorwegen met uitzondering van locaalspoor- en tramwegen. Buiten bebouwde kommen hebben de tekens betreffende overgangen van locaalspoor- en tramwegen dezelfde kenmerken, vorm en betekenis als die betreffende overgangen van spoorwegen voor interlocaal verkeer. Evenwel mag elk der Partijen met betrekking tot het gebruik van de in dit artikel bedoelde verkeers-tekens bepaalde vereenvoudigingen of uitzonderingen toestaan, in het bijzonder ten aanzien van minder belangrijke wegen voor lokaal verkeer of waar een tramwegovergang samenvalt met een kruispunt.

7. Aan de onderscheiden Partijen wordt overgelaten voorschriften te geven met betrekking tot binnen bebouwde kommen gelegen gedeelten van locaalspoor- en tramwegen, alsook met betrekking tot aftakkingen naar fabrieken of daarmede overeenkomende zijsporen.

Artikel 16

1. Het teken *gevaarlijke helling* (I, 12) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een gevaarlijke helling. De helling moet sterker zijn dan een op tien of de omstandigheden ter plaatse moeten van dien aard zijn, dat de helling gevaar oplevert.

2. De sterkte der helling wordt in het teken aangegeven, zoals bijvoorbeeld in de figuren I, 12a en I, 12b.

Artikel 17

Het teken *wegversmalling* (I, 13) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een punt, waar de rijweg in die mate smaller wordt, dat dit gevaar zou kunnen opleveren.

Artikel 18

Het teken *beweegbare brug* (I, 14) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een brug, welke kan worden geopend.

Artikel 19

1. Het teken *opgebroken weg* (I, 15) wordt gebruikt ter aanduiding van de nadering van een plaats, waar aan de weg een werk wordt uitgevoerd.

2. Het begin en het einde van het werk worden des nachts duidelijk aangegeven.

Artikel 20

Het teken *mogelijkheid slipgevaar* (I, 16) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een gedeelte van de rijbaan, hetwelk onder bepaalde omstandigheden een glad wegdek kan hebben.

Artikel 21

1. Het teken *oversteekplaats voor voetgangers* (I, 17) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een oversteekplaats voor voetgangers. De wijze, waarop deze oversteekplaatsen zelve zijn aangegeven, wordt vastgesteld door het bevoegde gezag.

2. Op dit teken zijn de bepalingen van het vijfde lid van artikel 11 van dit Protocol niet van toepassing.

Artikel 22

1. Het teken *kinderen!* (I, 18) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een plaats, waar gewoonlijk veel kinderen zijn, zoals een school of een speelplaats.

2. Op dit teken zijn de bepalingen van het vijfde lid van artikel 11 van dit Protocol niet van toepassing.

Artikel 23

Het teken *pas op voor dieren* (I, 19) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks noodzakelijk oordeelt ter aanduiding van een punt, waar de weg in een speciaal gebied komt, waar men rekening moet houden met het tegenkomen van loslopende dieren.

Artikel 24

Het teken *kruising met niet-voorrangsweg* (I, 20) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks op een voorrangsweg of hoofdverkeersweg nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een kruispunt met een niet-voorrangsweg, zulks in het gebied van een Partij, waar het gebruik van dit teken met de verkeersvoorschriften overeenstemt.

Artikel 25

1. Het teken *ander gevaar* (I, 21) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering

van een ander gevaar dan die, omschreven in de artikelen 12 tot en met 24 van dit Protocol.

2. Het symbool mag evenwel worden vervangen door een binnen het teken aangebracht opschrift in zwart of andere donkere kleur, waarmede het gevaar zoals een verkeersplein, beperkte hoogte of breedte, een pont of vallend gesteente wordt omschreven.

3. Dit teken draagt steeds of het symbool of een opschrift, dan wel beide.

4. Beneden het verkeersbord mag daarenboven een rechthoekig bord worden aangebracht met een opschrift of een in het gebied van de betrokken Partij gangbaar symbool.

Artikel 26

In het gebied van een Partij, waar atmosferische toestanden het gebruik van een volledig bord niet toelaten, mag een uitgesneden rode driehoek worden gebruikt ter aanduiding van de in de artikelen 12 tot en met 25 bedoelde gevaren. In dat geval wordt steeds beneden de driehoek een rechthoekig bord aangebracht, waarop het toepasselijke symbool of opschrift, dan wel beide het gevaar aanduiden.

Artikel 27

1. Het teken *nadering voorrangsweg* (I, 22) wordt gebruikt om een bestuurder erop te wijzen, dat hij de doorgang voor zich langs moet vrijlaten voor voertuigen, gaande langs de weg, welke hij nadert.

2. Dit teken wordt op wegen zonder voorrang op passende afstand van het kruispunt aangebracht, welke afstand buiten bebouwde kommen ten hoogste 50 meter en daarbinnen ten hoogste 20 meter bedraagt.

Het verdient aanbeveling op zulke wegen bovendien zo dicht mogelijk bij het kruispunt een teken, merk of streep aan te brengen, om aan te duiden, waar men zich moet opstellen.

3. Het teken I, 22 mag worden voorafgegaan door een vooraanduidingsteken, bestaande in het teken I, 22, aangevuld met een rechthoekig bord, waarop de afstand tot het kruispunt is aangegeven, zoals in figuur I, 22a, zulks in het bijzonder, wanneer er geen teken *kruispunt* (I, 7) is aangebracht. Het vooraanduidingsteken wordt herhaald na elke kruising, totdat de voorrangsweg of hoofdverkeersweg is bereikt.

HOOFDSTUK III

Categorie II. Tekens, welke een bepaald voorschrift weergeven

Artikel 28

1. De tot deze categorie behorende tekens geven een door het bevoegde gezag uitgevaardigd voorschrift weer, hetwelk zowel een verbod als een gebod kan inhouden.

2. De borden voor de tekens van deze categorie zijn cirkelvormig.

3. Behoudens voorzover betreft het teken II, A, 16 bedraagt de middellijn tenminste 60 centimeter voor het standaardformaat en tenminste 40 centimeter voor het verkleinde formaat. Voor de tekens II, A, 15, II, A, 17, II, A, 18, II, B, 1 en II, B, 2, mag de middellijn tot 20 centimeter worden verminderd bij gebruik van tussentijdse tekens.

3. De tekens zijn aangebracht aan de wegzijde, waarlangs het verkeer, waarop zij betrekking hebben, nadert en zijn het verkeer tegemoet gewend. De tekens mogen aan de andere zijde van de weg worden herhaald.

5. De tekens zijn aangebracht in de onmiddellijke nabijheid van het punt, waar het verbod of gebod aanvangt of voortduurt. Niettemin mogen de tekens, welke een verbod tot afslaan weergeven of een verplichte richting aangeven, op passende afstand te voren worden aangebracht.

6. De hoogte der tekens bedraagt ten hoogste 2.20 meter en tenminste 60 centimeter.

II. A. Verbodstekens

Artikel 29

Behoudens voorzover elders in dit Protocol of in de figuren anders wordt bepaald, zijn de kleuren van de tekens, welke een verbod weergeven, wit of lichtgeel met rode rand en zwart of donker gekleurd symbool.

Artikel 30

De tekens, welke een verbod voor het verkeer weergeven, zijn de volgende:

a. het teken *gesloten voor alle voertuigen in beide richtingen* (II. A. 1);

b. het teken *gesloten voor alle voertuigen in één richting* (II. A. 2); dit teken is rood met een witte of lichtgekleurde horizontale balk;

c. het teken *verbod links- of rechts afslaan* (II. A. 3); de pijl is naar rechts of naar links gericht, al naar de strekking van het verbod;

d. het teken *verbod inhalen* (II. A. 4); dit teken wordt gebruikt om aan te geven, dat het alle motorrijtuigen verboden is om in te halen. Waar linkshouden als regel geldt, worden de kleuren van de in de figuur aangegeven motorrijtuigen verwisseld.

Artikel 31

De tekens, welke een verbod voor bepaalde soorten voertuigen weergeven, zijn de volgende:

a. het teken *gesloten voor alle motorrijtuigen, uitgezonderd motorrijwielen zonder zijspan* (II. A. 5);

- b. het teken *gesloten voor motorrijwielen zonder zijspan* (II. A. 6);
- c. het teken *gesloten voor alle motorrijtuigen* (II. A. 7);
- d. het teken *gesloten voor vrachtoertuigen van meer dan ton totaal gewicht* (II. A. 8);
- e. het teken *gesloten voor wielrijders* (II. A. 9).

Artikel 32

De tekens, welke een beperking aangeven van de afmetingen, het gewicht of de snelheid, toegestaan voor voertuigen, zijn de volgende:

- a. het teken *gesloten voor voertuigen, waarvan de grootste breedte meer dan meter (voet) bedraagt* (II. A. 10);
- b. het teken *gesloten voor voertuigen, waarvan de grootste hoogte meer dan meter (voet) bedraagt* (II. A. 11.);
- c. het teken *gesloten voor voertuigen van meer dan ton totaal gewicht* (II. A. 12); op een rechthoekig bord, aangebracht beneden dit teken, mogen aanwijzingen betreffende bijzondere verkeersvoorschriften of het maximum op een brug toegestane aantal voertuigen worden toegevoegd.
- d. het teken *gesloten voor voertuigen met asdruk van meer dan ton* (II. A. 13);
- e. het teken *snelheidsbeperking* (II. A. 14); beneden dit teken mag een rechthoekig bord worden aangebracht met een rode rand en een opschrift, vermeldende de bijzonderheden van de toegestane maximum snelheid;
- f. het teken *einde snelheidsbeperking* (II. A. 15) (witte of lichtgele achtergrond, doorsneden door hellende balk in zwart of donkere kleur) wordt gebruikt ter aanduiding van de plaats, waar het teken snelheidsbeperking zijn geldigheid verliest. Het mag worden aangebracht aan de keerzijde van het teken II. A. 14, ook al zou het dienengevolge niet zijn aangebracht aan de wegzijde, waarlangs het verkeer, waarop het betrekking heeft, nadert.

Artikel 33

1. Het teken *stop bij kruispunt* wordt gebruikt in gevallen, dat verkeersvoorschriften zulks vereisen om een bestuurder er op te wijzen, dat hij moet stilhouden alvorens zich op een voorrangsweg of hoofdverkeersweg te begeven.

2. Dit teken bestaat uit een naar beneden gerichte rode driehoek, omsloten door een rode cirkel. De driehoek mag het woord „stop” dragen, zoals aangegeven in figuur II. A. 16.

3. De middellijn van dit teken bedraagt ten minste 90 centimeter voor het standaardformaat en ten minste 60 centimeter voor het verkleinde formaat.

4. Dit teken wordt aangebracht langs wegen zonder voorrang op passende afstand van het kruispunt, welke afstand binnen bebouwde

kommen ten hoogste 50 meter en daarbuiten ten hoogste 25 meter bedraagt.

Het verdient aanbeveling op zulk een weg bovendien zo dicht mogelijk bij het kruispunt een teken, merk of streep aan te brengen om aan te duiden, waar men zich moet opstellen.

5. Het teken II. A. 16 mag worden voorafgegaan door een voor-aanduidingsteken, bestaande uit het teken I, 22, aangevuld met een rechthoekig bord, waarop de afstand tot het kruispunt is aangegeven, zoals in figuur I, 22a. Het vooraanduidingsteken wordt na elk kruispunt herhaald, totdat de voorrangsweg of hoofdverkeersweg is bereikt.

Artikel 34

1. Het teken *stop (douane)* wordt gebruikt om de nabijheid van een douanepost aan te geven, waar het verplicht is stil te houden. Het woord „Douane” is op het teken aangebracht. De vertaling van het woord „Douane” in de taal van het aangrenzende grondgebied mag worden toegevoegd (II. A. 17).

2. Dit teken mag worden gebruikt om andere verplichtingen tot stilhouden aan te geven, in welk geval het opschrift „Douane” wordt vervangen door een opschrift, dat de reden van de verplichting tot stilhouden omschrijft.

Artikel 35

1. Het teken *stilstaan en wachten aan bepalingen gebonden* (II.A.18) wordt gebruikt om aan te geven, dat het verboden is een voertuig te doen of laten stilstaan of wachten en om aan te geven, dat het doen of laten wachten beperkt is toegestaan. Dit teken bestaat uit een blauw veld diagonaalsgewijs doorsneden door een rode balk en omsloten door een rode rand.

2. Het teken zonder verklarend opschrift wordt gebruikt om aan te geven, dat het wachtverbod voortdurend geldt.

3. Op een bord, bevestigd onder het teken, dan wel in het teken zelf, mogen opschriften worden aangebracht, welke nader aangeven:

a. de uren, gedurende welke het wachtverbod geldt;

b. de duur van het toegestane wachten;

c. de dagen, waarop wachten hetzij aan de ene, hetzij aan de andere zijde van de weg is toegestaan;

d. de uitzonderingen met betrekking tot bepaalde soorten van voertuigen,

met dien verstande, dat zulke opschriften de algemene strekking van het teken niet aantasten, noch hetzelfde dubbelzinnig of onbegrijpelijk maken.

4. Een opschrift *stop-verbod*, aangebracht op een bord beneden het teken of in het teken zelf, geeft aan dat het verboden is een voertuig te doen of laten stilhouden.

5. Partijen, welke ter aanduiding van het verbod voor voer-

tuigen, al dan niet met bestuurders, om gedurende lange tijd te parkeren, het teken *parkeerverbod* hebben aangenomen (rode schijf, waarin de letter P met diagonaal gerichte rode streep), staat het voorlopig vrij hun stelsel wat dat betreft ongewijzigd te laten. Het teken II.A.18 is evenwel het enige, dat in dit Protocol voor dat doel wordt aangenomen en het wordt der Partijen nadrukkelijk aanbevolen het stopverbod of wachtverbod voor voertuigen op hun grondgebied te regelen overeenkomstig de hierboven in de leden 1 tot en met 4 vervatte beginselen.

II. B. Gebodstekens

Artikel 36

1. De kleur van de gebodstekens bestaat uit een blauwe achtergrond met wit symbool.

2. De gebodstekens zijn de volgende:

a. het teken *verplichte richting* (II.B.1); het is toegestaan veranderingen in het symbool van dit teken aan te brengen ter voorziening in bijzondere gevallen;

b. het teken *verplicht rijwielpad* (II.B.2) wordt gebruikt om aan te geven, dat wielrijders verplicht zijn een speciaal voor hen bestemd pad te gebruiken.

HOOFDSTUK IV

Categorie III. Tekens, welke een enkele aanduiding inhouden

Artikel 37

1. De tekens van deze categorie zijn rechthoekig van vorm.

2. Wanneer de keuze der kleuren vrij is, mag rood in geen geval overheersen.

III. A. Aanwijzingstekens

Artikel 38

1. Het teken *parkeren* (III.A.1) wordt gebruikt ter aanduiding van plaatsen, waar parkeren is toegestaan.

2. Het bord voor dit teken is vierkant van vorm.

3. De zijde van het vierkant bedraagt tenminste 60 centimeter voor het teken van standaardformaat en tenminste 40 centimeter voor het teken van verkleind formaat.

4. Het teken staat het verkeer tegemoet gewend dan wel evenwijdig aan de rijweg.

5. De kleur van het teken is blauw en die van de letter P wit.

6. Een rechthoekig bord beneden het teken mag worden gebruikt voor opschriften, welke de periode aangeven, gedurende welke parkeren is toegestaan of de richting naar de parkeerplaats.

Artikel 39

1. Het teken *hospitaal of ziekenhuis* wordt gebruikt om de bestuurders van voertuigen erop te wijzen, dat zij de voorzorgen be-

horen te nemen, vereist wegens de nabijheid van een geneeskundige inrichting en in het bijzonder ter vermijding van onnodig lawaai.

2. Dit teken bestaat uit het symbool H boven het woord „hospitaal”, als weergegeven in figuur III.A.2.

3. De kleur van het teken is blauw met het opschrift in wit.

4. Het teken staat het verkeer tegemoet gewend.

Artikel 40

1. De tekens ter aanduiding van de hulpposten zijn de volgende:

a. het teken *hulppost of meldingspost* (III, A. 3 en III, A. 4) wordt gebruikt om aan te geven, dat er in de nabijheid een hulp- of meldingspost is, verzorgd door een van overheidswege erkende vereniging;

b. het teken *reparatiepost* (III, A. 5) wordt gebruikt om aan te geven, dat er in de nabijheid een reparatiepost is;

c. het teken *telefoon* (III, A. 6) wordt gebruikt om aan te geven, dat er een telefoonpost in de nabijheid is;

d. het teken *benzinepomp* (III, A. 7) wordt gebruikt om aan te geven, dat er op een afstand, aangegeven op het teken, een benzinepomp aanwezig is.

2. Het in dit artikel bepaalde teken is zo aangebracht, dat de korte zijden van de rechthoek horizontaal lopen. De kleur is blauw met een zwart of donker gekleurd symbool in een wit vierkant. Van de tekens III. A. 3 en III. A. 4 is het symbool evenwel rood. De zijde van het vierkant bedraagt tenminste 30 centimeter. Bij het teken III. A. 7 is het vierkant vervangen door een rechthoek met de korte zijden horizontaal.

3. De in het eerste lid onder *b*, *c* en *d* omschreven tekens mogen worden aangebracht, waar het bevoegde gezag zulks noodzakelijk acht.

Artikel 41

1. De aanvang van een voorrangsweg mag worden aangeduid met het teken *voorrangsweg* (III, A. 8).

2. Ook mag het teken langs voorrangswegen worden herhaald.

3. Wanneer het teken III, A. 8 is gebruikt, wordt het einde van de voorrangsweg aangeduid door het teken *einde voorrangsweg* (III, A. 9)

4. Het teken III, A. 9 mag eveneens worden gebruikt om aan te duiden, dat het einde van de voorrangsweg nadert. In dat geval wordt beneden het teken een rechthoekig bord aangebracht, waarop de afstand is aangegeven, waarna de voorrang eindigt, zoals in figuur III, A. 9a.

5. De borden voor de in dit artikel bepaalde tekens bestaan in een vierkant, waarvan één punt naar beneden is gericht.

6. De zijde van het vierkant bedraagt tenminste 60 centimeter voor het standaardformaat, tenminste 40 centimeter voor het ver-

kleinde formaat en 25 centimeter voor binnen bebouwde kommen herhaalde tekens.

7. De in dit artikel bepaalde tekens hebben een geel binnenvlak, waaromheen een witte rand, het geheel omsloten door een zwarte of donker gekleurde bies. Bij het teken III. A. 9 is de dwarsbalk zwart of donker van kleur.

8. De tekens zijn aangebracht aan de wegzijde, waarlangs het verkeer, waarop zij betrekking hebben, nadert en zij zijn het verkeer tegemoet gewend. De tekens mogen aan de andere zijde van de weg worden herhaald.

III. B. Richtingvooraanduidingstekens en richtingaanduidingstekens

Artikel 42

1. De richtingvooraanduidingstekens zijn rechthoekig van vorm.
2. De grootte is zodanig, dat de aanduiding voor bestuurders van snelrijdende voertuigen goed begrijpelijk is.
3. Deze tekens hebben hetzij een lichte achtergrond met donker gekleurde letters, hetzij een donkere achtergrond met licht gekleurde letters.
4. Deze tekens worden langs gewone wegen aangebracht op een afstand van 100 tot 250 meter van het kruispunt. Langs speciale autowegen mag deze afstand tot 500 meter vermeerderd worden.
5. De figuren III. B. 1a en III. B. 1b zijn voorbeelden van dit teken.

Artikel 43

1. Richtingaanduidingstekens zijn rechthoekig met de lange zijden horizontaal gericht en zij lopen aan één zijde in een punt uit.
2. Namen van andere plaatsen, welke in dezelfde richting liggen, mogen op het teken worden bijgevoegd.
3. Wanneer afstanden worden aangegeven, worden de cijfers, waarmede het aantal kilometers (of mijlen) wordt aangeduid, geplaatst tussen de plaatsnaam en de punt.
4. De kleuren van deze tekens zijn dezelfde als die van de richtingvooraanduidingstekens.
5. De figuren III. B. 2a en III. B. 2b zijn voorbeelden van dit teken.

III. C. Plaatsaanduidings- en wegaanduidingstekens

Artikel 44

1. Plaatsaanduidingstekens zijn rechthoekig van vorm met de lange zijden horizontaal gericht.
2. De grootte van deze tekens is zodanig en zij zijn zodanig aangebracht, dat zij zelfs des nachts zichtbaar zijn.

3. Deze tekens hebben hetzij een lichte achtergrond met donkergekleurde letters, hetzij een donkere achtergrond met lichtgekleurde letters.

4. Deze tekens worden geplaatst aan de grens van een bebouwde kom aan de wegzijde, waarlangs het verkeer, waarop zij betrekking hebben, nadert en zij zijn het verkeer tegemoet gewend.

5. De figuren III. C. 1a en III. C. 1b zijn voorbeelden van dit teken.

Artikel 45

1. De wegaanduidingstekens met cijfers of letters dan wel een combinatie van beide zijn rechthoekig van vorm.

2. De opschriften mogen op kilometerpalen of boven of onder andere tekens worden aangebracht of als afzonderlijke tekens worden geplaatst.

3. De figuur III. C. 2a is een voorbeeld van dit teken.

DEEL III

Aanvullende bepalingen met betrekking tot spoorwegovergangen

Artikel 46

Voorzover de omstandigheden zulks vereisen mag ter aanvulling worden gebruik gemaakt van hulptekens, zoals verticale borden, aangebracht onder de tekens I. 8 en I. 9, en daarna op tweedeerde en op eenderde van de afstand tusschen het eerste teken en de spoorbaan, welke tekens onderscheidenlijk drie rode balken, twee rode balken en een rode balk vertonen, schuin gericht en tegen een witte of gele achtergrond. De figuren I. 8a, I. 9a, I. 8b, I. 9b, I. 8c en I. 9c zijn voorbeelden van deze tekens.

Artikel 47

Ingeval spoorbomen, welke hetzij met de hand, hetzij werktuigelijk op een afstand worden bediend, niet zichtbaar zijn van de plaats, vanwaar zij worden bediend, zijn zij voorzien van geluidsignalen of met het oog waarneembare signalen, welke de weggebruikers tijdig waarschuwen, dat de spoorbomen op het punt staan gesloten te worden. De snelheid, waarmede spoorbomen gesloten worden, is zodanig, dat weggebruikers, die zich reeds op de spoorwegovergang bevinden, in de gelegenheid zijn deze tijdig te verlaten.

Artikel 48

Bij alle bewaakte spoorwegovergangen zijn de spoorbomen doorlopend bewaakt zolang er treinverkeer plaatsvindt. Wordt de hoedanigheid van bewaakte spoorwegovergang duurzaam vervangen door die van onbewaakte overgang met automatische signalen of onbewaakte overgang zonder automatische signalen, dan worden de spoorbomen verwijderd, teneinde elk misverstand van de zijde der weggebruikers te vermijden.

Artikel 49

1. Bij alle onbewaakte spoorwegovergangen, voorzien van automatische signalen, wordt in de onmiddellijke nabijheid van de spoorbaan een signaal aangebracht, dat automatisch waarschuwt voor de nadering van treinen. Indien mogelijk wordt dit signaal bevestigd aan dezelfde stijl als het teken in de vorm van het Andreaskruis (I. 10 en I. 11). Het bestaat zo overdag als des nachts uit een of meer rode flikkerlichten, welke aangeven, dat het verkeer langs de weg moet stilhouden. Er worden afdoende maatregelen genomen om defectraken van het automatische signaal te voorkomen, alsook om elke mogelijkheid tot misverstaan van de strekking van het signaal uit te sluiten.

2. Het bovenbedoelde rode lichtsignaal mag vergezeld gaan van een geluidsignaal.

3. Soortgelijke signalen, doch met de hand bediend in plaats van automatisch werkend, worden beschouwd als gelijkwaardig aan de hierboven voorgeschreven automatische signalen voor de nadering van treinen.

Artikel 50

Spoorwegovergangen zijn niet onbewaakt, noch zonder automatische signalen, tenzij de spoorbaan van beide zijden van de overgang voor de weggebruikers duidelijk zichtbaar is, waarbij rekening wordt gehouden met de grootste snelheid der treinen, zodat de bestuurder van een voertuig, van welke zijde hij de spoorbaan ook nadert, tijd heeft voor de spoorwegovergang stil te houden, wanneer er een trein in zicht is en de weggebruikers, die zich bij de nadering van een trein reeds op de overgang bevinden, de overgang tijdig kunnen verlaten.

DEEL IV**Tekens, te geven door de verkeerspolitie**

Artikel 51

Verkeersagenten zijn zodanig toegerust en opgesteld, dat zij voor alle weggebruikers zichtbaar zijn.

Artikel 52

1. De door de verkeersagenten te geven tekens stemmen overeen met een der twee volgende stelsels.

Eerste stelsel

Teken A — stopteken voor voertuigen, welke de verkeersagent van voren naderen: omhoog gestrekte arm met de handpalm naar voren gekeerd.

Teken C — stopteken voor voertuigen, welke de verkeersagent van achteren naderen: een arm zijwaarts gestrekt naar de kant van de rij-

baan, waarlangs het betrokken verkeer nadert, met de handpalm naar voren gekeerd.

De tekens A en C mogen gelijktijdig worden gebruikt.

Tweede stelsel

Teken B — stopteken voor voertuigen, welke de verkeersagent van voren naderen: een arm zijwaarts gestrekt naar de kant van de rijbaan, waarlangs het betrokken verkeer nadert, met de handpalm naar voren gekeerd.

Teken C — stopteken voor voertuigen, welke de verkeersagent van achteren naderen: een arm zijwaarts gestrekt naar de kant van de rijbaan, waarlangs het betrokken verkeer nadert, met de handpalm naar voren gekeerd.

De tekens B en C mogen gelijktijdig worden gebruikt.

2. Bij beide stelsels mag een wenkend gebaar met de hand worden gemaakt om voertuigen te doen voortgaan.

DEEL V

Lichtsignalen ten behoeve van het verkeer

Artikel 53

1. De lichten van de lichtsignalen ten behoeve van het verkeer hebben de volgende betekenis:

a. Bij een stelsel met drie kleuren betekent rood licht, dat voertuigen het signaal niet voorbij mogen rijden en groen licht, dat voertuigen het signaal voorbij mogen gaan; geel licht, wanneer het gebruikt wordt na het groene licht, dat voertuigen het signaal niet voorbij mogen rijden, tenzij het voertuig bij het aangaan van het gele licht het signaal zo dicht is genaderd, dat het uit veiligheidsoogpunt niet meer kan stilhouden vóór het signaal;

geel licht, wanneer het wordt gebruikt te zamen met of na het rode licht, dat een verandering van de aanwijzing van het signaal op handen is en niet, dat voertuigen mogen doorrijden.

b. Bij een stelsel met twee kleuren betekent rood licht, dat voertuigen het signaal niet voorbij mogen rijden; groen licht, dat voertuigen het signaal voorbij mogen rijden; rood licht, dat verschijnt, terwijl het groene licht blijft branden, hetzelfde als het gele licht, dat op het groene volgt bij het stelsel met drie kleuren.

2. Wanneer een enkel geel knipperlicht wordt gebruikt, betekent dit: „voorzichtig!”.

3. De verschillende lichten zijn boven elkaar aangebracht. Als regel is het rode licht boven en het groene licht beneden aangebracht. Bij gebruik van een geel licht is dit laatste tussen het rode en het groene licht aangebracht.

4. Wanneer lichtsignalen ter zijde van de rijweg zijn aangebracht, bedraagt de afstand tussen de benedenrand van het laagste licht en de rijweg als regel ten minste 2 meter en ten hoogste 3,50 meter.

Wanneer de signalen boven de rijweg zijn aangebracht, bedraagt de afstand tussen de benedenrand van het laagste licht en de rijweg ten minste 4,50 meter.

5. Voor zoveel mogelijk behoren de lichtsignalen aan de overzijde van het kruispunt te worden herhaald.

DEEL VI

Op het wegdek aangebrachte tekens

Artikel 54

1. Wanneer een rijbaan buiten een bebouwde kom in meer dan twee rijstroken is verdeeld, behoren deze duidelijk te onderscheiden te zijn.

2. Wanneer een rijbaan met drie rijstroken buiten een bebouwde kom gedeelten bevat, waar het zicht onvoldoende is, dan wel bij andere gevaarlijke punten, wordt de totale breedte van de rijbaan slechts in tweeën verdeeld.

3. Op gedeelten van een rijbaan met twee rijstroken, waar het zicht onvoldoende is, alsmede op andere gevaarlijke punten, behoren de rijstroken duidelijk te onderscheiden te zijn.

4. Het aangeven van rijstroken als bepaald in het tweede en derde lid betekent, dat een voertuig onder normale verkeersomstandigheden de voor zijn richting bestemde rijstrook niet behoort te verlaten.

Artikel 55

1. Wanneer de kanten van de rijbaan door middel van lichten of reflectoren zijn aangegeven, kunnen daartoe twee verschillende kleuren worden gebruikt.

2. Rood of oranje kunnen worden gebruikt om de kant van de rijbaan aan te geven aan de wegzijde, waarlangs het betrokken verkeer nadert en wit ter aanduiding van de kant van de rijbaan aan de overzijde.

3. Bij gebruik van lichten of reflectoren ter aanduiding van de aanwezigheid van verkeerszuilen of vluchtheuvels op de rijbaan verdienen wit en geel de voorkeur.

DEEL VII

Slotbepalingen

Artikel 56

1. Dit Protocol is tot 31 December 1949 opengesteld voor ondertekening door de Staten, welke het op 19 September 1949 te Genève voor ondertekening opengestelde Verdrag nopens het wegverkeer hebben ondertekend.

2. Dit Verdrag wordt bekrachtigd. De bekrachtigingsoorkonden worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties.

3. Met ingang van 1 Januari 1950 is dit Protocol opengesteld voor toetreding door Staten, welke het Verdrag nopens het wegverkeer hebben ondertekend, alsmede door Staten, welke daartoe toetreden of daartoe toegetreden zijn. Het Protocol is eveneens opengesteld voor toetreding voor en namens afhankelijke gebieden, waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam vormen, indien eveneens toetreding tot het Verdrag voor en namens het betrokken afhankelijke gebied heeft plaats gevonden.

4. Toetreding geschiedt door nederlegging van een toetredingsoorkonde bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

Artikel 57

1. Elke Staat kan bij de ondertekening, de bekrachtiging of de toetreding, alsook te allen tijde daarna in een aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gerichte kennisgeving verklaren, dat de bepalingen van dit Protocol mede van toepassing zullen zijn voor één of meer der gebieden, voor welke buitenlandse betrekkingen hij verantwoordelijk is. Deze bepalingen worden voor de in de kennisgeving genoemde gebieden van toepassing dertig dagen na ontvangst dier kennisgeving door de Secretaris-Generaal of, bijgeval het Protocol op dat tijdstip nog niet in werking is getreden, op het tijdstip van in werking treden van het Protocol.

2. Voor zover de omstandigheden zulks toelaten verbinden de Partijen zich zo spoedig mogelijk de nodige maatregelen te treffen, ten einde de toepasselijkheid van dit Protocol uit te strekken tot de gebieden, voor welke buitenlandse betrekkingen zij verantwoordelijk zijn, behoudens, voor zover om grondwettelijke redenen vereist, de toestemming van de Regering dier gebieden.

3. Elke Staat, welke overeenkomstig het eerste lid van dit artikel een verklaring heeft afgelegd, waarbij dit Protocol van toepassing wordt verklaard voor een gebied, voor welks buitenlandse betrekkingen hij verantwoordelijk is, kan te allen tijde daarna in een tot de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties gerichte kennisgeving verklaren, dat dit Protocol niet langer van toepassing zal zijn voor het in die kennisgeving genoemde gebied. In dat geval zal het Protocol na verstrijken van een jaar sinds de datum der kennisgeving ophouden voor dat gebied van toepassing te zijn.

Artikel 58

Dit Protocol treedt in werking vijftien maanden na nederlegging van de vijfde bekrachtigings- of toetredingsoorkonde. Voor Staten, welke na dat tijdstip dit Protocol bekrachtigen of daartoe toetreden, treedt het in werking vijftien maanden na nederlegging van hun bekrachtigings- of toetredingsoorkonde.

De Secretaris-Generaal der Verenigde Naties stelt de Staten, welke dit Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, alsmede

andere Staten, welke waren uitgenodigd tot bijwoning van de conferentie van de Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen, in kennis van het tijdstip, waarop dit Protocol in werking treedt.

Artikel 59

Door dit Protocol te bekrachtigen of daartoe toe te treden, verbindt elke Staat, welke Partij is bij het op 30 Maart 1931 te Genève voor ondertekening opengestelde Verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeerstekens, zich dat Verdrag op te zeggen binnen drie maanden na het tijdstip van nederlegging van zijn bekrachtigings- of toetredingsoorkonde ter zake van dit Protocol.

Artikel 60

1. Wijzigingen van dit Protocol kunnen door elk der Partijen worden voorgesteld. Van de tekst van een voorgestelde wijziging wordt kennis gegeven aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die hem aan alle Partijen bij dit Protocol doet toekomen met verzoek binnen vier maanden mede te delen of zij:

a. verlangen, dat een conferentie ter overweging van de voorgestelde wijziging wordt bijeengeroepen;

b. de aanvaarding van de voorgestelde wijziging zonder conferentie voorstaan;

c. de verwerping van de voorgestelde wijziging zonder conferentie voorstaan.

De voorgestelde wijziging wordt door de Secretaris-Generaal eveneens doorgezonden aan alle Staten, niet Partij bij dit Verdrag, welke waren uitgenodigd tot bijwoning van de Conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen.

2. De Secretaris-Generaal roept een conferentie van de Partijen bij dit Protocol ter overweging van de voorgestelde wijziging bijeen, indien het bijeenroepen van een conferentie wordt verlangd door tenminste eenderde der Partijen.

De Secretaris-Generaal nodigt behalve de Partijen bij dit Protocol voor de conferentie uit de Staten, niet Partij bij dit Protocol, welke waren uitgenodigd tot bijwoning van de conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen, alsmede Staten, wier deelneming naar het oordeel van de Economische en Sociale Raad gewenst is.

De bepalingen van dit lid zijn niet van toepassing ingeval een wijziging van dit Protocol overeenkomstig het vijfde lid van dit artikel is aangenomen.

3. Een wijziging van dit Protocol, welke door de conferentie met tweederde meerderheid van stemmen is aangenomen, wordt ter kennis van alle Partijen gebracht ter fine van aanvaarding. Elke wijziging treedt negentig dagen na haar aanvaarding door tweederde

gedeelte der Partijen in werking voor alle Partijen behalve die, welke voor het in werking treden verklaren de wijziging niet aan te nemen.

4. De conferentie kan ten tijde van de aanneming van een wijziging van dit Protocol met tweederde meerderheid van stemmen besluiten, dat de wijziging van zodanige betekenis is, dat Partijen, welke hebben verklaard haar niet te aanvaarden en zulks niet alsnog binnen een periode van twaalf maanden na het in werking treden van de wijziging doen, na verloop dier periode ophouden Partij bij dit Protocol te zijn.

5. Ingeval een tweederde meerderheid der Partijen overeenkomstig het eerste lid onder *b* van dit artikel de Secretaris-Generaal mededeelt de aanvaarding van de wijziging zonder conferentie voor te staan, wordt deze beslissing door de Secretaris-Generaal aan alle Partijen kennis gegeven. De wijziging wordt dan na verloop van negentig dagen na de datum dier kennisgeving van kracht voor alle Partijen, behalve die, welke binnen die periode aan de Secretaris-Generaal mededelen tegen de wijziging bezwaar te hebben.

6. Voorzoveel betreft wijzigingen, welke niet onder de werking van het vierde lid van dit artikel vallen, blijven de bestaande bepalingen van kracht voor de Partijen, welke een verklaring overeenkomstig het derde lid van dit artikel hebben afgelegd of overeenkomstig het vijfde lid hun bezwaar tegen de wijziging hebben kenbaar gemaakt.

7. Partijen, welke met betrekking tot een wijziging een verklaring overeenkomstig het derde lid van dit artikel hebben afgelegd of overeenkomstig het vijfde lid van hun bezwaar hebben kennis gegeven, kunnen deze verklaring onderscheidenlijk dat bezwaar te allen tijde intrekken door een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving. De wijziging is dan voor de betrokken Partij van kracht met ingang van het tijdstip van ontvangst der kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

Artikel 61

Dit Protocol kan met inachtneming van een termijn van een jaar worden opgezegd door een daartoe strekkende kennisgeving aan de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties, die daarvan mededeling doet aan de Staten, welke het Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden. Na verloop van deze termijn treedt het Protocol voor de Partij, welke het aldus heeft opgezegd, buiten werking.

Artikel 62

Een geschil tussen twee of meer Partijen, de uitleg of de toepassing van dit Protocol betreffende, hetwelk zij door onderhandeling noch anderszins kunnen oplossen, kan door elk der betrokken Partijen schriftelijk bij het Internationale Gerechtshof ter beslissing aangehangig worden gemaakt.

Artikel 63

Geen bepaling van dit Protocol wordt geacht de Partijen te beletten de maatregelen te nemen, welke zij voor hun buiten- of binnenlandse veiligheid noodzakelijk achten, voorzoveel die maatregelen verenigbaar zijn met het Handvest der Verenigde Naties en beperkt blijven tot de vereisten der gegeven omstandigheden.

Artikel 64

1. Afgezien van de kennisgevingen ingevolge artikel 5, lid 5, artikel 58, artikel 60, leden 1, 3 en 5 en artikel 61, stelt de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties de in het eerste lid van artikel 56 bedoelde Staten in kennis van:

a. ondertekeningen, bekrachtigingen en toetredingen overeenkomstig artikel 56;

b. kennisgevingen overeenkomstig artikel 57 met betrekking tot de toepasselijkheid van dit Protocol voor bepaalde gebieden;

c. verklaringen, waarbij Staten overeenkomstig het derde lid van artikel 60 wijzigingen van het Protocol aanvaarden;

d. bezwaren tegen wijzigingen van het Protocol, door Staten overeenkomstig het vijfde lid van artikel 60 ter kennis van de Secretaris-Generaal gebracht;

e. het tijdstip van in werking treden van wijzigingen van het Protocol overeenkomstig het derde en vijfde lid van artikel 60;

f. het tijdstip, waarop een Staat overeenkomstig het vierde lid van artikel 60 heeft opgehouden Partij bij het Protocol te zijn;

g. het intrekken van bezwaren tegen een wijziging overeenkomstig het zevende lid van artikel 60;

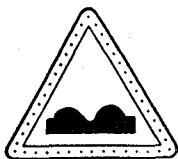
h. de lijst van Staten, gebonden door een wijziging van het Protocol;

i. opzeggingen van het Verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeerstekens van 30 Maart 1931 overeenkomstig artikel 59 van dit Protocol;

j. opzeggingen van dit Protocol overeenkomstig artikel 61.

2. Het origineel van dit Protocol wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal, die aan de in het eerste lid van artikel 56 bedoelde Staten gewaarmerkte afschriften ervan doet toekomen.

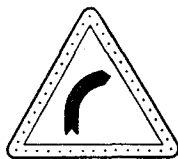
3. De Secretaris-Generaal is gemachtigd dit Protocol bij het in werking treden te registreren.



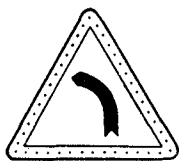
I.1



I.2



I.3



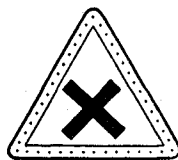
I.4



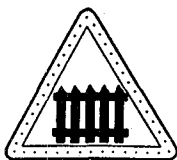
I.5



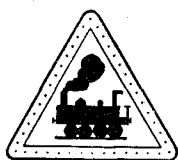
I.6



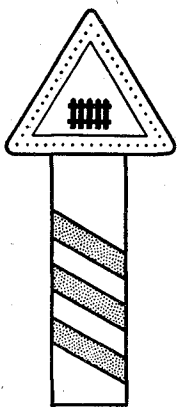
I.7



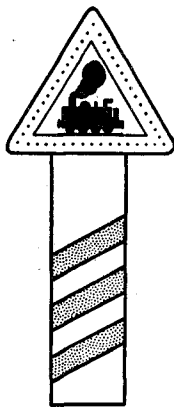
I.8



I.9



I.8*



I.9*



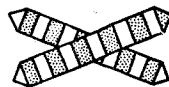
I.8/9*



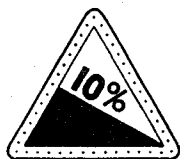
I.8/9*



I.10



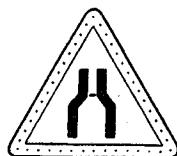
I.11



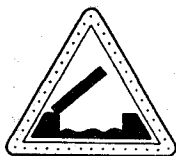
I, 12



I, 12a



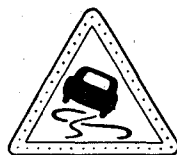
I, 13



I, 14



I, 15



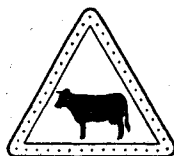
I, 16



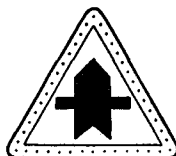
I, 17



I, 18



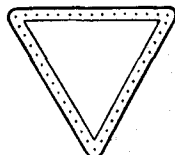
I, 19



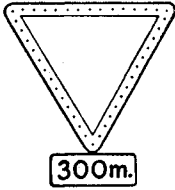
I, 20



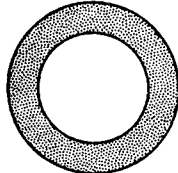
I, 21



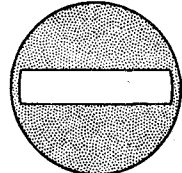
I, 22



I, 22*



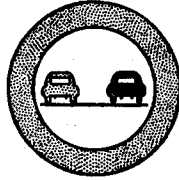
II, A.1



II, A.2



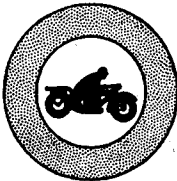
II, A.3



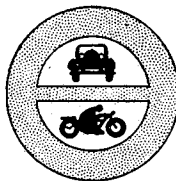
II, A.4



II, A.5



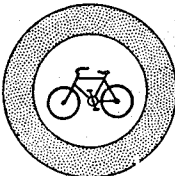
II, A.6



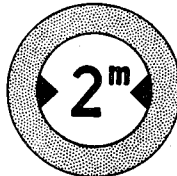
II, A.7



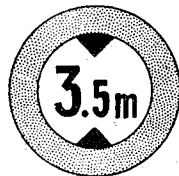
II, A.8



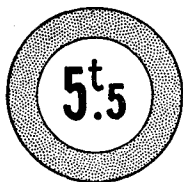
II, A.9



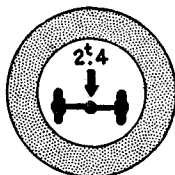
II, A.10



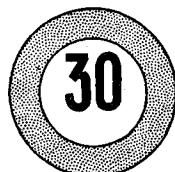
II, A.11



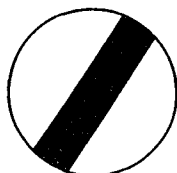
II, A.12



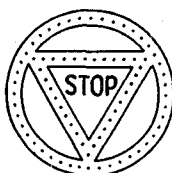
II, A.13



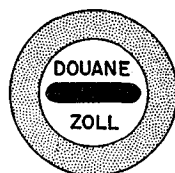
II, A.14



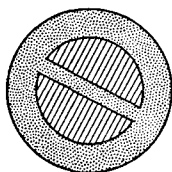
II, A.15



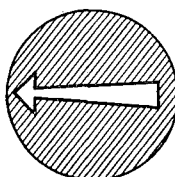
II, A.16



II, A.17



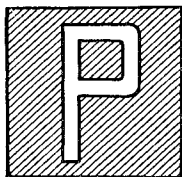
II, A.18



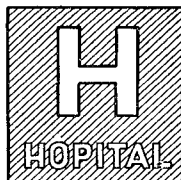
II, B.1



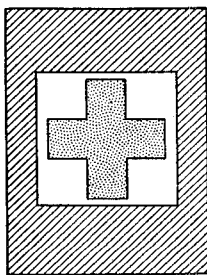
II, B.2



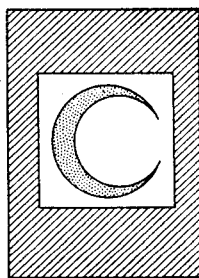
III, A.1



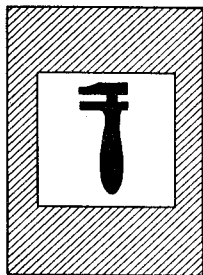
III, A.2



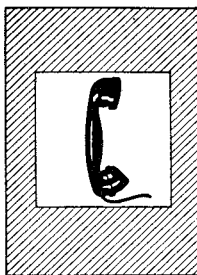
III, A.3



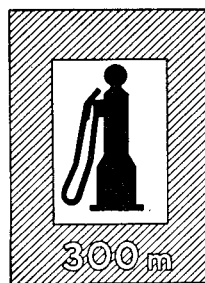
III, A.4



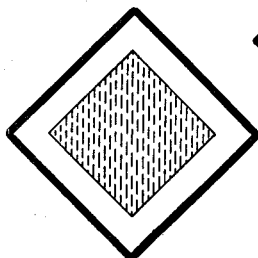
III, A.5



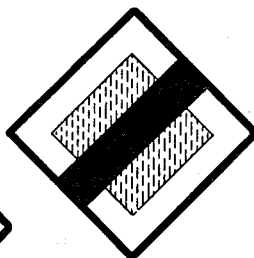
III, A.6



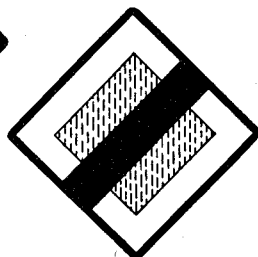
III, A.7



III, A.8

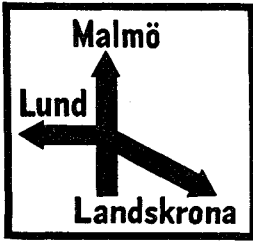


III, A.9

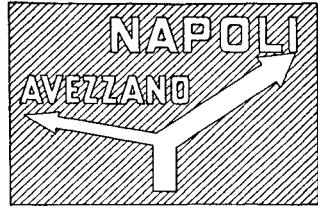


200m

III, A.9*



III, B.1*



III, B.1*



III, B.2*



III, B.2*



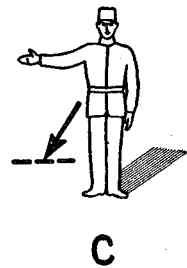
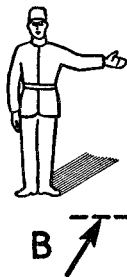
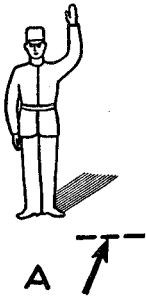
III, C.1*



III, C.1*



III, C.2*



TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende vertegenwoordigers, nadat zij elkander hun volmachten hebben overgelegd en deze in goede en behoorlijke vorm hebben bevonden, dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève, de 19de September negentienhonderd negen en veertig in één exemplaar in de Engelse en Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Afghanistan

Albanië

Argentinië

Australië

Oostenrijk

HERMAN DAHLEN

Onder het voorbehoud met betrekking tot paragraaf 1 van artikel 45 als bedoeld in paragraaf 7 (f) van de Slotacte van de Conferentie voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen.

België

F. BLONDEEL

Bolivia

Brazilië

Bulgarije

Birma

Wit-Russische Socialistische Sowjet Republiek

Canada

Chili

China

Columbia

Costa-Rica

Cuba

Tsjechoslowakije

V. OUSRATA

28 December 1949.

Denemarken

K. BANG

A. BLOM—ANDERSEN

De Dominicaanse Republiek

Ecuador

Egypte

A. K. SAFWAT

Salvador

Ethiopië

Finland

Frankrijk

LUCIEN HUBERT

Griekenland

Guatemala

Haïti

Honduras

Hongarije

IJsland

India

B. N. RAU

29 December 1949.

Iran

Irak

Ierland

Israel

M. KAHANY

M. LUBARSKY

Italië

M. ENRICO MELLINI

Libanon

Onder voorbehoud van ratificatie.

J. MIKAOUI

Liberia

Luxemburg

R. LOGELIN

Mexico

Nederland

J. J. OYEVAAR

Nieuw Zeeland

Nicaragua

Noorwegen

AXEL RONNING

Onder voorbehoud met betrekking tot paragraaf 5 van artikel 15 als bedoeld in paragraaf 7 (e) van de Slotactie van de Conferentie voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen.

Pakistan

Panama

Paraguay

Peru

De Philippijnen

Polen

Portugal

Roemenië

Saoedi Arabië

Zweden

GÖSTA HALL

Onder voorbehoud met betrekking tot paragraaf 5 van artikel 15 als bedoeld in paragraaf 7 (e) van de Slotactie van de Conferentie voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen.

Zwitserland

HEINRICH ROTHMUND

ROBERT PLUMÉZ

PAUL GOTTRET

Syrië

Thailand

Transjordanië

Turkije

Oekraïense Socialistische Sowjet Republiek

De Unie van Zuid-Afrika

De Unie van Socialistische Sowjet Republieken

Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland

De Verenigde Staten van Amerika

Uruguay

Venezuela

Yemen

Joegoslavië

LJUB. KOMNENOVIC

**PROTOCOL BETREFFENDE THANS BEZETTE LANDEN
OF GEBIEDEN**

Geen bepaling van Hoofdstuk VII van het Verdrag nopens het wegverkeer wordt geacht te beletten, dat de Economische en Sociale Raad uitnodigingen tot toetreding tot het Verdrag richt tot thans bezette landen of gebieden, of dat voor en namens dergelijke landen of gebieden toetreding tot het Verdrag plaats vindt.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende vertegenwoordigers dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève, de 19de September 1949 in één exemplaar in de Engelse en Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Het origineel wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die gewaarmerkte afschriften er van zendt aan elk der Regeringen, welke werden uitgenodigd vertegenwoordigers naar de Conferentie af te vaardigen.

(Zie voor de ondertekeningen bladzijden 62—67.)

**SLOTACTE VAN DE CONFERENTIE
DER VERENIGDE NATIES VOOR WEGVERKEER EN
VERKEER MET MOTORRIJTUIGEN**

1. De Conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen werd bijeengeroepen door de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties overeenkomstig resolutie 147B (VII), aangenomen door de Economische en Sociale Raad op 28 Augustus 1948. Deze resolutie luidt als volgt:

„De Economische en Sociale Raad draagt de Secretaris-Generaal op:

1. Een Conferentie van Regeringen bijeen te roepen, niet later dan in Augustus 1949, voor het sluiten van een nieuw wereldverdrag betreffende wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen, daar de twee wereldverdragen van 1926, met name:

- a. het internationale Verdrag betreffende wegverkeer;
- b. het internationale Verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen,

alsmede het daaraan gevolgde Verdrag van 1931 tot het brengen van eenheid in de verkeerstekens, zijn verouderd. Onder meer zullen der Conferentie als uitgangspunt dienen de ontwerp tekst van de Commissie voor het verkeer te land en op de binnenwateren van de Economische Commissie voor Europa, zijnde het resultaat van een door die commissie verrichte studie, en de tekst van het Verdrag van 1943 ter regeling van het Inter-Amerikaanse automobielverkeer;

2. De Economische Commissie voor Europa te verzoeken de bovenbedoelde ontwerp tekst zo spoedig mogelijk te doen voltooien en toe te zenden aan de Secretaris-Generaal;

3. De andere regionale commissie uit te nodigen desgewenst rapporten over dit onderwerp over te leggen;

4. De bovenbedoelde teksten toe te zenden aan alle Regeringen, welke tot de Conferentie worden uitgenodigd;

5. Een voorlopige agenda voor de Conferentie op te stellen;

6a. Tot deelneming aan de Conferentie uit te nodigen alle Staten, welke ten tijde, waarop de Conferentie wordt bijeengeroepen, lid zijn van de Verenigde Naties, alsmede de Staten niet-leden der Verenigde Naties, welke waren uitgenodigd tot deelneming aan de Maritieme Conferentie der Verenigde Naties, en

b. De Regeringen der uitgenodigde Staten te verzoeken hun gedelegeerden volmacht te verlenen tot ondertekening onder voorbehoud van aanvaarding van het Verdrag, dat ter Conferentie mocht worden gesloten;

7. De gespecialiseerde lichamen en de intergouvernementele- en internationale organisaties op dit terrein, voor zover daartoe aanleiding bestaat, uit te nodigen waarnemers naar de Conferentie te zenden;

Besluit, dat het recht om ter Conferentie een stem uit te brengen, mag worden uitgeoefend door alle Staten, leden der Verenigde Naties, alsmede door die Staten, niet-leden, welke overeenkomstig het hierboven onder 6a bepaalde zijn uitgenodigd en partij zijn bij een der hierboven onder 1 aangehaalde Verdragen.

2. De Conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen is gehouden van 23 Augustus 1949 tot en met 19 September 1949.

De Regeringen van de volgende Staten waren ter Conferentie door delegaties vertegenwoordigd:

Oostenrijk	Libanon
België	Luxemburg
Bulgarije	Nederland
Chili	Nicaragua
Tsjecho-Slowakije	Noorwegen
Denemarken	De Philippijnen
De Dominicaanse Republiek	Polen
Egypte	Zweden
Frankrijk	Zwitserland
Guatamala	Thailand
India	De Unie van Zuid-Afrika
Iran	De Verenigde Staten van Amerika
Israël	Het Verenigd Koninkrijk
Italië	Joegoslavië

De Regeringen van de volgende Staten waren ter Conferentie door waarnemers vertegenwoordigd:

Mexico	Australië
Ecuador	Brazilië
Turkije	Canada

De volgende organisaties waren door waarnemers vertegenwoordigd:

A. Intergouvernementele organisaties:

De Internationale Arbeidsorganisatie,

De Interim-Commissie van de Internationale Organisatie voor de Handel,

Het Internationale Instituut voor Unificatie van het Privaatrecht.

B. Niet-gouvernementele organisaties:

De Internationale Kamer van Koophandel,

De Internationale Transportarbeidersbond,

De Internationale Organisatie voor Normalisatie,

De Internationale Unie voor Wegverkeer,

Het Permanente Internationale Bureau van Automobielfabrikanten,

la Fédération Internationale de l'automobile,

Het Verbond van Rode-Kruis Verenigingen,

De Inter-Amerikaanse Federatie van Automobiëclubs.

3. De Conferentie heeft als uitgangspunt voor de besprekingen gebruikt de ontwerp-tekst, opgesteld door de Commissie voor het verkeer te land en op de binnenwateren van de Economische Commissie voor Europa en het Verdrag van 1943 ter Regeling van het Inter-Amerikaanse Automobielerverkeer.

4. Op grond van haar beraadslagingen, zoals vastgelegd in de verslagen van de onderscheiden commissies en de voltallige zittingen, heeft de Conferentie opgesteld en voor ondertekening opengesteld het Verdrag nopens het wegverkeer.

5. Daarenboven heeft de Conferentie opgesteld en voor ondertekening opengesteld een Protocol nopens de verkeerstekens.

6. De Conferentie heeft voorts opgesteld en voor ondertekening opengesteld een Protocol tot uitleg van Hoofdstuk VII betreffende de toetreding tot het Verdrag van thans bezette landen of gebieden.

7. In de loop der werkzaamheden heeft de Conferentie bepaalde andere besluiten genomen, waarvan hieronder melding is gemaakt:

a. een resolutie betreffende internationale proeven in verband met het vaststellen van aanvaardbare normen voor getemperde lichten van motorrijtuigen, van welke resolutie de tekst aan deze Slotacte is toegevoegd;

b. een resolutie betreffende periodieke opgaven inzake wijzigingen van het Verdrag nopens het wegverkeer, van welke resolutie de tekst aan deze Slotacte is toegevoegd;

c. een resolutie betreffende andere problemen inzake het internationale wegverkeer, van welke resolutie de tekst aan deze Slotacte is toegevoegd;

d. dat er geen bezwaar bestaat tegen een voorbehoud van de zijde van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot artikel 26 van het Verdrag nopens het wegverkeer, luidende:

Dat rijwielen, in het internationale verkeer toegelaten tot het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, van het vallen der duisternis en gedurende de nacht, alsmede zo dikwijls de weersomstandigheden het noodzakelijk maken, slechts een wit licht aan de voorzijde voeren en aan de achterzijde een rood licht, een rode reflector en een wit vlak overeenkomstig de nationale wetgeving van het Verenigd Koninkrijk;

e. dat er geen bezwaar bestaat tegen een voorbehoud van de zijde van Zweden en Noorwegen met betrekking tot het vijfde lid van artikel 15 van het Protocol betreffende de verkeerstekens, inhoudende:

Dat het gebruik van het Andreaskruis bij bewaakte spoorwegovergangen in Zweden en Noorwegen is toegestaan.

f. dat er geen bezwaar bestaat tegen een voorbehoud van de zijde van Oostenrijk met betrekking tot het eerste lid van artikel 45 van het Protocol betreffende de verkeerstekens, inhoudende:

Dat de speciale kentekens voor bepaalde wegen in Oostenrijk zowel cirkelvormig als rechthoekig van vorm mogen zijn.

g. Overwegende, dat het Verdrag nopens het wegverkeer, getekend te Geneve op 19 September 1949, onder meer dient ter vervanging van het Verdrag van 1943 ter regeling van het Inter-Amerikaanse automobielverkeer, heeft de Conferentie besloten de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties te verzoeken een geautoriseerde Spaanse vertaling van het Verdrag nopens het wegverkeer te doen opstellen en deze te voegen bij de Engelse en Franse teksten, wanneer hij gewaarmerkte afschriften daarvan doet toekomen aan de Regeringen overeenkomstig artikel 35 van het Verdrag;

h. de Conferentie heeft het feit in aanmerking genomen, dat het onmogelijk is thans tot overeenstemming te geraken over een wereldomvattend uniform stelsel van verkeerstekens, dat voor alle betrokken landen aanvaardbaar zou zijn en heeft daarom besloten, het hierboven onder 5 bedoelde Protocol op te stellen, hetwelk mede een serie tekens omvat, ter ondertekening of toetreding door die landen, welke mochten wensen Partij bij dat Protocol te worden.

Met het oog op het algemene verlangen op den duur te geraken tot de opstelling van een wereldomvattend stelsel van verkeerstekens, achtte de Conferentie het evenwel wenselijk, dat de Economische en Sociale Raad de Commissie voor Verkeer en Verkeersmiddelen belast met de taak de aangelegenheid verder te onderzoeken, voor zover nodig met de bijstand van deskundigen en de Raad te adviseren, welke stappen verder moeten worden genomen om tot zulk een wereldomvattende overeenkomst terzake van een uniform stelsel te geraken.

Ten blijke waarvan de ondergetekende vertegenwoordigers deze Slotacte hebben ondertekend.

Gedaan te Genève de 19de September 1949 in één exemplaar in de Engelse en Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Het origineel wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties, die gewaarmerkte afschriften ervan doet toekomen aan elk der Regeringen, welke werden uitgenodigd vertegenwoordigers naar de Conferentie te zenden.

(Zie voor de ondertekeningen bladzijden 74—79.)

Resolutie betreffende internationale proeven in verband met het vaststellen van aanvaardbare normen voor getemperde lichten van motorrijtuigen

*De Conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer
en verkeer met motorrijtuigen*

Gezien het feit, dat de Werkcommissie voor Verkeersaangelegenheden van de Economische Commissie voor Europa bij de voor-

bereiding, op verzoek van de Economische en Sociale Raad, van ontwerpbepalingen ter verwerking in een Verdrag betreffende wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen de Internationale Organisatie voor Normalisatie had uitgenodigd ontwerpbepalingen over te leggen betreffende de verlichting van motorrijtuigen en in het bijzonder betreffende getemperde lichten, een aangelegenheid, welke die Organisatie (ISO) bestudeert in samenwerking met de Internationale Commissie voor de Verlichting (ICI);

Na kennisneming van de brief van 29 Juli 1949 van de voorzitter der Nederlandse Nationale Commissie van de ICI aan de Secretaris-Generaal van de ISO, waarbij hij mededeelt, dat de Nederlandse Nationale Commissie bereid was van 26 September 1949 af een serie vergelijkende proeven uit te voeren met betrekking tot koplichten van motorrijtuigen;

Overwegende, dat noch de ICI, noch de ISO in staat zijn de met deze proeven gemoeide onkosten te dragen, welke op f 18.000.— worden geschat;

Erkent, dat deze vergelijkende proeven met het oog op een wereld-omvattende overeenkomst betreffende bepalingen inzake getemperde lichten van motorrijtuigen in de kortst mogelijke tijd moeten worden uitgevoerd, en beveelt dienovereenkomstig aan, dat de Verenigde Naties de nodige maatregelen nemen om de ICI in staat te stellen de proeven uit te voeren en de resultaten ervan mede te delen aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, ter doorzending aan de Regeringen, welke waren uitgenodigd tot bijwoning van de Conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen.

Resolutie betreffende periodieke opgaven inzake wijzigingen van het Verdrag nopens het wegverkeer

De Conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen

Overwegende, dat de oplossing, aanvaard met betrekking tot de procedure voor wijzigingen van het Verdrag nopens het wegverkeer en de Bijlagen daarvan, na verloop van enige jaren kan leiden tot een toestand, waarbij de Staten, partijen bij dit Verdrag, zijn gebonden door verscheidene onderling verschillende teksten;

Teneinde de Staten nauwkeurig op de hoogte te houden van de verplichtingen, welke voor de onderscheiden Verdragsluitende Partijen voortvloeien uit het aannemen of verwerpen van een bepaalde wijziging van het Verdrag of de Bijlagen daarvan,

Verzoekt de Secretaris-Generaal zo dikwijls zulks nodig wordt geacht en in ieder geval drie jaren na het in werking treden van het Verdrag aan de Verdragsluitende Staten een overzicht te verstrekken

van de oorspronkelijke en de gewijzigde bepalingen, welke ten tijde der kennisgeving van toepassing zijn voor de onderscheiden Verdragsluitende Staten.

Resolutie betreffende andere vraagstukken inzake het internationale wegverkeer

a. *Overwegende*, dat de reeds aangevangen werkzaamheden zich uitbreiden en in de toekomst wellicht worden voortgezet onder auspiciën van de Economische Commissie voor Europa en soortgelijke instellingen;

Beveelt aan, dat de Commissie voor Verkeer en Verkeersmiddelen op gezette tijden overzichten samenstelt van de voortgang dier werkzaamheden en de overige ontwikkeling van zaken betreffende het internationale wegverkeer en op grond van die overzichten de Economische en Sociale Raad adviseert, in welk opzicht verdere internationale werkzaamheid wenselijk is, hetzij door middel van een conferentie, hetzij anderszins;

en

b. *Overwegende* de verklaring, afgelegd door de vertegenwoordiger van het Comité Général de l'Alliance internationale de Tourisme et de la Fédération internationale de l'automobile betreffende de wenselijkheid een meer verbreide instemming te bevorderen met het ontwerp van het internationale Douaneverdrag nopens het toeristenverkeer, opgesteld onder auspiciën van de Economische Commissie voor Europa;

Verzoekt de Secretaris-Generaal de aandacht der Staten te vestigen op het aanvullende Protocol van het Akkoord, behelzende de voorlopige toepasselijkverklaring van de ontwerpen van het internationale Douaneverdrag nopens het toeristenverkeer, het Verdrag nopens het beroepsvervoer langs de weg en het Verdrag nopens het internationale goederenvervoer langs de weg, getekend te Genève op 16 Juni 1949.

E. BEKRACHTIGING

Overeenkomstig artikel 60, lid 2, van de Grondwet zal de bekrachtiging door Nederland eerst kunnen geschieden, nadat het Verdrag en het Protocol nopens de verkeerstekens door de Staten-Generaal zullen zijn goedgekeurd.

De volgende Staten hebben hun akte van bekrachtiging overeenkomstig artikel 27, lid 2, van het Verdrag bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties nedergelegd:

Verenigde Staten van Amerika	30 Augustus 1950
Frankrijk	15 September 1950
Tsjechoslowakije	3 November 1950

De volgende Staten hebben hun akte van bekrachtiging overeenkomstig artikel 56, lid 2, van het Protocol nopens de verkeerstekens bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties nedergelegd:

Tsjechoslowakije 3 November 1950

G. INWERKINGTREDING

Het Verdrag zal ingevolge artikel 29 in werking treden dertig dagen na de nederlegging van de vijfde akte van bekrachtiging of van toetreding.

Het Protocol nopens de verkeerstekens zal ingevolge artikel 58 in werking treden vijftien maanden na de nederlegging van de vijfde akte van bekrachtiging of van toetreding.

J. GEGEVENS

De Franse tekst van het Verdrag en van het Protocol nopens de verkeerstekens zal worden overgelegd aan de Staten-Generaal nevens het ontwerp van wet tot goedkeuring van Verdrag en Protocol.

Het Internationale Verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen, ondertekend te Parijs op 24 April 1926, naar welk Verdrag in de artikelen 24 (lid 6) en 30 van het onderhavige Verdrag wordt verwezen, is bekend gemaakt bij Koninklijk besluit van 31 Maart 1930 (*Staatsblad* No. 133).

Het Verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeerstekens, ondertekend te Genève op 30 Maart 1931, naar welk Verdrag in de artikelen 59 en 64 (lid 1*i*) van het Protocol nopens de verkeerstekens wordt verwezen, is bekend gemaakt bij Koninklijk besluit van 6 Februari 1934 (*Staatsblad* No. 44).

Nederland is geen partij bij het Internationale Verdrag betreffende het wegverkeer, ondertekend te Parijs op 24 April 1926 (tekst afgedrukt in „*Recueil des Traités*” van de Volkenbond, deel XCVII, blz. 83), naar welk Verdrag in artikel 30 van het onderhavige Verdrag wordt verwezen.

Zie *Staatsblad* No. F 321 en *Tractatenblad* 1951 No. 44 voor de Organisatie der Verenigde Naties, waarnaar in artikel 27 en volgende van het onderhavige Verdrag en in artikel 56 en volgende van het Protocol nopens de verkeerstekens wordt verwezen.

Zie *Staatsblad* No. F 321 voor het Statuut van het Internationale Gerechtshof, naar welk Hof in artikel 33 van het onderhavige Verdrag en in artikel 62 van het Protocol nopens de verkeerstekens wordt verwezen.

De Economische en Sociale Raad der Verenigde Naties, waarnaar in de artikelen 27 (lid 3), 31 (lid 2) van het onderhavige Verdrag, 60 (lid 2) van het Protocol nopens de verkeerstekens en in het Protocol betreffende thans bezette landen of gebieden wordt verwezen, is ingesteld krachtens hoofdstuk X van het Handvest der Verenigde Naties (*Tractatenblad* 1951 No. 44).

Uitgegeven de zeven en twintigste Juni 1951.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
STIKKER.