



Treaty Series

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

VOLUME 1042

Recueil des Traités

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

United Nations · Nations Unies
New York, 1984

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

VOLUME 1042

1977

I. Nos. 15704-15705

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 19 May 1977 to 21 May 1977*

	<i>Page</i>
No. 15704. Panama and Union of Banana Exporting Countries:	
Agreement on the privileges and immunities of the Union of Banana Exporting Countries (UPEB). Signed at Panama on 9 September 1976	3
No. 15705. Multilateral:	
Convention on Road Traffic (with annexes, and Final Act of the United Nations Conference on Road Traffic). Concluded at Vienna on 8 November 1968	17
ANNEX A. <i>Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations</i>	
No. 171. Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Iran relating to a military mission to Iran. Signed at Tebran on 6 October 1947:	
Extension	399
No. 1055. Mutual Defense Assistance Agreement between the United States of America and Norway. Signed at Washington on 27 January 1950:	
Exchange of notes constituting an agreement amending annex C of the above-mentioned Agreement, as amended. Oslo, 21 November and 1 December 1975	400
No. 1671. A. Convention on road traffic. Signed at Geneva on 19 September 1949:	
Termination in relations between the Contracting Parties to the Convention on Road Traffic concluded at Vienna on 8 November 1968 (<i>Note by the Secretariat</i>)	404
No. 4214. Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization. Done at Geneva on 6 March 1948:	
Acceptance by Qatar	406

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

VOLUME 1042

1977

I. Nos 15704-15705

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 19 mai 1977 au 21 mai 1977*

Pages

N° 15704. Panama et Union des pays exportateurs de bananes :	
Accord sur les privilèges et immunités de l'Union des pays exportateurs de bananes (UPEB). Signé à Panama le 9 septembre 1976	3
N° 15705. Multilatéral :	
Convention sur la circulation routière (avec annexes, et Acte final de la Conférence des Nations Unies sur la circulation routière). Conclue à Vienne le 8 novembre 1968	17
ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies	
N° 171. Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Iran concernant une mission militaire en Iran. Signé à Téhéran le 6 octobre 1947 :	
Prorogation	399
N° 1055. Accord entre les États-Unis d'Amérique et la Norvège relatif à l'aide pour la défense mutuelle. Signé à Washington le 27 janvier 1950 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'annexe C de l'Accord susmentionné, tel que modifié. Oslo, 21 novembre et 1 ^{er} décembre 1975 ..	402
N° 1671. A. Convention sur la circulation routière. Signée à Genève le 19 septembre 1949 :	
Abrogation dans les relations entre les Parties contractantes à la Convention sur la circulation routière conclue à Vienne le 8 novembre 1968 (<i>Note du Secrétariat</i>)	405
N° 4214. Convention relative à la création d'une Organisation maritime consultative intergouvernementale. Faite à Genève le 6 mars 1948 :	
Acceptation du Qatar	406

	<i>Page</i>
No. 5270. Agreement between the United States of America and Ecuador relating to a co-operative program in Ecuador for the observation and tracking of satellites and space vehicles. Signed at Quito on 24 February 1960:	
Termination (<i>Note by the Secretariat</i>)	406
No. 5786. Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the United Mexican States. Signed at Mexico on 15 August 1960:	
Extension	407
No. 7822. Convention concerning the recognition and enforcement of decisions relating to maintenance obligations towards children. Opened for signature at The Hague on 15 April 1958:	
Entry into force of the Convention in the relations between Switzerland, and Surinam	408
Entry into force of the Convention in the relations between Turkey, and Surinam	408
No. 10911. Exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and Hungary concerning trade in cotton textiles. Wasbington, 13 August 1970:	
Termination (<i>Note by the Secretariat</i>)	409
No. 11136. Exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and the Socialist Federal Republic of Yugoslavia concerning trade in cotton textiles. Belgrade, 31 December 1970:	
Termination (<i>Note by the Secretariat</i>)	410
No. 11279. Exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and Canada for co-operation in a joint program of experimental remote sensing from satellites and aircraft. Washington, 14 May 1971:	
Exchange of notes constituting an agreement amending and extending the above-mentioned Agreement. Ottawa, 19 March 1976, and Washington, 22 March 1976	411
No. 11349. Exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and Greece concerning trade in cotton textiles. Athens, 21 and 22 June 1971:	
Termination (<i>Note by the Secretariat</i>)	415
No. 11783. Exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and Haiti concerning trade in cotton textiles. Port-au-Prince, 19 October and 3 November 1971	
Termination (<i>Note by the Secretariat</i>)	416

	<i>Pages</i>
N° 5270. Accord entre les États-Unis d'Amérique et l'Équateur relatif à un programme de coopération pour l'observation et le repérage en Équateur de satellites et d'engins spatiaux. Signé à Quito le 24 février 1960 :	
Abrogation (<i>Note du Secrétariat</i>)	406
N° 5786. Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement des États-Unis du Mexique relatif aux transports aériens. Signé à Mexico le 15 août 1960 :	
Prorogation	407
N° 7822. Convention concernant la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière d'obligations alimentaires envers les enfants. Ouverte à la signature à La Haye le 15 avril 1958 :	
Entrée en vigueur de la Convention en ce qui concerne les relations entre la Suisse et le Surinam	408
Entrée en vigueur de la Convention en ce qui concerne les relations entre la Turquie et le Surinam	408
N° 10911. Échange de notes constituant un accord entre les États-Unis d'Amérique et la Hongrie relatif au commerce des textiles de coton. Washington, 13 août 1970 :	
Abrogation (<i>Note du Secrétariat</i>)	409
N° 11136. Échange de notes constituant un accord entre les États-Unis d'Amérique et la République fédérative socialiste de Yougoslavie relatif au commerce des textiles de coton. Belgrade, 31 décembre 1970 :	
Abrogation (<i>Note du Secrétariat</i>)	410
N° 11279. Échange de notes constituant un accord de coopération entre les États-Unis d'Amérique et le Canada pour l'exécution d'un programme commun dans le domaine de l'expérimentation de la perception à distance à partir de satellites et d'aéronefs. Washington, 14 mai 1971 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant et prorogeant l'Accord susmentionné. Ottawa, 19 mars 1976, et Washington, 22 mars 1976	411
N° 11349. Échange de notes constituant un accord entre les États-Unis d'Amérique et la Grèce relatif au commerce des textiles de coton. Athènes, 21 et 22 juin 1971 :	
Abrogation (<i>Note du Secrétariat</i>)	415
N° 11783. Échange de notes constituant un accord entre les États-Unis d'Amérique et Haïti relatif au commerce des textiles de coton. Port-au-Prince, 19 octobre et 3 novembre 1971 :	
Abrogation (<i>Note du Secrétariat</i>)	416

	<i>Page</i>
No. 12951. International Sugar Agreement, 1973. Concluded at Geneva on 13 October 1973:	
Accession by Iraq to the above-mentioned Agreement, as extended until 31 December 1977	417
No. 13078. Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Canada on reciprocal fishing privileges in certain areas off their coasts. Signed at Ottawa on 15 June 1973:	
Extension	418
No. 13081. Exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and Ireland relating to air charter services. Washington, 28 and 29 June 1973:	
Extension	418
No. 13217. Exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and France relating to air charter services. Washington, 7 May 1973:	
Extension	419
No. 13339. Memorandum of Understanding between the United States of America and Belgium relating to passenger charter air services. Signed at Brussels on 17 October 1972:	
Extension	419
No. 13360. Exchange of letters constituting an interim agreement between the United States of America and Austria relating to air charter services. Vienna, 6 November 1973:	
Exchange of letters constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Vienna, 10 and 22 December 1975	420
No. 13446. Treaty between the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics on the limitation of anti-ballistic missile systems. Signed at Moscow on 26 May 1972:	
Protocol to the above-mentioned Treaty. Signed at Moscow on 3 July 1974 ...	424
No. 13808. Exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (Hong Kong) concerning trade in textiles. Hong Kong, 25 July 1974:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Hong Kong, 15 and 22 December 1975	430

Pages

- N° 12951. Accord international de 1973 sur le sucre. Conclu à Genève le 13 octobre 1973 :**
 Adhésion de l'Irak à l'Accord susmentionné, tel que prorogé jusqu'au 31 décembre 1977 417
- N° 13078. Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Canada relativement aux privilèges réciproques de pêche dans certaines régions sises au large de leurs côtes. Signé à Ottawa le 15 juin 1973 :**
 Prorogation 418
- N° 13081. Échange de notes constituant un accord entre les États-Unis d'Amérique et l'Irlande relatif aux vols d'affrètement. Washington, 28 et 29 juin 1973 :**
 Prorogation 418
- N° 13217. Échange de notes constituant un accord entre les États-Unis d'Amérique et la France relatif aux vols affrétés. Washington, 7 mai 1973 :**
 Prorogation 419
- N° 13339. Mémoire d'accord entre les États-Unis d'Amérique et la Belgique relatif aux services aériens affrétés pour le transport de passagers. Signé à Bruxelles le 17 octobre 1972 :**
 Prorogation 419
- N° 13360. Échange de lettres constituant un accord intérimaire entre les États-Unis d'Amérique et l'Autriche relatif aux services aériens affrétés. Vienne, 6 novembre 1973 :**
 Échange de lettres constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Vienne, 10 et 22 décembre 1975 422
- N° 13446. Traité entre les États-Unis d'Amérique et l'Union des Républiques socialistes soviétiques concernant la limitation des systèmes antimissiles balistiques. Signé à Moscou le 26 mai 1972 :**
 Protocole au Traité susmentionné. Signé à Moscou le 3 juillet 1974 428
- N° 13808. Échange de notes constituant un accord entre les États-Unis d'Amérique et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (Hong-kong) relatif au commerce des textiles. Hong-kong, 25 juillet 1974 :**
 Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Hong-kong, 15 et 22 décembre 1975 432

	<i>Page</i>
No. 13959. Exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and India concerning trade in cotton textiles. Washington, 6 August 1974:	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the above-mentioned Agreement. Washington, 20 and 22 January 1976	434
No. 14236. Convention on the recognition of divorces and legal separations. Concluded at The Hague on 1 June 1970:	
Entry into force of the Convention in the relations between Switzerland and the territories of Gibraltar and Hong Kong	440
No. 14631. Exchange of notes constituting an agreement between the Government of the United States of America and the Government of Mexico concerning trade in cotton, wool and man-made fiber textiles. Washington, 12 May 1975:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Washington, 11 and 16 March 1976.....	441
No. 14752. Exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and the Republic of Korea relating to trade in cotton, wool and man-made fiber textiles. Washington, 26 June 1975:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement (with memorandum of consultation dated 23 February 1976). Washington, 24 March and 1 April 1976	445
No. 14977. Letter Agreement between the United States of America and Egypt relating to an early warning system. Signed at Alexandria on 1 September 1975:	
Exchange of letters on privileges and immunities constituting an integral part of the above-mentioned Agreement. Cairo, 22 April 1976	451

Pages

- N° 13959. Échange de notes constituant un accord entre les États-Unis d'Amérique et l'Inde relatif au commerce des textiles de coton. Washington, 6 août 1974 :**
- Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Washington, 20 et 22 janvier 1976 437
- N° 14236. Convention sur la reconnaissance des divorces et des séparations de corps. Conclue à La Haye le 1^{er} juin 1970 :**
- Entrée en vigueur de la Convention en ce qui concerne les relations entre la Suisse et les territoires de Gibraltar et de Hong-kong 440
- N° 14631. Échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Mexique relatif au commerce des textiles de coton, de laine et de fibre synthétique. Washington, 12 mai 1975 :**
- Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Washington, 11 et 16 mars 1976 443
- N° 14752. Échange de notes constituant un accord entre les États-Unis d'Amérique et la République de Corée relatif au commerce des textiles de coton, de laine et de fibres synthétiques. Washington, 26 juin 1975 :**
- Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné (avec mémoire relatif aux entretiens en date du 23 février 1976). Washington, 24 mars et 1^{er} avril 1976 448
- N° 14977. Lettre d'accord entre les États-Unis d'Amérique et l'Égypte concernant un système d'alerte avancée. Signé à Alexandrie le 1^{er} septembre 1975 :**
- Échange de lettres sur les privilèges et immunités faisant partie intégrante de l'Accord susmentionné. Le Caire, 22 avril 1976 454

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I) established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p. VIII).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that so far as that party is concerned the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its action does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status and does not confer on a party a status which it would not otherwise have.

*
* *

Unless otherwise indicated, the translations of the original texts of treaties, etc., published in this *Series* have been made by the Secretariat of the United Nations.

NOTE DU SÉCRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX).

Le terme « traité » et l'expression « accord international » n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'Etat Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que pour autant qu'il s'agit de cet Etat comme partie contractante l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un Etat Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que les actes qu'il pourrait être amené à accomplir ne confèrent pas à un instrument la qualité de « traité » ou d'« accord international » si cet instrument n'a pas déjà cette qualité, et qu'ils ne confèrent pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*
* *

Sauf indication contraire, les traductions des textes originaux des traités, etc., publiés dans ce *Recueil* ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

I

Treaties and international agreements

registered

from 19 May 1977 to 21 May 1977

Nos. 15704 to 15705



Traités et accords internationaux

enregistrés

du 19 mai 1977 au 21 mai 1977

N^{os} 15704 à 15705

No. 15704

**PANAMA
and
UNION OF BANANA EXPORTING COUNTRIES**

**Agreement on the privileges and immunities of the Union
of Banana Exporting Countries (UPEB). Signed at
Panama on 9 September 1976**

Authentic text: Spanish.

Registered by Panama on 20 May 1977.

**PANAMA
et
UNION DES PAYS EXPORTATEURS DE BANANES**

**Accord sur les privilèges et immunités de l'Union des pays
exportateurs de bananes (UPEB). Signé à Panama le
9 septembre 1976**

Texte authentique : espagnol.

Enregistré par le Panama le 20 mai 1977.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO SOBRE PRIVILEGIOS E INMUNIDADES ENTRE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y LA UNIÓN DE PAÍSES EXPORTADORES DE BANANO (UPEB)

Las Altas Partes Contratantes, considerando:

Que el Artículo 27 del Convenio que crea la Unión de Países Exportadores de Banano establece que el Gobierno de la República, en cuyo territorio se encuentra la sede de la UPEB, celebrará con esta Organización un Convenio sobre Privilegios e Inmunities de la UPEB, de los representantes de los Estados Miembros ante la Conferencia de Ministros y el Consejo durante su permanencia, en el desempeño de sus funciones, en el país sede, y del Director Ejecutivo y demás funcionarios y expertos al servicio de la Dirección Ejecutiva,

Han Convenido en lo siguiente:

Capítulo I. PERSONERÍA JURÍDICA

Artículo 1. La Unión de Países Exportadores de Banano, como Organismo Internacional, gozará de personería jurídica en la República de Panamá y tendrá en ella capacidad para contratar, adquirir bienes muebles y disponer de ellos e instituir procedimientos judiciales y administrativos conforme a las leyes de la República de Panamá.

Capítulo II. BIENES

Artículo 2. La UPEB y sus bienes y haberes, dondequiera que se encuentren, gozarán de inmunidad contra demandas y toda forma de proceso, excepto en los casos particulares en que de manera expresa renuncie a su inmunidad.

Artículo 3. Los locales de la UPEB son inviolables. No se puede penetrar en ellos sin el consentimiento del representante autorizado de ésta.

Tales locales, su mobiliario y demás bienes situados en ellos no podrán ser objeto de registro, requisa, embargo ni medida de ejecución.

Las autoridades de la República de Panamá tienen la obligación especial de adoptar todas las medidas adecuadas para proteger los locales de la UPEB contra toda intrusión o daño.

Artículo 4. Los archivos y documentos de la UPEB son inviolables, dondequiera que se hallen.

Artículo 5. La UPEB está exonerada de todo impuesto directo, de derechos aduaneros, impuestos y gravámenes conexos, salvo gastos de acarreos, almacenaje y servicios análogos, con respecto a los artículos para su uso oficial, siendo entendido que los artículos importados a la República de Panamá al amparo de esta exoneración no serán enajenados en territorio nacional excepto bajo condiciones convenidas con el Gobierno de la República de Panamá.

Artículo 6. La UPEB gozará del derecho de usar claves y de despachar y recibir su correspondencia por mensajero o en valija, que tendrán las mismas inmunidades y privilegios que los correos diplomáticos y sus valijas.

Capítulo III. REPRESENTANTES DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y DIRECTOR EJECUTIVO

Artículo 7. Los Representantes debidamente acreditados de los Estados Miembros de la UPEB ante la Conferencia de Ministros y el Consejo, y los miembros de sus familias que formen parte de su casa, así como el Director Ejecutivo de la UPEB, y los miembros de su familia que son parte de su casa, gozarán durante su permanencia en el territorio de la República de Panamá de los mismos privilegios e inmunidades que los agentes diplomáticos extranjeros y los miembros de las familias de éstos que formen parte de su casa.

Artículo 8. La inmunidad de jurisdicción que se otorgue conforme al artículo anterior con respecto a las palabras habladas o escritas que se expresen o actos que se ejecuten en el desempeño de sus funciones, valdrá aun después que sus beneficiarios cesen en el ejercicio de ellas.

Capítulo IV. FUNCIONARIOS, TÉCNICOS Y EXPERTOS DE LA UPEB

Artículo 9. Los funcionarios de la UPEB, o sea, las personas que sin ser Representantes de la Organización prestan servicios técnicos o administrativos en la sede de la misma establecida en la República de Panamá, estarán exentos:

- a) De las restricciones de inmigración, de la necesidad de constituir garantías o depósitos de repatriación, y de cumplir otra tramitación para su permanencia en el país, que la necesaria para obtener el documento de que trata el Artículo 14;
- b) De la jurisdicción de las autoridades panameñas con respecto a las palabras habladas o escritas que expresen o actos que ejecuten en el ejercicio de sus funciones oficiales;
- c) De todos los impuestos y gravámenes sobre los sueldos y emolumentos pagados a ellos por el respectivo organismo internacional;
- d) De toda prestación personal, de todo servicio público, cualquiera que sea su naturaleza y de cargas militares tales como las requisiciones, contribuciones y alojamiento militares;
- e) De derechos de aduana, impuestos y gravámenes conexos, salvo gastos de almacenaje, acarreo y servicios análogos, sobre sus equipajes y efectos de menaje doméstico, cuando lleguen por primera vez al país;
- f) De derechos de aduana, impuestos y gravámenes conexos, salvo gastos de almacenaje, acarreo y servicios análogos sobre un automóvil cada dos años para su uso personal, conforme a lo dispuesto por la legislación panameña para los funcionarios de organismos internacionales;
- g) Del impuesto de placa para el automóvil de su uso personal, así como del valor de la misma;
- h) Del impuesto de consumo para la gasolina del automóvil de su uso personal;
- i) De las disposiciones sobre seguridad social vigentes en la República, en cuanto a los servicios prestados al organismo; y

j) De derechos o impuestos de exportación sobre sus muebles o enseres, al regresar a su país de origen o salir de la República hacia otro nuevo destino.

Artículo 10. Lo previsto en los incisos a), d) y e) del artículo 9 será aplicable a los miembros de la familia de los funcionarios de la UPEB, que formen parte de su casa.

Artículo 11. Los funcionarios de la UPEB y a los miembros de sus familias que formen parte de su casa, gozarán de las mismas facilidades de repatriación que llegaren a extenderse a los miembros de misiones diplomáticas en casos de crisis internacional.

Artículo 12. Las disposiciones de los tres artículos anteriores se aplicarán también a los técnicos o expertos que no sean representantes ni funcionarios de UPEB pero que lleguen a territorio de la República de Panamá, o se encuentren en él en misión de asistencia de la UPEB al Gobierno o a cualquier dependencia nacional, provincial o municipal o entidad autónoma o semiautónoma del Estado panameño.

Artículo 13. A los funcionarios de la UPEB y a los técnicos o expertos que se encuentren prestando servicios por cuenta de ella en territorio panameño, se les permitirá importar, libres de toda clase de derechos de aduana, impuestos y gravámenes conexos, salvo los gastos de almacenaje, acarreo y servicios análogos, en cantidades adecuadas a sus necesidades, a juicio del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Panamá, artículos u objetos para su exclusivo uso o consumo personal.

A tal efecto, los interesados presentarán la solicitud correspondiente en los formularios que le facilitará el Ministerio de Relaciones Exteriores, con la aprobación del representante de UPEB acreditado en Panamá o autorizado para ello.

Capítulo V. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 14. A los representantes, funcionarios y técnicos o expertos de la UPEB, cuya calidad haya sido notificada en debida forma al Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Panamá y respecto de los cuales se suministre la información requerida, se les entregará por conducto de éste un documento de identidad que acreditará su condición ante las autoridades panameñas y el derecho a permanecer en territorio panameño mientras disfrute de ella.

Artículo 15. Los privilegios e inmunidades que contempla este Convenio, se otorgan en interés de la UPEB y no en provecho particular de quienes disfrutaran de ellos. En consecuencia, la UPEB podrá renunciar a las inmunidades y privilegios que corresponden a sus representantes, funcionarios, técnicos o expertos, pero la renuncia deberá ser expresa y hacerse por el conducto regular de su Director Ejecutivo, o quien haga sus veces.

Artículo 16. La UPEB cooperará con las autoridades competentes de la República de Panamá para facilitar la administración adecuada de la justicia, velar por el cumplimiento de las ordenanzas de policía y evitar que ocurran abusos en relación con los privilegios e inmunidades de que trata este Convenio.

Artículo 17. No se reconocerá privilegio ni inmunidad de los contemplados en este Convenio, a representante, funcionario, técnico o experto alguno de

la UPEB que sea nacional de la República de Panamá, ni al que se dedique en territorio panameño a actividades profesionales o lucrativas fuera del ámbito de las funciones que le competen como representante, funcionario, técnico o experto, en razón de su misión.

Capítulo VI. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Artículo 18. La UPEB tomará las medidas adecuadas para la solución de:

- a) Controversias originadas por contratos u otras controversias de Derecho Privado en las que sea parte la UPEB.
- b) Controversias en que esté implicado un funcionario de la UPEB que, por razón de su cargo oficial disfrute de inmunidad, si el Director Ejecutivo de la UPEB no ha renunciado a la inmunidad de dicho funcionario.

Artículo 19. Las controversias que surjan de la interpretación o aplicación del presente Convenio serán solucionadas mediante acuerdo entre las partes, sin perjuicio de los otros medios de solución que ellas puedan convenir.

Capítulo VII. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 20. Este Convenio entrará en vigencia en la fecha en que, después de la firma del mismo, sea publicado en la Gaceta Oficial de la República de Panamá, y regirá hasta un año después de la fecha en que una de las partes comunique a la otra, por escrito, su intención de ponerle término, sin perjuicio de la facultad de hacerlo cesar en sus efectos, de común acuerdo.

HECHO en la Ciudad de Panamá a los nueve días del mes de septiembre de mil novecientos setenta y seis.

Por la República de Panamá:

[Signed — Signé]

AQUILINO E. BOYD

Por la UPEB:

[Signed — Signé]

HERNÁN VALLEJO MEJÍA

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ ON PRIVILEGES AND IMMUNITIES BETWEEN
THE REPUBLIC OF PANAMA AND THE UNION OF BANANA
EXPORTING COUNTRIES (UPEB)

The High Contracting Parties, considering:

That article 27 of the Agreement establishing the Union of Banana Exporting Countries provides that the Government of the Republic, in whose territory UPEB has its headquarters, shall conclude with that Union an Agreement on the privileges and immunities of UPEB, of the representatives of member States to the Conference of Ministers and the Council during their stay, in the performance of their functions, in the headquarters country, and of the Executive Director and other officials and experts in the service of the Executive Director,

Have agreed as follows:

Chapter I. LEGAL PERSONALITY

Article 1. The Union of Banana Exporting Countries, as an international body, shall have legal personality in the Republic of Panama and shall have therein capacity to contract, acquire and dispose of movable property and to institute legal and administrative proceedings in accordance with the laws of the Republic of Panama.

Chapter II. PROPERTY

Article 2. UPEB and its property and assets, wherever they may be, shall enjoy immunity from claims and all forms of legal process, except in the particular cases in which it expressly waives its immunity.

Article 3. The premises of UPEB shall be inviolable. No person shall enter therein except with the consent of the authorized representative of UPEB.

These premises, and the movable and other property situated therein, shall be immune from search, requisition, seizure and attachment.

The authorities of the Republic of Panama have the special obligation to take all appropriate steps to protect the premises of UPEB against any intrusion or damage.

Article 4. The archives and documents of UPEB shall be inviolable, wherever they may be.

Article 5. UPEB shall be exempt from all direct taxes, customs duties, related levies and charges, except payment for cartage, storage and similar services, with respect to articles for its official use, it being understood that articles imported into the Republic of Panama under such exemption shall not be sold in the national territory except in the manner agreed with the Government of the Republic of Panama.

¹ Came into force on 14 February 1977, the date of its publication in the Panamanian Official Gazette, in accordance with article 20.

Article 6. UPEB shall enjoy the right to use codes and to send and receive its correspondence by courier or pouch, which shall have the same privileges and immunities as diplomatic mail and pouches.

Chapter III. REPRESENTATIVES OF MEMBER STATES AND THE EXECUTIVE DIRECTOR

Article 7. Duly accredited representatives of States members of UPEB to the Conference of Ministers and the Council, and the members of their families who are part of their households, the Executive Director of UPEB, and the members of his family who are part of his household, shall enjoy during their stay in the territory of the Republic of Panama the same privileges and immunities as foreign diplomatic agents and the members of their families who are part of their households.

Article 8. The immunity from jurisdiction granted under the preceding article with respect to words spoken or written or acts performed by the beneficiaries thereof in their official capacity shall continue to be accorded even after completion of their functions.

Chapter IV. OFFICIALS, TECHNICIANS AND EXPERTS OF UPEB

Article 9. Officials of UPEB, i.e. persons who are not representatives of the Union and who provide technical or administrative services at its headquarters established in the Republic of Panama, shall be exempt from:

- (a) Immigration restrictions and the requirement to provide repatriation guarantees or deposits and to comply with any formalities for their stay in the country other than those required to obtain the document referred to article 14;
- (b) The jurisdiction of the Panamanian authorities with respect to words spoken or written and acts performed by them in their official capacity;
- (c) All taxes and levies on salaries and emoluments paid to them by the international body;
- (d) All personal service, all public service, of whatever nature, and military obligations such as military requisitions, contributions and quartering;
- (e) Customs duties, related levies and charges, except payment for storage, cartage and similar services with respect to their baggage and household effects on their first arrival in the country;
- (f) Customs duties, related levies and charges, except payment for storage, cartage and similar services with respect to one motor vehicle every two years for their personal use, in accordance with the provisions of Panamanian legislation for officials of international organizations;
- (g) The tax and charge levied on the licence plate for the motor vehicle for personal use;
- (h) The excise duty on the gasoline for the motor vehicle in personal use;
- (i) The social security provisions in force in the Republic with respect to services rendered to the Union;
- (j) Export duties and taxes on their furniture or household goods when returning to their country of origin or departing from the Republic for a new destination.

Article 10. The provisions of article 9, paragraphs (a), (d) and (e), shall apply to members of the families of UPEB officials who are part of their households.

Article 11. Officials of UPEB and members of their families who are part of their households, shall enjoy the same repatriation facilities as are granted to members of diplomatic missions in times of international crisis.

Article 12. The provisions of the three preceding articles shall apply also to technicians or experts who are neither representatives or officials of UPEB but who arrive in the territory of the Republic of Panama, or are assigned there to provide assistance on behalf of UPEB to the Government or to any national, provincial or municipal authority or autonomous or semi-autonomous entity of the Panamanian State.

Article 13. Officials of UPEB and technicians or experts providing services on its behalf in Panamanian territory shall be permitted to import articles or objects for their exclusive use or personal consumption free of customs duties of all kinds, related levies and charges, except payment for storage, cartage and similar services, in quantities which, in the opinion of the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Panama, are adequate for their needs.

To that end, the persons concerned shall submit the relevant application on the forms to be issued to them by the Ministry of Foreign Affairs subject to the approval of the UPEB representative accredited to Panama or authorized for that purpose.

Chapter V. GENERAL PROVISIONS

Article 14. Representatives, officials and technicians or experts of UPEB, whose status has been duly reported to the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Panama and with respect to whom the required information has been submitted, shall be provided through the Ministry with an identity document attesting to their status vis-à-vis the Panamanian authorities and to their right to remain in Panamanian territory while serving in that capacity.

Article 15. The privileges and immunities provided for in this Agreement are granted in the interest of UPEB and not for the personal benefit of those enjoying them. UPEB may therefore waive the immunities and privileges of its representatives, officials, technicians or experts; however, the waiver shall be explicit and communicated through the normal channel of the Executive Director or his deputy.

Article 16. UPEB shall co-operate with the competent authorities of the Republic of Panama to facilitate the proper administration of justice, ensure compliance with police regulations and avoid abuses of the privileges and immunities granted under this Agreement.

Article 17. No privilege or immunity provided for in this Agreement shall be granted to any representative, official, technician or expert of UPEB who is a national of the Republic of Panama, or who carries out in Panamanian territory professional or gainful activities extraneous to his functions as a representative, official, technician or expert of the Union.

Chapter VI. SETTLEMENT OF DISPUTES

Article 18. UPEB shall take appropriate measures for the settlement of:

- (a) Disputes arising out of contracts or other disputes in private law to which UPEB is a party;
- (b) Disputes involving any official of UPEB who enjoys immunity by virtue of his official status, unless the Director-General of UPEB has waived the immunity of the said official.

Article 19. Disputes arising from the interpretation of implementation of this Agreement shall be settled through agreement between the Parties, without prejudice to other settlement procedures which they may agree on.

Chapter VII. FINAL PROVISIONS

Article 20. This Agreement shall enter into force on the date on which, following its signature, it is published in the Official Gazette of the Republic of Panama, and shall remain in force for one year following the date on which one of the Parties communicates to the other, in writing, its intention to terminate it, without prejudice to the right to terminate its effects by mutual agreement.

DONE at Panama City on 9 September 1976.

For the Republic of Panama:

[Signed]

AQUILINO E. BOYD

For UPEB:

[Signed]

HERNÁN VALLEJO MEJÍA

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS CONCLU
ENTRE LA RÉPUBLIQUE DE PANAMA ET L'UNION DES
PAYS EXPORTATEURS DE BANANES (UPEB)

Les Hautes Parties contractantes, considérant

Que l'article 27 de l'Accord portant création de l'Union des pays exportateurs de bananes établit que le Gouvernement de la République sur le territoire de laquelle se trouve le siège de l'UPEB conclura avec cette Organisation un accord relatif aux privilèges et immunités de l'UPEB, des représentants des Etats membres à la Conférence des Ministres et au Conseil pendant sa permanence, dans l'accomplissement de leurs fonctions, au pays où se trouve le siège, et du Directeur exécutif ainsi que des fonctionnaires et experts au service de la Direction exécutive,

Sont convenues de ce qui suit :

Titre I. PERSONNALITÉ CIVILE

Article premier. L'Union des pays exportateurs de bananes, en tant qu'organisme international, jouira de la personnalité civile sur le territoire de la République de Panama et aura la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens mobiliers et d'instruire des procédures judiciaires et administratives conformes aux lois de la République de Panama.

Titre II. BIENS

Article 2. L'UPEB et ses biens et avoirs, où qu'ils se trouvent, jouissent de l'immunité à l'égard de toute plainte et de toute forme de procès, sauf dans les cas particuliers à propos desquels l'Organisme aura renoncé expressément à cette immunité.

Article 3. Les locaux de l'UPEB sont inviolables. Il est interdit d'y pénétrer sans le consentement du représentant autorisé de l'UPEB.

Ces locaux, leur mobilier et autres biens qu'ils contiennent sont exempts de saisie, confiscation, et réquisition ou expropriation.

Les autorités de la République de Panama sont particulièrement tenues d'adopter toutes les mesures appropriées pour protéger les locaux de l'UPEB contre toute intrusion ou dommage.

Article 4. Les archives et les documents de l'UPEB sont inviolables, où qu'elles se trouvent.

Article 5. L'UPEB est exonérée de tous impôts directs, droits de douane, impôts et taxes connexes, à l'exception des coûts de transport, d'entreposage et de services analogues sur les articles destinés à son usage officiel, étant entendu que les articles importés en République de Panama en franchise ne pourront

¹ Entré en vigueur le 14 février 1977, date de sa publication à la Gazette officielle de la République de Panama, conformément à l'article 20.

être vendus sur le territoire national que dans les conditions dont il sera convenu avec le Gouvernement de la République de Panama.

Article 6. L'UPEB jouit du droit de faire usage de codes et d'envoyer et recevoir de la correspondance par courriers ou par valises scellées, qui jouiront des mêmes immunités et privilèges que les courriers et valises diplomatiques.

Titre III. REPRÉSENTANTS DES ETATS MEMBRES ET DIRECTEURS EXÉCUTIFS

Article 7. Les représentants dûment accrédités des Etats membres de l'UPEB à la Conférence des Ministres et au Conseil, et les membres de leurs familles faisant partie de leur ménage, ainsi que le Directeur exécutif de l'UPEB et les membres de sa famille qui font partie de son ménage, jouissent pendant l'exercice de leurs fonctions sur le territoire de la République de Panama des mêmes privilèges et immunités que les agents diplomatiques étrangers et les membres de leurs familles faisant partie de leur ménage.

Article 8. L'immunité de toute juridiction dont ils jouissent, conformément à l'article précédent, en ce qui concerne les actes accomplis au cours de leurs missions (y compris leurs paroles et écrits) continuera d'être accordée à leurs bénéficiaires même après que ces derniers auront cessé de remplir leurs fonctions.

Titre IV. FONCTIONNAIRES, TECHNICIENS ET EXPERTS DE L'UPEB

Article 9. Les fonctionnaires de l'UPEB ou les personnes qui, sans être des représentants de l'Organisation, fournissent des services techniques ou administratifs au siège de celle-ci en République de Panama :

- a) ne seront pas soumis aux mesures restrictives relatives à l'immigration, ni aux garanties ou dépôt de rapatriement, et ne seront pas tenus d'accomplir toute autre démarche pour continuer de rester dans le pays, en dehors des démarches nécessaires pour obtenir le document visé dans l'article 14;
- b) jouissent de l'immunité de la juridiction des autorités panaméennes en ce qui concerne les actes accomplis par eux en leur qualité officielle, y compris leurs paroles et écrits;
- c) sont exonérés de tout impôt sur les traitements et émoluments qui leur sont versés par l'Organisme international auquel ils appartiennent respectivement;
- d) sont exonérés de toute prestation personnelle, de tout service public, quelle que soit leur nationalité, et de toute décharge militaire telle que réquisition, contribution et logements militaires;
- e) sont exonérés des droits de douane, taxes et impôts connexes, à l'exception des coûts d'emmagasinage, de transport et de services analogues, relatifs à leur automobile et à leurs effets personnels à l'occasion de leur première entrée dans le pays;
- f) sont exonérés des droits de douane, impôts et taxes connexes, à l'exception des coûts d'emmagasinage, de transport et de services analogues relatifs à une automobile tous les deux ans pour leur usage personnel, conformément aux dispositions de la loi panaméenne relative aux fonctionnaires des Organisations internationales;

- g) sont exonérés de l'impôt sur la plaque minéralogique de l'automobile servant à leur usage personnel et de la carte grise;
- h) sont exonérés de la taxe sur l'essence pour l'automobile réservée à leur usage personnel;
- i) sont exemptés des dispositions du système de sécurité sociale instauré dans le pays, en ce qui concerne les services qu'ils fournissent à l'Organisation;
- j) sont exonérés des droits et impôts d'exportation sur leur mobilier et leurs effets personnels, au moment de leur retour dans leur pays d'origine ou de leur sortie du territoire de la République de Panama pour une nouvelle destination.

Article 10. Les dispositions des alinéas *a*, *d* et *e* de l'article 9 sont applicables aux membres de la famille des fonctionnaires de l'UPEB qui font partie de son ménage.

Article 11. Les fonctionnaires de l'UPEB et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités de rapatriement que celles qui sont accordées aux membres des missions diplomatiques en période de crise internationale.

Article 12. Les dispositions des trois articles précédents s'appliquent également aux techniciens et aux experts qui ne sont ni des représentants ni des fonctionnaires de l'UPEB mais qui arrivent sur le territoire de la République de Panama ou qui s'y trouvent dans le cadre d'une mission d'assistance de l'UPEB au Gouvernement ou à tout service national, provincial et municipal, ou à toute entité autonome ou semi-autonome de l'Etat panaméen.

Article 13. Les fonctionnaires de l'UPEB et les techniciens et experts se trouvant sur le territoire panaméen pour fournir des services au nom de l'UPEB sont autorisés à emporter, en franchise de tous droits de douane, impôts et taxes connexes, à l'exception des coûts d'emménagement, de transports et de services analogues, en quantités adéquates pour satisfaire leurs besoins, selon l'opinion du Ministère des relations extérieures de la République de Panama, des articles et objets destinés à leur usage personnel.

A cet effet, les intéressés présentent la demande correspondante sur les formulaires qui leur seront fournis par le Ministère des relations extérieures, avec l'approbation du représentant de l'UPEB accrédité au Panama ou autorisé par ce dernier.

Titre V. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 14. Les représentants, fonctionnaires, techniciens et experts de l'UPEB, la catégorie à laquelle ils appartiennent ayant été notifiée en bonne et due forme au Ministère des relations extérieures de la République de Panama et les renseignements y afférents requis ayant été fournis, recevront un document d'identité établissant la situation officielle aux yeux des autorités panaméennes et leur droit de résidence sur le territoire panaméen pendant la durée d'exercice de ces fonctions.

Article 15. Les privilèges et immunités visés dans le présent Accord sont accordés uniquement dans l'intérêt de l'UPEB et non au profit personnel de ceux qui en jouissent. En conséquence, l'UPEB peut renoncer aux immunités et privilèges accordés à ses représentants, fonctionnaires, techniciens ou experts,

mais ladite renonciation devra être exprimée et entrera en vigueur par l'entremise de son Directeur exécutif ou de toute autre personne agissant en son nom.

Article 16. L'UPEB coopérera avec les autorités compétentes de la République de Panama pour faciliter l'administration adéquate de la justice, veiller à l'application des ordonnances de police et éviter des abus en ce qui concerne les privilèges et immunités visés par le présent Accord.

Article 17. Tout représentant, fonctionnaire, technicien ou expert de l'UPEB qui est un ressortissant de la République de Panama ne jouit d'aucun des privilèges et immunités visés dans le présent Accord; il en est de même de toute personne se livrant sur le territoire panaméen à des activités professionnelles ou lucratives dépassant le cadre des fonctions qui lui incombent en tant que représentant fonctionnaire, technicien ou expert, en raison de sa mission.

Titre VI. SOLUTION DES DIFFÉRENDS

Article 18. L'UPEB prend les mesures adéquates en vue de régler :

- a) les différends en matière de contrats ou autres différends de droit privé auquel l'UPEB serait partie,
- b) les différends auxquels serait partie un fonctionnaire de l'UPEB qui, du fait de sa situation officielle, jouit de l'immunité, si le Directeur exécutif de l'UPEB n'a pas renoncé à l'immunité dudit fonctionnaire.

Article 19. Les différends qui naissent de l'interprétation ou de l'application du présent Accord sont réglés par accord des Parties sans préjudice des autres remèdes dont ces dernières peuvent convenir.

Titre VII. DISPOSITIONS FINALES

Article 20. Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle, après la signature dudit Accord, ce dernier sera publié dans la Gazette officielle de la République de Panama, et restera en vigueur pendant un an après la date à laquelle l'une des Parties aura communiqué à l'autre, par écrit, son intention de le résilier, sans préjudice de la possibilité de mettre fin à ses effets d'un commun accord.

FAIT à Panama le 9 septembre 1976.

Pour la République de Panama :

[Signé]

AQUILINO E. BOYD

Pour l'UPEB :

[Signé]

HERNÁN VALLEJO MEJÍA

52 pp.

No. 15705

MULTILATERAL

**Convention on Road Traffic (with annexes, and Final Act
of the United Nations Conference on Road Traffic).
Concluded at Vienna on 8 November 1968**

*Authentic texts: English, French, Chinese, Russian and Spanish.
Registered ex officio on 21 May 1977.*

MULTILATÉRAL

**Convention sur la circulation routière (avec annexes, et
Acte final de la Conférence des Nations Unies sur la
circulation routière). Conclue à Vienne le 8 novembre
1968**

*Textes authentiques : anglais, français, chinois, russe et espagnol.
Enregistrée d'office le 21 mai 1977.*

CONVENTION¹ ON ROAD TRAFFIC

The Contracting Parties,

Desiring to facilitate international road traffic and to increase road safety through the adoption of uniform traffic rules,

Have agreed upon the following provisions:

CHAPTER 1. GENERAL PROVISIONS

Article 1. DEFINITIONS

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

(a) The “domestic legislation” of a Contracting Party means the entire body of national or local laws and regulations in force in the territory of that Contracting Party;

(b) A vehicle is said to be “in international traffic” in the territory of a State if:

- (i) it is owned by a natural or legal person normally resident outside that State;
- (ii) it is not registered in that State; and
- (iii) it is temporarily imported into that State;

provided, however, that a Contracting Party may refuse to regard as being “in international traffic” a vehicle which has remained in its territory for more than one year without a substantial interruption, the duration of which may be fixed by that Contracting Party.

¹ Came into force on 21 May 1977 in respect of the following States, i.e., 12 months after the date of deposit of the fifteenth instrument of ratification or accession with the Secretary-General of the United Nations, in accordance with article 47 (1):

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, or accession (a)</i>	<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, or accession (a)</i>
San Marino	20 Jul. 1970	Union of Soviet Socialist Republics* ..	7 Jun. 1974
Israel	11 May 1971	Byelorussian Soviet Socialist Repub- lic* ..	18 Jun. 1974
France	9 Dec. 1971	Ukrainian Soviet Socialist Republic ..	12 Jul. 1974
Senegal	16 Aug. 1972 <i>a</i>	Niger	11 Jul. 1975 <i>a</i>
Guyana	31 Jan. 1973 <i>a</i>	Luxembourg	25 Nov. 1975
Bahrain	4 May 1973 <i>a</i>	Hungary*	16 Mar. 1976
German Democratic Republic*	11 Oct. 1973 <i>a</i>	Iran	21 May 1976
Philippines	27 Dec. 1973		

Subsequently, the Convention came into force in respect of the following States on the dates indicated, 12 months after the date of deposit of their instrument of ratification or accession with the Secretary-General of the United Nations, in accordance with article 47(2):

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, or accession (a)</i>
Yugoslavia	1 October 1976
(With effect from 1 October 1977.)	
Seychelles	11 April 1977 <i>a</i>
(With effect from 11 April 1978.)	

* See p. 355 of this volume for the texts of the reservations and declarations made upon ratification or accession.

A combination of vehicles is said to be “in international traffic” if at least one of the vehicles in the combination conforms to the above definition;

(c) “Built-up area” means an area with entries and exits specially sign-posted as such, or otherwise defined in domestic legislation;

(d) “Road” means the entire surface of any way or street open to public traffic;

(e) “Carriageway” means the part of a road normally used by vehicular traffic; a road may comprise several carriageways clearly separated from one another by, for example, a dividing strip or a difference of level;

(f) On carriageways where one or more side lanes or tracks are reserved for use by certain vehicles, “edge of the carriageway” means, for other road-users, the edge of the remainder of the carriageway;

(g) “Lane” means any one of the longitudinal strips into which the carriageway is divisible, whether or not defined by longitudinal road markings, which is wide enough for one moving line of motor vehicles other than motor cycles;

(h) “Intersection” means any level crossroad, junction or fork, including the open areas formed by such crossroads, junctions or forks;

(i) “Level-crossing” means any level intersection between a road and a railway or tramway track with its own track formation;

(j) “Motorway” means a road specially designed and built for motor traffic, which does not serve properties bordering on it, and which

(i) is provided, except at special points or temporarily, with separate carriageways for the two directions of traffic, separated from each other either by a dividing strip not intended for traffic or, exceptionally, by other means;

(ii) does not cross at level with any road, railway or tramway track, or foot-path; and

(iii) is specially sign-posted as a motorway;

(k) A vehicle is said to be:

(i) “standing” if it is stationary for the time needed to pick up or set down persons or to load or unload goods; and

(ii) “parked” if it is stationary for any reason other than the need to avoid interference with another road-user or collision with an obstruction or to comply with traffic regulations, and if the period during which the vehicle is stationary is not limited to the time needed to pick up or set down persons or goods;

Nevertheless, it shall be open to Contracting Parties to regard as “standing” any vehicle which is stationary within the meaning of subparagraph (i) above for a period not exceeding that fixed by domestic legislation, and to regard as “parked” any vehicle which is stationary within the meaning of subparagraph (ii) above for a period exceeding that fixed by domestic legislation;

(l) "Cycle" means any vehicle which has at least two wheels and is propelled solely by the muscular energy of the persons on that vehicle, in particular by means of pedals or hand-cranks;

(m) "Moped" means any two-wheeled or three-wheeled vehicle which is fitted with an internal combustion engine having a cylinder capacity not exceeding 50 cc (3.05 cu. in.) and a maximum design speed not exceeding 50 km (30 miles) per hour. Contracting Parties are free, however, not to regard as mopeds, under their domestic legislation, vehicles which do not have the characteristics of a cycle with respect to their use, in particular the characteristic that they can be propelled by pedals, or whose maximum design speed, whose weight, or certain of whose engine characteristics exceed certain limits. Nothing in this definition shall be construed as preventing Contracting Parties from treating mopeds exactly as cycles in applying the provisions of their domestic legislation regarding road traffic;

(n) "Motor cycle" means any two-wheeled vehicle, with or without a side-car, which is equipped with a propelling engine. Contracting Parties may also treat as motor cycles in their domestic legislation three-wheeled vehicles whose unladen weight does not exceed 400 kg (900 lb). The term "motor cycle" does not include mopeds, although Contracting Parties may, provided they make a declaration to this effect in conformity with Article 54, paragraph 2, of this Convention, treat mopeds as motor cycles for the purposes of the Convention;

(o) "Power-driven vehicle" means any self-propelled road vehicle, other than a moped in the territories of Contracting Parties which do not treat mopeds as motor cycles, and other than a rail-borne vehicle;

(p) "Motor vehicle" means any power-driven vehicle which is normally used for carrying persons or goods by road or for drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods. This term embraces trolley-buses, that is to say, vehicles connected to an electric conductor and not rail-borne. It does not cover vehicles, such as agricultural tractors, which are only incidentally used for carrying persons or goods by road or for drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods;

(q) "Trailer" means any vehicle designed to be drawn by a power-driven vehicle and includes semi-trailers;

(r) "Semi-trailer" means any trailer designed to be coupled to a motor vehicle in such a way that part of it rests on the motor vehicle and that a substantial part of its weight and of the weight of its load is borne by the motor vehicle;

(s) "Light trailer" means any trailer of a permissible maximum weight not exceeding 750 kg (1,650 lb);

(t) "Combination of vehicles" means coupled vehicles which travel on the road as a unit;

(u) "Articulated vehicle" means a combination of vehicles comprising a motor vehicle and a semi-trailer coupled to the motor vehicle;

(v) "Driver" means any person who drives a motor vehicle or other vehicle (including a cycle), or who guides cattle, singly or in herds, or flocks, or draught, pack or saddle animals on a road;

(w) “Permissible maximum weight” means the maximum weight of the laden vehicle declared permissible by the competent authority of the State in which the vehicle is registered;

(x) “Unladen weight” means the weight of the vehicle without crew, passengers or load, but with a full supply of fuel and with the tools which the vehicle normally carries;

(y) “Laden weight” means the actual weight of the vehicle as loaded, with the crew and passengers on board;

(z) “Direction of traffic” and “appropriate to the direction of traffic” mean the right-hand side if, under domestic legislation, the driver of a vehicle must allow an oncoming vehicle to pass on his left; otherwise these expressions mean the left-hand side;

(aa) The requirement that a driver shall “give way” to other vehicles means that he must not continue or resume his advance or manœuvre if by so doing he might compel the drivers of other vehicles to change the direction or speed of their vehicles abruptly.

Article 2. ANNEXES TO THE CONVENTION

The Annexes to this Convention, namely,

- Annex 1: “Exceptions to the obligation to admit motor vehicles and trailers in international traffic”;
 - Annex 2: “Registration number of motor vehicles and trailers in international traffic”;
 - Annex 3: “Distinguishing sign of motor vehicles and trailers in international traffic”;
 - Annex 4: “Identification marks of motor vehicles and trailers in international traffic”;
 - Annex 5: “Technical conditions concerning motor vehicles and trailers”;
 - Annex 6: “Domestic driving permit”; and
 - Annex 7: “International driving permit”;
- are integral parts of this Convention.

Article 3. OBLIGATIONS OF THE CONTRACTING PARTIES

1. (a) Contracting Parties shall take appropriate measures to ensure that the rules of the road in force in their territories conform in substance to the provisions of chapter II of this Convention. Provided that the said rules are in no way incompatible with the said provisions:

- (i) the said rules need not reproduce any of the said provisions which are applicable to situations that do not arise in the territories of the Contracting Parties in question;
- (ii) the said rules may include provisions not contained in the said chapter II.

(b) The provisions of this paragraph do not require Contracting Parties to provide penalties for any violation of those provisions of chapter II which are reproduced in their rules of the road.

2. (a) Contracting Parties shall also take appropriate measures to ensure that the rules in force in their territories concerning the technical requirements to be satisfied by motor vehicles and trailers conform to the provisions of Annex 5 to this Convention; provided that they are in no way contrary to the safety principles governing the provisions of Annex 5, the said rules may contain provisions not contained in Annex 5. Contracting Parties shall also take appropriate measures to ensure that motor vehicles and trailers registered in their territories conform to the provisions of Annex 5 to this Convention when entering international traffic.

(b) The provisions of this paragraph do not impose any obligations on the Contracting Parties with respect to the rules in force in their territories concerning the technical requirements to be satisfied by power-driven vehicles which are not motor vehicles within the meaning of this Convention.

3. Subject to the exceptions provided for in Annex 1 to this Convention, Contracting Parties shall be bound to admit to their territories in international traffic motor vehicles and trailers which fulfil the conditions laid down in Chapter III of this Convention and whose drivers fulfil the conditions laid down in Chapter IV; they shall also be bound to recognize registration certificates issued in accordance with the provisions of Chapter III as *prima facie* evidence that the vehicles to which they refer fulfil the conditions laid down in the said Chapter III.

4. Measures which the Contracting Parties have taken or may take either unilaterally or under bilateral or multilateral agreements to admit to their territories in international traffic motor vehicles and trailers that do not satisfy all the conditions stated in Chapter III of this Convention and to recognize, in cases other than those specified in Chapter IV, the validity in their territories of driving permits issued in the territory of another Contracting Party shall be deemed to be in conformity with the object of this Convention.

5. Contracting Parties shall be bound to admit to their territories in international traffic cycles and mopeds which fulfil the technical conditions laid down in chapter V of this Convention and whose drivers have their normal residence in the territory of another Contracting Party. No Contracting Party shall require the drivers of cycles or mopeds in international traffic to hold a driving permit; however, Contracting Parties which have declared in conformity with Article 54, paragraph 2, of this Convention that they treat mopeds as motor cycles may require the drivers of mopeds in international traffic to hold a driving permit.

6. Contracting Parties undertake to communicate to any Contracting Party which requests them to do so the information necessary to determine the identity of the person in whose name a motor vehicle, or a trailer coupled to a motor vehicle, is registered in their territories if the request submitted shows that this vehicle has been involved in an accident in the territory of the Contracting Party making the request.

7. Measures which the Contracting Parties have taken or may take either unilaterally or under bilateral or multilateral agreements to facilitate international road traffic by simplifying Customs, police, health and other similar formalities or to ensure that Customs offices and posts at a given frontier point have the same competence and are kept open during the same hours shall be deemed to be in conformity with the object of this Convention.

8. Nothing in paragraphs 3, 5 and 7 of this Article shall affect the right of a Contracting Party to make the admission to its territory in international traffic of motor vehicles, trailers, mopeds and cycles, and of their drivers and occupants, subject to its regulations concerning the commercial carriage of passengers and goods, to its regulations concerning insurance of drivers against third-party risks, to its Customs regulations and, in general, to its regulations on matters other than road traffic.

Article 4. SIGNS AND SIGNALS

Contracting Parties to this Convention which are not Contracting Parties to the Convention on Road Signs and Signals¹ opened for signature at Vienna on the same day as this Convention undertake that:

- (a) all road signs, traffic light signals and road markings installed in their territory shall form a coherent system;
- (b) the number of types of sign shall be limited and signs shall be placed only at points where they are deemed useful;
- (c) danger warning signs shall be installed at a sufficient distance from obstructions to give drivers adequate warning;
- (d) it shall be prohibited:
 - (i) to affix to a sign, to its support or to any other traffic control device anything not related to the purpose of such sign or device; if, however, Contracting Parties or sub-divisions thereof authorize a non-profit making association to install informative signs, they may permit the emblem of that association to appear on the sign or on its support provided this does not make it less easy to understand the sign;
 - (ii) to install any board, notice, marking or device which might be confused with signs or other traffic control devices, might render them less visible or effective, or might dazzle road-users or distract their attention in a way prejudicial to traffic safety.

CHAPTER II. RULES OF THE ROAD

Article 5. STATUS OF SIGNS AND SIGNALS

1. Road-users shall comply with the instructions conveyed by road signs, traffic light signals and road markings even if the said instructions appear to contradict other traffic regulations.

2. Instructions conveyed by traffic light signals shall take precedence over those conveyed by road signs regulating priority.

Article 6. INSTRUCTIONS GIVEN BY AUTHORIZED OFFICIALS

1. When they are directing traffic, authorized officials shall be easily identifiable at a distance, at night as well as by day.

2. Road-users shall promptly obey all instructions given by authorized officials directing traffic.

¹ Registered with the Secretariat of the United Nations on 6 June 1978 under No 1-16743.

3. It is recommended that domestic legislation should provide that directions given by authorized officials directing traffic shall include the following:

- (a) arm raised upright; this gesture shall mean "attention, stop" for all road-users except drivers who are no longer able to stop with sufficient safety; further, if made at an intersection, this gesture shall not require drivers already on the intersection to stop;
- (b) arm or arms outstretched horizontally; this gesture shall constitute a stop signal for all road-users approaching from any direction which would cut across that indicated by the outstretched arm or arms; after making this gesture, the authorized official directing traffic may lower his arm or arms; this gesture shall likewise a stop signal for drivers in front of or behind the official;
- (c) swinging red light; this gesture shall constitute a stop signal for road-users towards whom the light is directed.

4. The instructions given by authorized officials directing traffic shall take precedence over those conveyed by road signs, traffic light signals and road markings, and over traffic regulations.

Article 7. GENERAL RULES

1. Road-users shall avoid any behaviour likely to endanger or obstruct traffic, to endanger persons, or to cause damage to public or private property.

2. It is recommended that domestic legislation should provide that road-users shall not obstruct traffic or risk making it dangerous by throwing, depositing or leaving any object or substance on the road or by creating any other obstruction on the road. If road-users have been unable to avoid creating an obstruction or danger in that way, they shall take the necessary steps to remove it as soon as possible and, if they cannot remove it immediately, to warn other road-users of its presence.

Article 8. DRIVERS

1. Every moving vehicle or combination of vehicles shall have a driver.

2. It is recommended that domestic legislation should provide that pack, draught or saddle animals, and, except in such special areas as may be marked at the entry, cattle, singly or in herds, or flocks, shall have a driver.

3. Every driver shall possess the necessary physical and mental ability and be in a fit physical and mental condition to drive.

4. Every driver of a power-driven vehicle shall possess the knowledge and skill necessary for driving the vehicle; however, this requirement shall not be a bar to driving practice by learner-drivers in conformity with domestic legislation.

5. Every driver shall at all times be able to control his vehicle or to guide his animals.

Article 9. FLOCKS AND HERDS

It is recommended that domestic legislation should provide that, save where exceptions are granted to facilitate their mass movement, flocks and

herds should be divided into sections of moderate length spaced sufficiently far apart for the convenience of traffic.

Article 10. POSITION ON THE CARRIAGEWAY

1. The direction of traffic shall be the same on all roads in a State except, where appropriate, on roads used solely or principally by through traffic between two other States.

2. Animals moving along the carriageway shall be kept as close as possible to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic.

3. Without prejudice to the provisions to the contrary of Article 7, paragraph 1, Article 11, paragraph 6, and to other provisions of this Convention to the contrary, every driver of a vehicle shall, to the extent permitted by circumstances, keep his vehicle near the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic. However, Contracting Parties or sub-divisions thereof may lay down more precise rules concerning the position of goods vehicles on the carriageway.

4. Where a road comprises two or three carriageways, no driver shall take the carriageway situated on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic.

5. (a) On two-way carriageways having four or more lanes, no driver shall take the lanes situated entirely on the half of the carriageway opposite to the side appropriate to the direction of traffic.

(b) On two-way carriageways having three lanes, no driver shall take the lane situated at the edge of the carriageway opposite to that appropriate to the direction of traffic.

Article 11. OVERTAKING AND MOVEMENT OF TRAFFIC IN LINES

1. (a) Drivers overtaking shall do so on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic.

(b) However, drivers shall overtake on the side appropriate to the direction of traffic if the driver to be overtaken has signalled his intention to turn to the side of the carriageway opposite to that appropriate to the direction of traffic and has moved his vehicle or animals over towards that side in order to turn to that side for the purpose of taking another road, to enter a property bordering on the road, or to stop on that side.

2. Before overtaking, every driver shall, without prejudice to the provisions of Article 7, paragraph 1, or to those of Article 14, of this Convention, make sure:

(a) that no driver who is following him has begun to overtake him;

(b) that the driver ahead of him in the same lane has not given warning of his intention to overtake another;

(c) that the lane he is about to take is clear far enough ahead, having regard to the difference between the speed of his vehicle while overtaking and that of the road-users to be overtaken, for him not to endanger or impede oncoming traffic; and

(d) that, except when using a lane closed to oncoming traffic, he will be able, without inconvenience to the road-user or road-users overtaken, to resume the position prescribed in Article 10, paragraph 3, of this Convention.

3. In pursuance of the provisions of paragraph 2 of this Article, overtaking on two-way carriageways is in particular prohibited when approaching the crest of a hill and, if visibility is inadequate, on bends, unless there are at these points lanes defined by longitudinal road markings and overtaking is carried out without leaving the lanes marked as closed to oncoming traffic.

4. When overtaking, a driver shall give the road-user or road-users overtaken a sufficiently wide berth.

5. (a) On carriageways with at least two lanes reserved for traffic moving in the direction in which he is proceeding, a driver who would be obliged, immediately or shortly after moving back to the position prescribed by Article 10, paragraph 3, of this Convention, to overtake again may, in order to perform that manoeuvre, and provided he makes sure he can do so without undue inconvenience to the drivers of faster vehicles approaching from behind, remain in the lane he has occupied for the first overtaking manoeuvre.

(b) However, Contracting Parties or sub-divisions thereof shall be free not to apply the provisions of this paragraph to the drivers of cycles, mopeds, motor cycles and vehicles which are not motor vehicles within the meaning of this Convention, or to the drivers of motor vehicles whose permissible maximum weight exceeds 3,500 kg (7,700 lb) or whose maximum speed, by design, cannot exceed 40 km (25 miles) per hour.

6. Where the provisions of sub-paragraph 5 (a) of this Article are applicable and the density of traffic is such that vehicles not only occupy the entire width of the carriageway reserved for traffic taking the direction in which they are moving but also are moving only at a speed which is governed by that of the vehicle preceding them in the line:

(a) without prejudice to the provisions of paragraph 9 of this Article, the movement of the vehicles in one line at a higher speed than that of those in another shall not be deemed to constitute overtaking within the meaning of this Article;

(b) a driver not in the lane nearest to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic may change lanes only in order to prepare to turn right or left or to park; however, this requirement shall not apply to changes of lane effected by drivers in accordance with domestic legislation resulting from the application of the provisions of paragraph 5 (b) of this Article.

7. When moving in lines as described in paragraphs 5 and 6 of this Article, drivers are forbidden, if the lanes are indicated on the carriageway by longitudinal markings, to straddle these markings.

8. Without prejudice to the provisions of paragraph 2 of this Article and to other restrictions which Contracting Parties or sub-divisions thereof may lay down concerning overtaking at intersections and at level-crossings, no driver of a vehicle shall overtake a vehicle other than a two-wheeled cycle, a two-wheeled moped or a two-wheeled motor cycle without side-car:

- (a) immediately before or on an intersection other than a roundabout, except:
- (i) in the case provided for in paragraph 1 (b) of this Article;
 - (ii) where the road on which overtaking takes place has priority at the intersection;
 - (iii) where traffic is directed at the intersection by an authorized official or by traffic light signals;
- (b) immediately before or on a level-crossing not equipped with gates or half-gates, provided however that Contracting Parties or sub-divisions thereof shall be free to permit such overtaking at a level-crossing where road traffic is regulated by traffic light signals incorporating a positive signal authorizing vehicles to proceed.

9. A vehicle shall not overtake another vehicle which is approaching a pedestrian crossing marked on the carriageway or sign-posted as such, or which is stopped immediately before the crossing, otherwise than at a speed low enough to enable it to stop immediately if a pedestrian is on the crossing. Nothing in this paragraph shall be construed as preventing Contracting Parties or sub-divisions thereof from prohibiting overtaking within a prescribed distance from a pedestrian crossing, or from imposing stricter requirements on a driver of a vehicle proposing to overtake another vehicle stopped immediately before such a crossing.

10. A driver who perceives that a driver following him wishes to overtake him shall, except in the case provided for in Article 16, paragraph 1 (b), of this Convention, keep close to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic and refrain from accelerating. If, owing to the narrowness, profile or condition of the carriageway, taken in conjunction with the density of oncoming traffic, a vehicle which is slow or bulky or is required to observe a speed limit cannot be easily and safely overtaken, the driver of such vehicle shall slow down and if necessary pull in to the side as soon as possible in order to allow vehicles following him to overtake.

11. (a) Contracting Parties or sub-divisions thereof may, on one-way carriageways and on two-way carriageways where at least two lanes in built-up areas and three lanes outside built-up areas are reserved for traffic in the same direction and are indicated by longitudinal markings:

- (i) allow vehicles in one lane to overtake on the side appropriate to the direction of traffic vehicles in another lane; and
- (ii) make inapplicable the provisions of Article 10, paragraph 3, of this Convention;

provided that there are adequate restrictions on the possibility of changing lanes;

(b) In the case referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph, without prejudice to the provisions of paragraph 9 of this Article, the manner of driving provided for shall not be deemed to constitute overtaking within the meaning of this Convention.

Article 12. PASSING OF ONCOMING TRAFFIC

1. When passing oncoming traffic, a driver shall leave sufficient lateral space and, if necessary, move close to the edge of the carriageway appropriate

to the direction of traffic. If in so doing he finds his progress impeded by an obstruction or by the presence of other road-users, he shall slow down and if necessary stop to allow the oncoming road-user or road-users to pass.

2. On mountain roads and steep roads with characteristics similar to those of mountain roads, where the passing of oncoming traffic is impossible or difficult, it is the driver of the vehicle travelling downhill who should pull in to the side of the road in order to allow any vehicle proceeding uphill to pass, except where the arrangement of lay-bys to enable vehicles to pull in to the side of the road is such that, having regard to the speed and position of the vehicles, the vehicle proceeding uphill has a lay-by ahead of it and the need for one of the vehicles to reverse could be avoided if the vehicle proceeding uphill pulled in to that lay-by. Where one of the two vehicles which are about to pass is obliged to reverse in order to make passing possible, this manoeuvre shall be performed by the driver of the vehicle proceeding downhill unless it can manifestly be more easily performed by the driver of the vehicle proceeding uphill. However, Contracting Parties or sub-divisions thereof may prescribe for certain vehicles or certain roads or sections of roads special rules differing from those laid down in this paragraph.

Article 13. SPEED AND DISTANCE BETWEEN VEHICLES

1. Every driver of a vehicle shall in all circumstances have his vehicle under control so as to be able to exercise due and proper care and to be at all times in a position to perform all manoeuvres required of him. He shall, when adjusting the speed of his vehicle, pay constant regard to the circumstances, in particular the lie of the land, the state of the road, the condition and load of his vehicle, the weather conditions and the density of traffic, so as to be able to stop his vehicle within his range of forward vision and short of any foreseeable obstruction. He shall slow down and if necessary stop whenever circumstances so require, and particularly when visibility is not good.

2. No driver shall impede the normal progress of other vehicles by travelling abnormally slowly without proper cause.

3. The driver of a vehicle moving behind another vehicle shall keep at a sufficient distance from that other vehicle to avoid collision if the vehicle in front should suddenly slow down or stop.

4. Outside built-up areas, in order to facilitate overtaking, drivers of vehicles or combinations of vehicles of more than 3,500 kg (7,700 lb) permissible maximum weight, or of more than 10 m (33 feet) over-all length, shall, except when they are overtaking or preparing to overtake, keep at such distance from power-driven vehicles ahead of them that other vehicles overtaking them can without danger move into the space in front of the overtaken vehicle. However, this provision shall not apply in very dense traffic or in circumstances where overtaking is prohibited. In addition:

- (a) the competent authorities may exempt certain convoys of vehicles from this provision, or may similarly make it inapplicable on roads where two lanes are allotted to traffic in the direction concerned;
- (b) Contracting Parties and sub-divisions thereof may prescribe different figures from those given in this paragraph with respect to the vehicle characteristics concerned.

5. Nothing in this Convention shall be construed as preventing Contracting Parties or sub-divisions thereof from prescribing general or local speed limits for all vehicles or for certain categories of vehicles or from prescribing minimum and maximum speeds or either a maximum or a minimum speed on certain roads or on certain types of road or from prescribing minimum intervals because of the presence on the road of certain categories of vehicles presenting a special danger, in particular by reason of their weight or their load.

Article 14. GENERAL REQUIREMENTS GOVERNING MANOEUVRES

1. Any driver wishing to perform a manoeuvre such as pulling out of or into a line of parked vehicles, moving over to the right or to the left on the carriageway, or turning left or right into another road or into a property bordering on the road, shall first make sure that he can do so without risk of endangering other road-users travelling behind or ahead of him or about to pass him, having regard to their position, direction and speed.

2. Any driver wishing to make a U-turn or to reverse shall first make sure that he can do so without endangering or impeding other road-users.

3. Before turning or before a manoeuvre which involves moving laterally, the driver shall give clear and sufficient warning of his intention by means of the direction-indicator or direction-indicators on his vehicle, or, failing this, by giving if possible an appropriate signal with his arm. The warning given by the direction-indicator or direction-indicators shall continue to be given throughout the manoeuvre and shall cease as soon as the manoeuvre is completed.

Article 15. SPECIAL REGULATIONS RELATING TO REGULAR PUBLIC-TRANSPORT SERVICE VEHICLES

It is recommended that domestic legislation should provide that in built-up areas, in order to facilitate the movement of regular public-transport service vehicles, the drivers of other vehicles shall, subject to the provisions of Article 17, paragraph 1, of this Convention, slow down and if necessary stop in order to allow the public-transport vehicles to perform the manoeuvre required for moving off from stops marked as such. The provisions thus laid down by Contracting Parties or sub-divisions thereof shall in no way affect the duty incumbent on drivers of public-transport vehicles to take, after having given warning by means of their direction-indicators of their intention to move off, the precautions necessary to avoid any risk of accident.

Article 16. CHANGE OF DIRECTION

1. Before turning right or left for the purpose of entering another road or entering a property bordering on the road, a driver shall, without prejudice to the provisions of Article 7, paragraph 1, and of Article 14, of this Convention:

- (a) if he wishes to turn off on the side appropriate to the direction of traffic, keep as close as possible to the edge of the carriageway appropriate to that direction and make as tight a turn as possible;
- (b) if he wishes to turn off on the other side, and subject to such other provisions as Contracting Parties or sub-divisions thereof may enact for cycles and mopeds, move as close as possible to the centreline of the carriageway if it is a two-way carriageway or to the edge opposite to the side appropriate to the direction of traffic if it is a one-way carriageway and, if he wishes to

enter another two-way road, make his turn so as to enter the carriageway of such other road on the side appropriate to the direction of traffic.

2. While changing direction, the driver shall, without prejudice to the provisions of Article 21 of this Convention regarding pedestrians, allow oncoming vehicles on the carriageway he is preparing to leave, and cycles and mopeds moving on cycle tracks crossing the carriageway he is about to enter, to pass.

Article 17. SLOWING DOWN

1. No driver of a vehicle shall brake abruptly unless it is necessary to do so for safety reasons.

2. Every driver intending to slow down to an appreciable extent shall, except where his slowing down is in response to an imminent danger, first make sure that he can do so without danger or undue inconvenience to other drivers. He shall also, unless he has made sure that there is no vehicle following him or that any following vehicle is a long way behind, give clear and timely warning of his intention by making an appropriate signal with his arm. However, this provision shall not apply if warning of slowing down is given by the vehicle's stop lights, referred to in Annex 5, paragraph 31, of this Convention.

Article 18. INTERSECTIONS AND OBLIGATION TO GIVE WAY

1. Every driver approaching an intersection shall exercise such extra care as may be appropriate to local conditions. Drivers of vehicles shall, in particular, drive at such a speed as to be able to stop to allow vehicles having the right of way to pass.

2. Every driver emerging from a path or an earth-track (dirt road) on to a road other than a path or an earth-track shall give way to vehicles travelling on that road. For the purposes of this Article the terms "path" and "earth-track" ("dirt road") may be defined in domestic legislation.

3. Every driver emerging on to a road from a property bordering thereon shall give way to vehicles travelling on that road.

4. Subject to the provisions of paragraph 7 of this Article:

(a) in States where traffic keeps to the right the driver of a vehicle shall give way, at intersections other than those specified in paragraph 2 of this Article and in Article 25, paragraphs 2 and 4 of this Convention, to vehicles approaching from his right;

(b) Contracting Parties or sub-divisions thereof in whose territories traffic keeps to the left shall be free to regulate the right of way at intersections as they see fit.

5. Even if traffic light signals authorize him to do so, a driver shall not enter an intersection if the density of traffic is such that he will probably be obliged to stop on the intersection, thereby obstructing or preventing the passage of cross traffic.

6. A driver who has entered an intersection where traffic is regulated by traffic light signals may clear the intersection without waiting for the way to be opened in the direction in which he wishes to proceed, provided that this does not impede the progress of other road-users moving in the open direction.

7. At intersections, drivers of vehicles not moving on rails shall give way to rail-borne vehicles.

Article 19. LEVEL-CROSSINGS

Road-users shall exercise extra care in approaching and traversing level-crossings. In particular:

- (a) every driver of a vehicle shall drive at a moderate speed;
- (b) without prejudice to the obligation to obey an instruction to stop given by a light signal or a sound signal, no road-user shall enter a level-crossing at which the gates or half-gates are across the road or in process of being placed across the road, or at which the half-gates are in process of being raised;
- (c) if a level-crossing is not equipped with gates, half-gates or light signals, no road-user shall enter it without making sure that no rail-borne vehicle is approaching;
- (d) no road-user shall linger while traversing a level-crossing; if a vehicle is compelled to stop, its driver shall endeavour to move it off the track and, if he is unable to do so, immediately do everything he can to ensure that the drivers of rail-borne vehicles are warned of the danger in time.

Article 20. RULES APPLICABLE TO PEDESTRIANS

1. Contracting Parties or sub-divisions thereof shall be free not to enforce the provisions of this Article except in cases where pedestrian traffic on the carriageway would be dangerous or would obstruct vehicular traffic.

2. If, at the side of the carriageway, there are pavements (side-walks) or suitable verges for pedestrians, pedestrians shall use them. Nevertheless, if they take the necessary precautions:

- (a) pedestrians pushing or carrying bulky objects may use the carriageway if they would seriously inconvenience other pedestrians by walking on the pavement (side-walk) or verge;
- (b) groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession may walk on the carriageway.

3. If it is not possible to use pavements (side-walks) or verges, or if none is provided, pedestrians may walk on the carriageway; where there is a cycle track and the density of traffic so permits, they may walk on the cycle track, but shall not obstruct cycle and moped traffic in doing so.

4. Pedestrians walking on the carriageway in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article shall keep as close as possible to the edge of the carriageway.

5. It is recommended that domestic legislation should provide as follows: pedestrians walking on the carriageway shall keep to the side opposite to that appropriate to the direction of traffic except where to do so places them in danger. However, persons pushing a cycle, a moped or a motor cycle, and groups of pedestrians led by a person in charge of forming a procession shall in all cases keep to the side of the carriageway appropriate to the direction of traffic. Unless they form a procession, pedestrians walking on the carriageway shall, by

night or when visibility is poor and, by day, if the density of vehicular traffic so requires, walk in single file wherever possible.

6. (a) Pedestrians wishing to cross a carriageway shall not step on to it without exercising care; they shall use a pedestrian crossing whenever there is one nearby.

(b) In order to cross the carriageway at a pedestrian crossing sign-posted as such or indicated by markings on the carriageway,

- (i) if the crossing is equipped with light signals for pedestrians, the latter shall obey the instructions given by such lights;
- (ii) if the crossing is not equipped with such lights, but vehicular traffic is regulated by traffic light signals or by an authorized official, pedestrians shall not step onto the carriageway while the traffic light signal or the signal given by the authorized official indicates that vehicles may proceed along it;
- (iii) at other pedestrian crossings, pedestrians shall not step on to the carriageway without taking the distance and speed of approaching vehicles into account.

(c) In order to cross the carriageway elsewhere than at a pedestrian crossing sign-posted as such or indicated by markings on the carriageway, pedestrians shall not step on to the carriageway without first making sure that they can do so without impeding vehicular traffic.

(d) Once they have started to cross a carriageway, pedestrians shall not take an unnecessarily long route, and shall not linger or stop on the carriageway unnecessarily.

7. However, Contracting Parties or sub-divisions thereof may impose stricter requirements on pedestrians crossing the carriageway.

Article 21. BEHAVIOUR OF DRIVERS TOWARDS PEDESTRIANS

1. Without prejudice to the provisions of Article 7, paragraph 1, Article 11, paragraph 9, and Article 13, paragraph 1 of this Convention, where there is on the carriageway a pedestrian crossing sign-posted as such or indicated by markings on the carriageway,

- (a) if vehicular traffic is regulated at that crossing by traffic light signals or by an authorized official, drivers forbidden to proceed shall stop short of the crossing and, when they are permitted to proceed, shall not prevent or obstruct the passage of pedestrians who have stepped on to and are proceeding over the crossing in the conditions laid down in Article 20 of this Convention; drivers turning into another road at the entrance to which there is a pedestrian crossing shall do so slowly and give way, if necessary stopping for this purpose, to pedestrians already using or about to use the crossing in the conditions laid down in Article 20, paragraph 6, of this Convention;
- (b) if vehicular traffic is not regulated at that crossing by traffic light signals or by an authorized official, drivers shall approach the crossing only at a speed low enough not to endanger pedestrians using, or about to use, it; if necessary, they shall stop to allow such pedestrians to cross.

2. Drivers intending to overtake, on the side appropriate to the direction of traffic, a public transport vehicle at a stop marked as such shall slow down and if necessary stop to allow passengers to board or alight from that vehicle.

3. No provision of this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or sub-divisions thereof from:

- requiring drivers of vehicles to stop in all cases when pedestrians are proceeding over or stepping on to a pedestrian crossing sign-posted as such or indicated by markings on the carriageway in the conditions laid down in Article 20 of this Convention, or
- from prohibiting them from preventing or obstructing the passage of pedestrians who are crossing the carriageway at or very near an intersection even if there is at that point no pedestrian crossing sign-posted as such or indicated by markings on the carriageway.

Article 22. ISLANDS ON THE CARRIAGEWAY

Without prejudice to the provisions of Article 10 of this Convention, a driver may pass to the left or to the right of islands, posts and other devices set up on the carriageway on which he is travelling, except in the following cases:

- (a) where the side on which the island, post or device shall be passed is indicated by a sign;
- (b) where the island, post or device is on the centreline of a two-way carriageway; in this case the driver shall keep to the side of the island, post or device corresponding to the direction of traffic.

Article 23. STANDING AND PARKING

1. Outside built-up areas, standing or parked vehicles and halted animals shall so far as possible be stationed elsewhere than on the carriageway. They shall not be stationed on cycle tracks or, save where applicable domestic legislation so permits, on pavements or on verges specially provided for pedestrian traffic.

2. (a) Animals halted and vehicles standing or parked on the carriageway shall be kept as close as possible to the edge of the carriageway. A driver shall not stand or park his vehicle on a carriageway save on the side appropriate, for him, to the direction of traffic; nevertheless, standing or parking on the other side shall be permitted where standing or parking on the side appropriate to the direction of traffic is prevented by the presence of rail tracks. Moreover, Contracting Parties or sub-divisions thereof may:

- (i) refrain from prohibiting standing and parking on one side or the other in certain conditions, for instance where standing on the side appropriate to the direction of traffic is prohibited by road signs;
- (ii) on one-way carriageways, authorize standing and parking on the other side as well as or instead of on the side appropriate to the direction of traffic;
- (iii) authorize standing and parking in the middle of the carriageway at places specially marked.

(b) Save where domestic legislation provides otherwise, vehicles other than two-wheeled cycles, two-wheeled mopeds and two-wheeled motor cycles without side-car shall not stand or be parked two abreast on the carriageway. Standing or parked vehicles shall, unless the lay-out of the area permits otherwise, be placed parallel to the edge of the carriageway.

3. (a) The standing or parking of a vehicle on the carriageway shall be prohibited:

- (i) on pedestrian crossings, on crossings for cyclists, and on level-crossings;
- (ii) on tramway or railway tracks on a road or so close to such tracks that the movement of trams or trains might be impeded, and also, subject to the possibility for Contracting Parties or sub-divisions thereof to provide otherwise, on pavements and cycle tracks;

(b) The standing or parking of a vehicle at any point where it would constitute a danger shall be prohibited, more particularly:

- (i) save in such spaces as may be specially marked, under flyovers and in tunnels;
- (ii) on the carriageway, close to the crests of hills, and on bends where visibility is not sufficient for the vehicle to be overtaken in complete safety, having regard to the speed of vehicles on the section of the road in question;
- (iii) on a carriageway beside a longitudinal road marking, where sub-paragraph (b) (ii) of this paragraph does not apply but the width of the carriageway between the marking and the vehicle is less than 3 m (10 feet) and the marking is such that vehicles approaching it on the same side are forbidden to cross it;

(c) The parking of a vehicle on the carriageway shall be prohibited:

- (i) on approaches to level-crossings, to intersections, and to bus, trolley-bus or rail-vehicle stops: within the distances prescribed by domestic legislation;
- (ii) in front of the vehicle entries to properties;
- (iii) at any point where the parked vehicle would prevent access to another vehicle properly parked or prevent such other vehicle from moving out;
- (iv) on the central carriageway of three-carriageway roads and, outside built-up areas, on the carriageways of roads marked as priority roads by appropriate signs; and
- (v) at any place where the parked vehicle would conceal road signs or traffic light signals from the view of road-users.

4. A driver shall not leave his vehicle or his animals without having taken all suitable precautions to avoid any accident and, in the case of a motor vehicle, to prevent its unauthorized use.

5. It is recommended that domestic legislation should provide as follows: every power-driven vehicle other than a two-wheeled moped or a two-wheeled motor cycle without sidecar, and every trailer coupled or uncoupled, shall when stationary on the carriageway outside a built-up area be signalled to approaching drivers at a sufficient distance by means of at least one appropriate device placed at the most suitable point to give them adequate advance warning;

- (a) if the vehicle is stationary at night on the carriageway in circumstances such that approaching drivers cannot be aware of the obstacle which the vehicle constitutes;
- (b) if the driver, in other cases, has been compelled to halt his vehicle at a place where standing is prohibited.

6. Nothing in this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or sub-divisions thereof from introducing other prohibitions on parking and standing.

Article 24. OPENING OF DOORS

It shall be prohibited to open the door of a vehicle, to leave it open, or to alight from the vehicle without having made sure that to do so cannot endanger other road-users.

Article 25. MOTORWAYS AND SIMILAR ROADS

1. On motorways and, if so provided in domestic legislation, on special approach roads to and exit roads from motorways:

- (a) the use of the road shall be prohibited to pedestrians, animals, cycles, mopeds unless they are treated as motor cycles, and all vehicles other than motor vehicles and their trailers, and to motor vehicles or motor-vehicle trailers which are incapable, by virtue of their design, of attaining on a flat road a speed specified by domestic legislation;
- (b) drivers shall be forbidden:
 - (i) to have their vehicles standing or parked elsewhere than at marked parking sites; if a vehicle is compelled to stop, its driver shall endeavour to move it off the carriageway and also off the flush verge and, if he is unable to do so, immediately signal the presence of the vehicle at a distance so as to warn approaching drivers in time;
 - (ii) to make U-turns, to travel in reverse, and to drive on to the central dividing strip, including the crossovers linking the two carriageways.

2. Drivers emerging on to a motorway shall:

- (a) if the approach road is not continued by an acceleration lane, give way to vehicles travelling on the motorway;
- (b) if there is an acceleration lane, use it and, when merging into the motorway traffic, do so in conformity with the requirements of Article 14, paragraphs 1 and 3, of this Convention.

3. A driver leaving a motorway shall move into the traffic lane appropriate to the motorway exit in good time and enter the deceleration lane, if there is one, as soon as he can.

4. For the purpose of the application of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, other roads reserved for motor vehicle traffic, duly sign-posted as such and not affording access to or from properties alongside, shall be treated as motorways.

*Article 26. SPECIAL RULES APPLICABLE TO PROCESSIONS
AND HANDICAPPED PERSONS*

1. It shall be prohibited for road-users to cut across troop columns, files of school-children accompanied by a person in charge, and other processions.

2. Handicapped persons travelling in invalid chairs propelled by themselves or moving at a walking pace may use pavements (side-walks) and suitable verges.

*Article 27. SPECIAL RULES APPLICABLE TO CYCLISTS,
MOPED DRIVERS AND MOTOR CYCLISTS*

1. Notwithstanding the provisions of Article 10, paragraph 3, of this Convention, Contracting Parties or sub-divisions thereof shall be free not to prohibit cyclists from travelling two or more abreast.

2. It shall be prohibited for cyclists to ride without holding the handlebars with at least one hand, to allow themselves to be towed by another vehicle, or to carry, tow or push objects which hamper their cycling or endanger other road-users. The same provisions shall apply to moped drivers and motor cyclists; in addition, however, moped drivers and motor cyclists shall hold the handlebars with both hands except when signalling the manoeuvre described in Article 14, paragraph 3, of this Convention.

3. It shall be prohibited for cyclists and moped drivers to carry passengers on their vehicle; however, Contracting Parties or sub-divisions thereof may authorize exceptions to this provision and, in particular, authorize the transport of passengers on such additional saddle or saddles as may be fitted on the vehicle. Motor cyclists shall not be permitted to carry passengers except in the side-car, if there is one, and on the additional saddle (pillion), if any, fitted behind the driver.

4. Where cycle tracks exist, Contracting Parties or sub-divisions thereof may forbid cyclists to use the rest of the carriageway. In the same circumstances they may authorize moped drivers to use the cycle track and, if they consider it advisable, prohibit them from using the rest of the carriageway.

Article 28. AUDIBLE AND LUMINOUS WARNINGS

1. Audible warning devices may be used only:

- (a) to give due warning with a view to avoiding an accident;
- (b) outside built-up areas when it is desirable to warn a driver that he is about to be overtaken.

The sounds emitted by audible warning devices shall not be prolonged more than necessary.

2. Motor-vehicle drivers may give the luminous warnings specified in Article 33, paragraph 5, of this Convention, instead of audible warnings, between nightfall and dawn. They may also do so in daylight hours for the purpose indicated in paragraph 1 (b) of this Article, if to do so is more appropriate in the prevailing circumstances.

3. Contracting Parties or sub-divisions thereof may authorize the use of luminous warnings in built-up areas also for the purpose referred to in paragraph 1 (b) of this Article.

Article 29. RAIL-BORNE VEHICLES

1. Where a railway uses a carriageway, every road-user shall, on the approach of a tram or other rail-borne vehicle, clear the track as soon as possible to allow the rail-borne vehicle to pass.

2. Contracting Parties or sub-divisions thereof may adopt special rules, differing from those laid down in this Chapter, for the movement of rail-borne vehicles on the road and for passing or overtaking such vehicles. However, Contracting Parties or sub-divisions thereof may not adopt provisions which conflict with those of Article 18, paragraph 7, of this Convention.

Article 30. LOADING OF VEHICLES

1. If a permissible maximum weight is laid down for a vehicle, the laden weight of the vehicle shall never exceed the permissible maximum weight.

2. Every load on a vehicle shall be so arranged and, if necessary, stowed as to prevent it from:

- (a) endangering persons or causing damage to public or private property, more particularly by trailing on or falling on to the road;
- (b) obstructing the driver's view or impairing the stability or driving of the vehicle;
- (c) causing noise, raising dust, or creating any other nuisance which can be avoided;
- (d) masking lights, including stop lights and direction-indicators, reflex reflectors, registration numbers and the distinguishing sign of the State of registration with which, under this Convention or under domestic legislation, the vehicle is required to be equipped, or masking signals given by arms in accordance with Article 14, paragraph 3 or Article 17, paragraph 2, of this Convention.

3. All accessories, such as cables, chains and sheets, used to secure or protect the load shall be drawn tight around the load and be firmly fastened. All accessories used to protect the load shall satisfy the requirements laid down for the load in paragraph 2 of this Article.

4. Loads projecting beyond the front, rear or sides of the vehicle shall be clearly marked in all cases where their projection might not be noticed by the drivers of other vehicles; at night, a white light and a white reflecting device shall be used for such marking at the front and a red light and a red reflecting device at the rear. More particularly, on power-driven vehicles:

- (a) loads projecting more than one metre (3 feet 4 inches) beyond the front or rear of the vehicle shall always be marked;
- (b) loads projecting laterally beyond the outer edge of the vehicle in such a way that their lateral outer edge is more than 0.40 m (16 inches) from the outer edge of the vehicle's front position (side) light shall be marked at the front at night, and loads projecting in such a way that their lateral outer edge is more than 0.40 m (16 inches) from the outer edge of the vehicle's rear position (side) light shall be similarly marked at the rear at night.

5. Nothing in paragraph 4 of this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or sub-divisions thereof from prohibiting, restricting, or subjecting to special authorization, load projections as referred to in the aforesaid paragraph 4.

Article 31. BEHAVIOUR IN CASE OF ACCIDENT

1. Without prejudice to the provisions of domestic legislation concerning the obligation to assist the injured, every driver or other road-user involved in a traffic accident shall:

- (a) stop as soon as he can do so without causing an additional danger to traffic;
- (b) endeavour to ensure traffic safety at the site of the accident and, if a person has been killed or seriously injured in the accident, to prevent, insofar as such action does not affect traffic safety, any change in conditions at the site, including the disappearance of traces which might be useful for determining responsibilities;
- (c) if so requested by other persons involved in the accident, identify himself to them;
- (d) if a person has been injured or killed in the accident, notify the police and remain on the scene of the accident or return to it and wait there until the arrival of the police, unless he has been authorized by the police to leave or has to assist the injured or to receive attention himself.

2. Contracting Parties or sub-divisions thereof may, under their domestic legislation, refrain from imposing the provision of paragraph 1 (d) of this Article in cases where no serious injury has been caused and none of the persons involved requests that the police should be notified.

Article 32. LIGHTING: GENERAL REQUIREMENTS

1. Within the meaning of this Article, "night" means the period between nightfall and dawn, and also other times when visibility is inadequate on account, for example, of fog, snowfall, heavy rain, or passage through a tunnel.

2. At night:

- (a) every power-driven vehicle on a road, other than a moped or a two-wheeled motor cycle without side-car, shall show not less than two white or selective yellow lights to the front and an even number of red lights to the rear, in conformity with the provisions for motor vehicles given in Annex 5, paragraphs 23 and 24; domestic legislation may, however, permit amber position (side) lights towards the front. The provisions of this sub-paragraph shall apply to combinations of a motor vehicle with one or more trailers, and in such a case the red lights shall be fitted at the rear of the rearmost trailer; trailers to which the provisions of Annex 5, paragraph 30, of this Convention are applicable shall show at the front the two white lights with which they are required to be equipped in accordance with the provisions of the said paragraph 30;
- (b) every vehicle or combination of vehicles to which the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph do not apply shall, when on a road, show at least one white or selective-yellow light to the front and at least one red light to the rear; where there is only one light at the front or only one light at the rear, the light shall be placed on the centre line of the vehicle or on the side opposite to that corresponding to the direction of traffic; in the case of animal-drawn vehicles and handcarts, the device emitting these lights may be carried by the driver or by an escort walking at the aforesaid side of the vehicle.

3. The lights specified in paragraph 2 of this Article shall be such as to ensure that the presence of the vehicle is clearly indicated to other road-users; the front light and the rear light shall not be emitted by the same lamp or the same device unless the characteristics of the vehicle, and in particular its small length, are such that this requirement can be met in these conditions.

4. (a) Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this Article,

- (i) the provisions of that paragraph shall not apply to vehicles standing or parked on a road which is so illuminated that the vehicles are clearly visible at a sufficient distance;
- (ii) power-driven vehicles not exceeding 6 m (20 feet) in length and 2 m (6 feet 6 inches) in width and to which no vehicle is coupled may, when standing or parked on a road in a built-up area, show only one light placed on that side of the vehicle which is further from the carriageway edge alongside which the vehicle is standing or parked; this light shall be white or amber towards the front and red or amber towards the rear;
- (iii) the provisions of paragraph 2 (b) of this Article shall not apply to two-wheeled cycles, to two-wheeled mopeds, or to two-wheeled motor cycles without side-car which are not equipped with batteries and are standing or parked at the extreme edge of the carriageway in a built-up area;

(b) moreover, domestic legislation may grant exemptions from the provisions of this Article in favour of:

- (i) vehicles standing or parked in special areas away from the carriageway;
- (ii) vehicles standing or parked in residential streets where there is very little traffic.

5. In no case shall a vehicle display red lights, red reflecting devices or red reflecting materials towards the front, or white or selective-yellow lights, white or selective-yellow reflecting devices or white or selective-yellow reflecting materials towards the rear; this provision shall not apply to the use of white or selective-yellow reversing lights, nor to the reflectorization of the light-coloured numerals or letters of rear registration plates, distinguishing signs, or other distinctive marks prescribed by domestic legislation, nor to the reflectorization of the light background of such plates or signs, nor to the rotating or flashing red lights of certain priority vehicles.

6. Contracting Parties or sub-divisions thereof may, to such extent as they deem it possible without impairing traffic safety, allow derogations in their domestic legislation from the provisions of this Article in favour of:

- (a) animal-drawn vehicles and handcars;
- (b) vehicles of a special shape or kind or used for special purposes and in special conditions.

7. Nothing in this Convention shall be construed as preventing domestic legislation from requiring groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession, and the drivers of cattle, singly or in herds, or flocks, or of draught, pack or saddle animals, to display, when moving along the carriageway in the circumstances defined in paragraph 2 (b) of this Article, a reflecting device or a light; the light reflected or emitted shall in such case be white or selective-yellow to the front and red to the rear, or amber in both directions.

*Article 33. LIGHTING: RULES FOR THE USE OF THE LIGHTS
SPECIFIED IN ANNEX 5*

1. The driver of a vehicle equipped with driving lights, passing lights or position (side) lights as defined in Annex 5 to this Convention shall use the said lights in the following conditions when the vehicle is required under Article 32 of this Convention to show at least one or two white or selective-yellow lights to the front:

- (a) the driving lights shall not be switched on in built-up areas where the road is adequately lighted, nor outside built-up areas where the carriageway is continuously lighted and the lighting is sufficient to enable the driver to see clearly for an adequate distance, nor when the vehicle is standing;
- (b) subject to domestic legislation authorizing the use of driving lights during daylight hours when visibility is inadequate on account, for example, of fog, snowfall, heavy rain or passage through a tunnel, the driving lights shall not be switched on or their operation shall be so modified as to prevent dazzle:
 - (i) when a driver is about to pass another vehicle; the lights, if used, shall in this case be switched off or their operation shall be so modified as to prevent dazzle far enough away to enable the driver of the other vehicle to proceed easily and without danger;
 - (ii) when a vehicle is following closely behind another; however, driving lights may be used in accordance with the provisions of paragraph 5 of this Article to give warning of the intention to overtake, as provided for in Article 28 of this Convention;
 - (iii) in any other circumstances in which it is necessary to avoid dazzling other road-users or the users of a waterway or railway running alongside the road;
- (c) subject to the provisions of sub-paragraph (d) of this paragraph, the passing lights shall be switched on when the use of driving lights is prohibited by the provisions of sub-paragraphs (a) and (b) above and may be used instead of the driving lights when the passing lights are sufficient to enable the driver to see clearly at an adequate distance and to enable other road-users to see the vehicle far enough away;
- (d) the position (side) lights shall be used together with the driving lights, the passing lights or the fog lights. They may be used alone when the vehicle is standing or parked or when, on roads other than motorways and roads as referred to in Article 25, paragraph 4, of this Convention, the light conditions are such that the driver can see clearly for an adequate distance and other road-users can see the vehicle far enough away.

2. A vehicle equipped with fog lights as defined in Annex 5 to this Convention shall use the said lights only in fog, snowfall or heavy rain. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 (c) of this Article, the use of fog lights at such times shall be a substitute for the use of passing lights, although domestic legislation may in this case authorize the simultaneous use of fog lights and passing lights.

3. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this Article, domestic legislation may permit fog lights to be used on narrow, winding roads even in the absence of fog, snowfall or heavy rain.

4. Nothing in this Convention shall be construed as preventing domestic legislation from making it compulsory for drivers to use passing lights in built-up areas.

5. The luminous warning referred to in Article 28, paragraph 2, shall consist in switching on the passing lights intermittently at short intervals or in switching on the driving lights intermittently or in switching on the passing lights and the driving lights alternatively at short intervals.

Article 34. EXEMPTIONS

1. When warned of the approach of a priority vehicle by its special luminous and audible warning devices, every road-user shall leave room clear for it to pass on the carriageway and shall, if necessary, stop.

2. Domestic legislation may provide that drivers of priority vehicles shall not be bound, when warning of their movement is given by the vehicle's special warning devices, and provided that they do not endanger other road-users, to comply with all or any of the provisions of this Chapter II other than those of Article 6, paragraph 2.

3. Domestic legislation may determine to what extent persons working on the construction, repair or maintenance of the road, including the drivers of equipment used for such work, shall not be bound, provided they take the necessary precautions, to observe the provisions of this chapter II during their work.

4. For the purpose of overtaking or passing the equipment referred to in paragraph 3 of this Article while it is engaged in work on the road, the drivers of other vehicles may, to the extent necessary and on condition that they take all due precautions, disregard the requirements of Articles 11 and 12 of this Convention.

CHAPTER III. CONDITIONS FOR THE ADMISSION OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS TO INTERNATIONAL TRAFFIC

Article 35. REGISTRATION

1. (a) In order to be entitled to the benefits of this Convention, every motor vehicle in international traffic, and every trailer, other than a light trailer, coupled to a motor vehicle shall be registered by a Contracting Party or a sub-division thereof, and the driver of the motor vehicle shall carry a valid certificate of such registration issued either by a competent authority of such Contracting Party or sub-division thereof or on behalf and by authorization of such Contracting Party or sub-division thereof by an association duly empowered thereto by that Contracting Party or sub-division thereof. This certificate, to be known as the registration certificate, shall bear the following particulars at least:

- a serial number, to be known as the registration number, composed in the manner indicated in Annex 2 to this Convention;
- the date of first registration of the vehicle;
- the full name and home address of the holder of the certificate;
- the name or the trade mark of the maker of the vehicle;
- the serial number of the chassis (the maker's production or serial number);

—in the case of a vehicle intended for the carriage of goods, the permissible maximum weight;

—the period of validity, if not unlimited.

The particulars entered in the certificate shall either be in Latin characters or so-called English cursive script only, or be repeated in that form.

(b) Contracting Parties or sub-divisions thereof may, however, decide that the year of manufacture, instead of the date of first registration, shall be entered on certificates issued in their territories.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, an articulated vehicle which is not disassembled while in international traffic shall be entitled to the benefits of the provisions of this Convention even if it has only a single registration and a single certificate for the drawing vehicle and semi-trailer composing it.

3. Nothing in this Convention shall be construed as limiting the right of Contracting Parties or sub-divisions thereof to require, in the case of a vehicle in international traffic which is not registered in the name of a person travelling in it, proof of the driver's right to be in possession of the vehicle.

4. It is recommended that Contracting Parties should set up, if they have not already done so, a service responsible for keeping at the national or regional level a record of motor vehicles brought into use and a centralized record, for each vehicle, of the particulars entered in each certificate of registration.

Article 36. REGISTRATION NUMBER

1. Every motor vehicle in international traffic shall display its registration number at the front and at the rear; motor cycles, however, shall only be required to display this number at the rear.

2. Every registered trailer in international traffic shall display its registration number at the rear. Where a motor vehicle draws one or more trailers, the sole trailer or the last trailer, if not registered, shall display the registration number of the drawing vehicle.

3. The composition of the registration number referred to in this Article, and the manner of displaying it, shall conform to the provisions of Annex 2 to this Convention.

Article 37. DISTINGUISHING SIGN OF THE STATE OF REGISTRATION

1. Every motor vehicle in international traffic shall display at the rear, in addition to its registration number, a distinguishing sign of the State in which it is registered.¹

2. Every trailer coupled to a motor vehicle and required under Article 36 of this Convention to display a registration number at the rear shall also display at the rear the distinguishing sign of the State where the registration number was assigned. The provisions of this paragraph shall be applicable even if the trailer is registered in a State other than the State of registration of the motor vehicle to which it is coupled; if the trailer is not registered, it shall display at

¹ See foot-note 1 under annex 3 on p. 52.

the rear the distinguishing sign of the State of registration of the drawing vehicle except when it is travelling in that State.

3. The composition of the distinguishing sign referred to in this Article, and the manner of displaying it, shall conform to the requirements of Annex 3 to this Convention.

Article 38. IDENTIFICATION MARKS

Every motor vehicle and every trailer in international traffic shall bear the identification marks specified in Annex 4 to this Convention.

Article 39. TECHNICAL REQUIREMENTS

Every motor vehicle, every trailer and every combination of vehicles in international traffic shall satisfy the provisions of Annex 5 to this Convention. It shall also be in good working order.

Article 40. TRANSITIONAL PROVISION

For a period of ten years from the entry into force of this Convention in accordance with Article 47, paragraph 1, trailers in international traffic, whatever their permissible maximum weight, shall be entitled to the benefits of the provisions of this Convention even if they are not registered.

CHAPTER IV. DRIVERS OF MOTOR VEHICLES

Article 41. VALIDITY OF DRIVING PERMITS

I. Contracting Parties shall recognize:

- (a) any domestic permit drawn up in their national language or in one of their national languages or, if not drawn up in such a language, accompanied by a certified translation;
- (b) any domestic permit conforming to the provisions of Annex 6 to this Convention; and
- (c) any international permit conforming to the provisions of Annex 7 to this Convention

as valid for driving in their territories a vehicle coming within the categories covered by the permit, provided that the permit is still valid and that it was issued by another Contracting Party or sub-division thereof or by an association duly empowered thereto by such other Contracting Party. The provisions of this paragraph shall not apply to learner-driver permits.

2. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph:

- (a) where the validity of the driving permit is made subject by special endorsement to the condition that the holder shall wear certain devices or that the vehicle shall be equipped in a certain way to take account of the driver's disability, the permit shall not be recognized as valid unless those conditions are observed;
- (b) Contracting Parties may refuse to recognize the validity in their territories of driving permits held by persons under eighteen years of age;
- (c) Contracting Parties may refuse to recognize the validity in their territories, for the driving of motor vehicles or combinations of vehicles in categories C,

D and E referred to in Annexes 6 and 7 to this Convention, of driving permits held by persons under twenty-one years of age.

3. Contracting Parties undertake to adopt such measures as may be necessary to ensure that the domestic and international driving permits referred to in sub-paragraphs 1 (a), (b) and (c) of this Article are not issued in their territories without a reasonable guarantee of the driver's aptitude and physical fitness.

4. For the purpose of the application of paragraph 1 and sub-paragraph 2 (c) of this Article:

- (a) a motor vehicle of the category B referred to in Annexes 6 and 7 to this Convention may be coupled to a light trailer; it may also be coupled to a trailer whose permissible maximum weight exceeds 750 kg (1,650 lb) but does not exceed the unladen weight of the motor vehicle if the combined permissible maximum weights of the vehicles so coupled does not exceed 3,500 kg (7,700 lb);
- (b) a motor vehicle of the category C or of the category D referred to in Annexes 6 and 7 to this Convention may be coupled to a light trailer without the resultant combination ceasing to belong to category C or category D.

5. An international permit shall be issued only to the holder of a domestic permit for the issue of which the minimum conditions laid down in this Convention have been fulfilled. It shall not be valid after the expiry of the corresponding domestic permit, the number of which shall be entered in the international permit.

6. The provisions of this Article shall not require Contracting Parties:

- (a) to recognize the validity of domestic or international permits issued in the territory of another Contracting Party to persons who had their normal residence in their territories at the time of such issue or whose normal residence has been transferred to their territories since such issue; or
- (b) to recognize the validity of permits as aforesaid issued to drivers whose normal residence at the time of such issue was not in the territory in which the permit was issued or who since such issue have transferred their residence to another territory.

Article 42. SUSPENSION OF THE VALIDITY OF DRIVING PERMITS

1. Contracting Parties or sub-divisions thereof may withdraw from a driver the right to use his domestic or international driving permit in their territories if he commits in their territories a breach of their regulations rendering him liable under their legislations to the forfeiture of his permit. In such a case the competent authority of the Contracting Party or sub-division thereof withdrawing the right to use the permit may:

- (a) withdraw and retain the permit until the period of the withdrawal of use expires or until the holder leaves its territory, whichever is the earlier;
- (b) notify the withdrawal of the right to use the permit to the authority by or on behalf of which the permit was issued;

- (c) in the case of an international permit, enter in the space provided for the purpose an endorsement to the effect that the permit is no longer valid in its territory;
- (d) where it has not applied the procedure for which provision is made in sub-paragraph (a) of this paragraph, supplement the communication referred to in sub-paragraph (b) by requesting the authority which issued the permit or on behalf of which the permit was issued to notify the person concerned of the decision taken with regard to him.

2. Contracting Parties shall endeavour to notify the persons concerned of the decisions communicated to them in accordance with the procedure laid down in paragraph 1 (d) of this Article.

3. Nothing in this Convention shall be construed as prohibiting Contracting Parties or sub-divisions thereof from preventing a driver holding a domestic or international driving permit from driving if it is evident or proved that his condition is such that he is unable to drive safely or if the right to drive has been withdrawn from him in the State in which he has his normal residence.

Article 43. TRANSITIONAL PROVISIONS

International driving permits conforming to the provisions of the Convention on Road Traffic done at Geneva on 19 September 1949¹ and issued within a period of five years from the date of the entry into force of this Convention in accordance with Article 47, paragraph 1 thereof shall be accorded, for the purposes of Articles 41 and 42 of this Convention, the same treatment as the international driving permits provided for in this Convention.

CHAPTER V. CONDITIONS FOR THE ADMISSION OF CYCLES AND MOPEDS TO INTERNATIONAL TRAFFIC

Article 44

1. Cycles without an engine in international traffic shall:

- (a) have an efficient brake;
- (b) be equipped with a bell capable of being heard at a sufficient distance, and carry no other audible warning device;
- (c) be equipped with a red reflecting device at the rear and with devices such that the cycle can show a white or selective-yellow light to the front and a red light to the rear.

2. In the territory of Contracting Parties which have not, in accordance with Article 54, paragraph 2, of this Convention, made a statement to the effect that they treat mopeds as motor cycles, mopeds in international traffic shall:

- (a) have two independent brakes;
- (b) be equipped with a bell or some other audible warning device capable of being heard at a sufficient distance;
- (c) be equipped with an effective exhaust silencer;
- (d) be so equipped that they can show a white or selective-yellow light to the front and a red light and a red reflex reflector to the rear;

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 125, p. 3.

(e) display the identification mark specified in Annex 4 to this Convention.

3. In the territories of Contracting Parties which have, in accordance with Article 54, paragraph 2 of this Convention, declared that they treat mopeds as motor cycles, the conditions to be fulfilled by mopeds in order to be admitted to international traffic shall be those laid down for motor cycles in Annex 5 to this Convention.

CHAPTER VI. FINAL PROVISIONS

Article 45

1. This Convention shall be open at United Nations Headquarters, New York, until 31 December 1969 for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

2. This Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

3. This Convention shall remain open for accession by any of the States referred to in paragraph 1 of this Article. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General.

4. On signing this Convention or on depositing its instrument of ratification or accession, each State shall notify the Secretary-General of the distinguishing sign it has selected for display in international traffic on vehicles registered by it, in accordance with Annex 3 to this Convention. By a further notification addressed to the Secretary-General, any State may change a distinguishing sign it has previously selected.

Article 46

1. Any State may, at the time of signing or ratifying this Convention, or of acceding thereto, or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General that the Convention shall become applicable to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall become applicable to the territory or territories named in the notification thirty days after the receipt of the notification by the Secretary-General or on the date of entry into force of the Convention for the State making the notification, whichever is the later.

2. Any State which has made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time thereafter declare by notification addressed to the Secretary-General that the Convention shall cease to be applicable to the territory named in the notification and the Convention shall cease to be applicable to such territory one year from the date of receipt by the Secretary-General of the notification.

3. A State making a notification under paragraph 1 of this Article shall notify the Secretary-General of the distinguishing sign or signs it has selected for display in international traffic on vehicles registered in the territory or territories concerned, in accordance with Annex 3 to this Convention. By a further

notification addressed to the Secretary-General, any State may change a distinguishing sign it has previously selected.

Article 47

1. This Convention shall enter into force twelve months after the date of deposit of the fifteenth instrument of ratification or accession.

2. For each State ratifying or acceding to this Convention after the deposit of the fifteenth instrument of ratification or accession, the Convention shall enter into force twelve months after the date of deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

Article 48

Upon its entry into force, this Convention shall terminate and replace, in relations between the Contracting Parties, the International Convention relative to Motor Traffic¹ and the International Convention relative to Road Traffic,² both signed at Paris on 24 April 1926, the Convention on the Regulation of Inter-American Automotive Traffic, opened for signature at Washington on 15 December 1943,³ and the Convention on Road Traffic, opened for signature at Geneva on 19 September 1949.

Article 49

1. After this Convention has been in force for one year, any Contracting Party may propose one or more amendments to the Convention. The text of any proposed amendment, accompanied by an explanatory memorandum, shall be transmitted to the Secretary-General who shall communicate it to all Contracting Parties. The Contracting Parties shall have the opportunity of informing him within a period of twelve months following the date of its circulation whether they: (a) accept the amendment; or (b) reject the amendment; or (c) wish that a conference be convened to consider the amendment. The Secretary-General shall also transmit the text of the proposed amendment to all other States referred to in Article 45, paragraph 1 of this Convention.

2. (a) Any proposed amendment communicated in accordance with the preceding paragraph shall be deemed to be accepted if within the period of twelve months referred to in the preceding paragraph less than one-third of the Contracting Parties inform the Secretary-General that they either reject the amendment or wish that a conference be convened to consider it. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of each acceptance or rejection of any proposed amendment and of requests that a conference be convened. If the total number of such rejections and requests received during the specified period of twelve months is less than one-third of the total number of Contracting Parties, the Secretary-General shall notify all Contracting Parties that the amendment will enter into force six months after the expiry of the period of twelve months referred to in the preceding paragraph for all Contracting Parties except those which, during the period specified, have rejected the amendment or requested the convening of a conference to consider it.

¹ League of Nations, *Treaty Series*, vol. CVIII, p. 123.

² *Ibid.*, vol. XCVII, p. 83.

³ *United States Statutes at Large*, 80th Congress, 1st Session 1947, vol. 61, Part 2, United States Government Printing Office, Washington, D. C. 1948, p. 1129.

(b) Any Contracting Party which, during the said period of twelve months, has rejected a proposed amendment or requested the convening of a conference to consider it may at any time after the end of such period notify the Secretary-General that it accepts the amendment, and the Secretary-General shall communicate such notification to all the other Contracting Parties. The amendment shall enter into force, with respect to the Contracting Parties which have notified their acceptance, six months after receipt by the Secretary-General of their notification.

3. If a proposed amendment has not been accepted in accordance with paragraph 2 of this Article and if within the period of twelve months specified in paragraph 1 of this Article less than half of the total number of the Contracting Parties inform the Secretary-General that they reject the proposed amendment and if at least one-third of the total number of Contracting Parties, but not less than ten, inform him that they accept it or wish a conference to be convened to consider it, the Secretary-General shall convene a conference for the purpose of considering the proposed amendment or any other proposal which may be submitted to him in accordance with paragraph 4 of this Article.

4. If a conference is convened in accordance with paragraph 3 of this Article, the Secretary-General shall invite to it all States referred to in Article 45, paragraph 1 of this Convention. He shall request all States invited to the conference to submit to him, at least six months before its opening date, any proposals which they may wish the conference to consider in addition to the proposed amendment and shall communicate such proposals, at least three months before the opening date of the conference, to all States invited to the conference.

5. (a) Any amendment to this Convention shall be deemed to be accepted if it has been adopted by a two-thirds majority of the States represented at the conference, provided that such majority comprises at least two-thirds of the Contracting Parties represented at the conference. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the adoption of the amendment, and the amendment shall enter into force twelve months after the date of his notification for all Contracting Parties except those which during that period have notified the Secretary-General that they reject the amendment.

(b) A Contracting Party which has rejected an amendment during the said period of twelve months may at any time notify the Secretary-General that it accepts the amendment, and the Secretary-General shall communicate such notification to all the other Contracting Parties. The amendment shall enter into force, with respect to the Contracting Party which has notified its acceptance, six months after receipt by the Secretary-General of the notification or at the end of the said period of twelve months, whichever is later.

6. If the proposed amendment is not deemed to be accepted pursuant to paragraph 2 of this Article and if the conditions prescribed by paragraph 3 of this Article for convening a conference are not fulfilled, the proposed amendment shall be deemed to be rejected.

Article 50

Any Contracting Party may denounce this Convention by written notification addressed to the Secretary-General. The denunciation shall take effect

one year after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

Article 51

This Convention shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than five for any period of twelve consecutive months.

Article 52

Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Convention and which the Parties are unable to settle by negotiation or other means of settlement may be referred, at the request of any of the Contracting Parties concerned, to the International Court of Justice for decision.

Article 53

Nothing in this Convention shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary to its external or internal security.

Article 54

1. Any State may, at the time of signing this Convention or of depositing its instrument of ratification or accession, declare that it does not consider itself bound by Article 52 of this Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by Article 52 with respect to any Contracting Party which has made such a declaration.

2. At the time of depositing its instrument of ratification or accession, any State may, by notification addressed to the Secretary-General, declare that for the purposes of the application of this Convention it treats mopeds as motor cycles (Article 1 (*n*)). By notification addressed to the Secretary-General, any State may subsequently at any time withdraw its declaration.

3. The declarations provided for in paragraph 2 of this Article shall become effective six months after the date of receipt by the Secretary-General of notification of them or on the date on which the Convention enters into force for the State making the declaration, whichever is the later.

4. Any modification of a previously selected distinguishing sign notified in conformity with Article 45, paragraph 4, or Article 46, paragraph 3 of this Convention, shall take effect three months after the date on which the Secretary-General receives notification thereof.

5. Reservations to this Convention and its annexes, other than the reservation provided for in paragraph 1 of this Article, shall be permitted on condition that they are formulated in writing and, if formulated before the deposit of the instrument of ratification or accession, are confirmed in that instrument. The Secretary-General shall communicate such reservations to all States referred to in Article 45, paragraph 1, of this Convention.

6. Any Contracting Party which has formulated a reservation or made a declaration under paragraphs 1 or 4 of this Article may withdraw it at any time by notification addressed to the Secretary-General.

7. A reservation made in accordance with paragraph 5 of this Article:
- (a) modifies for the Contracting Party which made the reservation the provisions of the Convention to which the reservation relates, to the extent of the reservation;
 - (b) modifies those provisions to the same extent for the other Contracting Parties in their relations with the Contracting Party which entered the reservation.

Article 55

In addition to the declarations, notifications and communications provided for in Articles 49 and 54 of this Convention, the Secretary-General shall notify all the States referred to in Article 45, paragraph I, of the following:

- (a) signatures, ratifications and accessions under Article 45;
- (b) notifications and declarations under Article 45, paragraph 4, and Article 46;
- (c) the dates of entry into force of this Convention in accordance with Article 47;
- (d) the date of entry into force of amendments to this Convention in accordance with Article 49, paragraphs 2 and 5;
- (e) denunciations under Article 50;
- (f) the termination of this Convention under Article 51.

Article 56

The original of this Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts done in a single copy are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies thereof to all the States referred to in Article 45, paragraph I, of this Convention.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Convention.

DONE at Vienna this eighth day of November, one thousand nine hundred and sixty-eight.

A N N E X I

EXCEPTIONS TO THE OBLIGATION TO ADMIT MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic motor vehicles, trailers or combinations of vehicles whose over-all weight or weight per axle or dimensions exceed the limits fixed by their domestic legislation for vehicles registered in their territories. Contracting Parties in whose territories there is international heavy vehicle traffic shall endeavour to conclude regional agreements under which roads in the region, with the exception of minor roads, will be open, in international traffic, to vehicles or combinations of vehicles whose weight and dimensions do not exceed the figures specified in these agreements.

2. For the purposes of paragraph 1 of this Annex; the lateral projection of the following shall not be regarded as projection beyond the permissible maximum width:

- (a) tyres, near their point of contact with the ground and connexions of tyre-pressure indicators;

- (b) anti-skid devices mounted on the wheels;
- (c) driving mirrors so designed as to yield both forwards and backwards under moderate pressure so that they no longer project beyond the permissible maximum width;
- (d) side direction-indicators and marker lights, provided that such projection does not exceed a few centimetres;
- (e) Customs seals affixed to the load, and devices for the securing and protection of such seals.

3. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic the following combinations of vehicles insofar as the use of such combinations is prohibited by their domestic legislation:

- (a) motor cycles with trailers;
- (b) combinations of vehicles consisting of a motor vehicle and several trailers;
- (c) articulated vehicles used for passenger transport.

4. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic the motor vehicles and trailers to which the exceptions specified in paragraph 60 of Annex 5 to this Convention are applicable.

5. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic mopeds and motor cycles whose drivers and passengers, if any, are not equipped with protective helmets.

6. Contracting Parties may make it a condition for the admission to their territories in international traffic of any motor vehicle other than a two-wheeled moped or a two-wheeled motor cycle without side-car, that the motor vehicle shall carry a device referred to in paragraph 56 of Annex 5 to this Convention, to give warning of the danger constituted by the vehicle's presence when it is stationary on the carriageway.

7. Contracting Parties may make it a condition for the admission to certain difficult roads or to certain areas of difficult terrain in their territories in international traffic of motor vehicles with a permissible maximum weight exceeding 3,500 kg (7,700 lb), that such vehicles shall comply with the special requirements laid down in their domestic legislation concerning the admission to such roads or areas of vehicles of the same permissible maximum weight registered by them.

8. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic any motor vehicle equipped with passing lights with asymmetric beams if such beams have not been adapted to suit the direction of traffic in their territories.

9. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic any motor vehicle, or any trailer coupled to a motor vehicle, which displays a distinguishing sign other than that prescribed in Article 37 of this Convention.

A N N E X 2

REGISTRATION NUMBER OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. The registration number referred to in Articles 35 and 36 of this Convention shall be composed either of numerals or of numerals and letters. The numerals shall be Arabic numerals and the letters shall be in capital Latin characters. Other numerals or characters may, however, be used, but if so the registration number shall be repeated in Arabic numerals and capital Latin characters.

2. The registration number shall be so composed and displayed as to be legible in normal daylight at a distance of at least 40 m (130 feet) by an observer placed on the axis of the vehicle, the vehicle being stationary; Contracting Parties may, however, in

respect of the vehicles they register, reduce this minimum legibility distance for motor cycles and for special categories of motor vehicle on which it would be difficult to fit registration numbers of sufficient size to be legible at 40 m (130 feet).

3. When the registration number is displayed on a special plate, this plate shall be flat and fixed in a vertical or nearly vertical position and at right angles to the vehicle's median longitudinal plane. When the number is displayed or painted on the vehicle, the surface on which it is displayed or painted shall be flat and vertical, or nearly flat and vertical, and at right angles to the vehicle's median longitudinal plane.

4. Subject to the provisions of Article 32, paragraph 5, the plate or surface on which the registration number is displayed or painted may be of a reflecting material.

A N N E X 3

DISTINGUISHING SIGN OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC¹

1. The distinguishing sign referred to in Article 37 of this Convention shall consist of one to three letters in capital Latin characters. The letters shall have a height of at least 0.08 m (3.1 inches) and their strokes a width of at least 0.01 m (0.4 inches). The letters shall be painted in black on a white ground having the shape of an ellipse with the major axis horizontal.

2. When the distinguishing sign consists of only one letter, the major axis of the ellipse may be vertical.

3. The distinguishing sign shall not be incorporated in the registration number, or be affixed in such a way that it could be confused with that number or impair its legibility.

4. On motor cycles and their trailers, the dimensions of the axes of the ellipse shall be at least 0.175 m (6.9 inches) and 0.115 m (4.5 inches). On other motor vehicles and their trailers, the dimensions of the axes of the ellipse shall be at least:

- (a) 0.24 m (9.4 inches) and 0.145 m (5.7 inches) if the distinguishing sign comprises three letters;
- (b) 0.175 m (6.9 inches) and 0.115 m (4.5 inches) if the distinguishing sign comprises less than three letters.

5. The provisions of Annex 2, paragraph 3, shall apply to the display of the distinguishing sign on vehicles.

A N N E X 4

IDENTIFICATION MARKS OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. The identification marks shall comprise:

(a) In the case of a motor vehicle:

- (i) the name or the trade mark of the maker of the vehicle;

¹ Distinctive letters notified to the Secretary-General:

Bahrain	BRN	Hungary	H	San Marino	RSM
Byelorussian SSR	SU	Iran	IR	Senegal	SN
France*	F	Israel	IL	Seychelles	SY
German Democratic Republic	DDR	Luxembourg	L	Ukrainian SSR	SU
Guyana	GUY	Niger	RN	USSR	SU
		Philippines	RP	Yugoslavia	YU

* Also applicable to the overseas territories.

- (ii) on the chassis or, in the absence of a chassis, on the body, the maker's production or serial number;
- (iii) on the engine, the engine number if such a number is placed on it by the maker;
- (b) In the case of a trailer, the information referred to in subparagraphs (i) and (ii) above.
- (c) In the case of a moped, the cylinder capacity and the mark "CM".

2. The marks mentioned in paragraph 1 of this Annex shall be placed in accessible positions and shall be easily legible; in addition, they shall be such that they cannot be easily altered or removed. The letters and figures included in the marks shall be either in Latin characters or in English cursive script and in Arabic numerals only, or be repeated in that form.

A N N E X 5

TECHNICAL CONDITIONS CONCERNING MOTOR VEHICLES AND TRAILERS

1. Contracting Parties which, in conformity with Article 1, sub-paragraph (n), of this Convention, have declared that they wish to treat as motor cycles three-wheeled vehicles the unladen weight of which does not exceed 400 kg (900 lb), shall make such vehicles subject to the rules laid down in this Annex either for motor cycles or for other motor vehicles.

2. For the purposes of this Annex, the term "trailer" applies only to a trailer designed to be coupled to a motor vehicle.

3. Without prejudice to the provisions of Article 3, paragraph 2 (a) of this Convention, any Contracting Party may, with respect to motor vehicles which it registers and to trailers which it allows on the road under its domestic legislation, lay down rules which supplement, or are stricter than, the provisions of this Annex.

Chapter I. BRAKING

4. For the purposes of this chapter,

(a) the term "wheels of one axle" means wheels which are arranged symmetrically, or largely symmetrically, in relation to the vehicle's median longitudinal plane, even if they are not placed on the same axle (a tandem axle is counted as two axles);

(b) the term "service brake" means the device normally used to slow down and stop the vehicle;

(c) the term "parking brake" means the device used to hold the vehicle stationary in the driver's absence, or, in the case of trailers, when the trailer is uncoupled;

(d) the term "secondary (emergency) brake" means the device designed to slow down and stop the vehicle in the event of failure of the service brake.

A. Braking of motor vehicles other than motor cycles

5. Every motor vehicle other than a motor cycle shall have brakes which can be easily operated by the driver when in his driving position. These brakes shall be capable of performing the following three braking functions:

(a) a service brake capable of slowing down the vehicle and of stopping it safely, rapidly and effectively, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;

(b) a parking brake capable of holding the vehicle stationary, whatever its conditions of loading, on an upward or downward gradient of 16 per cent, the operative surfaces of the brake being held in the braking position by a device whose action is purely mechanical;

(c) a secondary (emergency) brake capable of slowing down and stopping the vehicle, whatever its conditions of loading, within a reasonable distance, even in the event of failure of the service brake.

6. Subject to the provisions of paragraph 5 of this Annex, the devices providing the three braking functions (service brake, secondary brake and parking brake) may have parts in common; combination of the controls shall be permitted only on condition that at least two separate controls remain.

7. The service brake shall act on all the wheels of the vehicle; nevertheless, on vehicles having more than two axles, it shall be permissible for the wheels of one axle not to be braked.

8. The secondary (emergency) brake shall be capable of acting on at least one wheel on each side of the vehicle's median longitudinal plane; the same provision shall apply to the parking brake.

9. The service brake and the parking brake shall act on braking surfaces permanently connected to the wheels through components of adequate strength.

10. No braking surface shall be capable of being disconnected from the wheels. Nevertheless, such disconnection shall be permitted in the case of some of the braking surfaces, on condition:

- (a) that it is only momentary, as for example, during a change of gear;
- (b) that so far as concerns the parking brake, it can be effected only by the action of the driver; and
- (c) that so far as concerns the service or secondary (emergency) brake, braking remains possible with the efficiency prescribed in paragraph 5 of this Annex.

B. Braking of trailers

11. Without prejudice to the provisions of paragraph 17 (c) of this Annex, every trailer, with the exception of a light trailer, shall have brakes as follows:

- (a) a service brake capable of slowing down the vehicle and of stopping it safely, rapidly and effectively, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;
- (b) a parking brake capable of holding the vehicle stationary, whatever its conditions of loading, on an upward or downward gradient of 16 per cent, the operative surfaces of the brake being held in the braking position by a device whose action is purely mechanical. This provision shall not apply to trailers which cannot be uncoupled from the drawing vehicle without the use of tools, provided that the requirements for parking brakes are satisfied for the combination of vehicles.

12. The devices providing the two braking functions (service and parking) may have parts in common.

13. The service brake shall act on all the wheels of the trailer.

14. The service brake shall be capable of being brought into action by the service brake control of the drawing vehicle; if, however, the permissible maximum weight of the trailer does not exceed 3,500 kg (7,700 lb), the brakes may be such as to be brought into action, while the trailer is in motion, only by the trailer moving up on the drawing vehicle (overrun braking).

15. The service brake and the parking brake shall act on braking surfaces permanently connected to the wheels through components of adequate strength.

16. The braking devices shall be such that the trailer is stopped automatically if the coupling device breaks while the trailer is in motion. This requirement shall not apply, however, to trailers with only one axle or with two axles less than 1 m (40 inches) apart, provided that their permissible maximum weight does not exceed 1,500 kg (3,300 lb)

and, except for semi-trailers, that they are fitted, in addition to the coupling device, with the secondary attachment provided for in paragraph 58 of this Annex.

C. *Braking of combinations of vehicles*

17. In addition to the provisions of parts A and B of this Chapter relating to separate vehicles (motor vehicles and trailers), the following provisions shall apply to combinations of such vehicles:

- (a) the braking devices on each of the component vehicles shall be compatible;
- (b) the service braking action shall be properly distributed and synchronized between the component vehicles;
- (c) the permissible maximum weight of a trailer without a service brake shall not exceed half of the sum of the unladen weight of the drawing vehicle and the weight of the driver.

D. *Braking of motor cycles*

18. (a) Every motor cycle shall be equipped with two brakes, one of which acts at least on the rear wheel or wheels and the other at least on the front wheel or wheels; if a side-car is attached to a motor cycle, braking of the side-car wheel shall not be required. These braking devices shall be capable of slowing down the motor cycle and of stopping it safely, rapidly and effectively, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving.

(b) In addition to the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, motor cycles having three wheels symmetrically arranged in relation to the vehicle's median longitudinal axis shall be equipped with a parking brake that fulfils the conditions stated in paragraph 5 (b) of this Annex.

Chapter II. LIGHTS AND REFLECTING DEVICES

19. For the purposes of this chapter, the term:

“driving light” means the vehicle light used to illuminate the road over a long distance ahead of the vehicle;

“passing light” means the vehicle light used to illuminate the road ahead of the vehicle without causing undue dazzle or inconvenience to oncoming drivers and other road users;

“front position (side) light” means the vehicle light used to indicate the presence and the width of the vehicle when viewed from the front;

“rear position (side) light” means the vehicle light used to indicate the presence and the width of the vehicle when viewed from the rear;

“stop light” means the vehicle light used to indicate to other road users to the rear of the vehicle that the driver is applying the service brake;

“fog light” means the vehicle light used to improve the illumination of the road in case of fog, snow fall, rain storms or dust clouds;

“reversing light” means the vehicle light used to illuminate the road to the rear of the vehicle and provide a warning signal to other road users that the vehicle is reversing or about to reverse;

“direction-indicator light” means the vehicle light used to indicate to other road users that the driver intends to change direction to the right or to the left;

“reflex reflector” means a device used to indicate the presence of a vehicle by reflection of light emanating from a light source unconnected with that vehicle, the observer being placed near this source;

“illuminating surface” means, for lights, the visible surface from which light is emitted and, for reflex reflectors, the visible surface from which light is reflected.

20. The colours of lights mentioned in this chapter should, as far as possible, be in accordance with the definitions given in the appendix to this Annex.

21. With the exception of motor cycles, every motor vehicle capable of exceeding 40 km (25 miles) per hour on level road shall be equipped in front with an even number of white or selective-yellow driving lights capable of adequately illuminating the road at night in clear weather over a distance of at least 100 m (325 feet) ahead of the vehicle. The outer edges of the illuminating surfaces of the driving lights shall in no case be closer to the extreme outer edge of the vehicle than the outer edges of the illuminating surfaces of the passing lights.

22. With the exception of motor cycles, every motor vehicle capable of exceeding 10 km (6 miles) per hour on level road shall be equipped in front with two white or selective-yellow passing lights capable of adequately illuminating the road at night in clear weather for a distance of at least 40 m (130 feet) ahead of the vehicle. On either side, that point of the illuminating surface which is furthest from the vehicle's median longitudinal plane shall not be more than 0.40 m (16 inches) from the extreme outer edge of the vehicle. A motor vehicle shall not be equipped with more than two passing lights. Passing lights shall be so adjusted as to comply with the definition in paragraph 19 of this Annex.

23. Every motor vehicle other than a two-wheeled motor cycle without side-car shall be equipped in front with two white front position (side) lights; however, selective yellow shall be permitted for front position (side) lights incorporated in driving lights or passing lights which emit a selective yellow beam. These front position (side) lights, when they are the only lights switched on at the front of the vehicle, shall be visible at night in clear weather at a distance of at least 300 m (1,000 feet) without causing undue dazzle or inconvenience to other road-users. On either side, that point on the illuminating surface which is furthest from the vehicle's median longitudinal plane shall not be more than 0.40 m (16 inches) from the extreme outer edge of the vehicle.

24. (a) Every motor vehicle other than a two-wheeled motor cycle without side-car shall be equipped at the rear with an even number of red rear position (side) lights visible at night in clear weather at a distance of at least 300 m (1,000 feet) without causing undue dazzle or inconvenience to other road-users. On either side, that point on the illuminating surface which is furthest from the vehicle's median longitudinal plane shall not be more than 0.40 m (16 inches) from the extreme outer edge of the vehicle.

(b) Every trailer shall be equipped at the rear with an even number of red rear position (side) lights visible at night in clear weather at a distance of at least 300 m (1,000 feet) without causing undue dazzle or inconvenience to other road users. On either side, that point on the illuminating surface which is furthest from the trailer's median longitudinal plane shall not be more than 0.40 m (16 inches) from the extreme outer edge of the trailer. It shall, however, be permissible for a trailer whose over-all width does not exceed 0.80 m (32 inches) to be equipped with only one such light if the trailer is coupled to a two-wheeled motor cycle without side-car.

25. Every motor vehicle or trailer displaying a registration number at the rear shall be equipped with a device for lighting that number, such that the number, when lighted by the device, is legible at night in clear weather, when the vehicle is stationary, at a distance of 20 m (65 feet) from the rear; any Contracting Party may, however, reduce this minimum-legibility distance at night in the same proportion as, and in respect of the same vehicles for which, it has reduced the minimum legibility distance by day in accordance with paragraph 2 of Annex 2 to this Convention.

26. The electrical connexions on all motor vehicles (including motor cycles) and on all combinations consisting of a motor vehicle and one or more trailers shall be such

that the driving lights, passing lights, fog lights and front position (side) lights of the motor vehicle and the lighting device referred to in paragraph 25 above can not be switched on unless the rearmost rear position (side) lights of the motor vehicle or combination of vehicles are switched on as well.

However, this provision shall not apply to driving lights or passing lights when they are used to give the luminous warning referred to in Article 33, paragraph 5, of this Convention. In addition, the electrical connexions shall be such that the front position (side) lights of the motor vehicle are always switched on when the passing lights, driving lights or fog lights are on.

27. Every motor vehicle other than a two-wheeled motor cycle without side-car shall be equipped at the rear with at least two red reflex reflectors of other than triangular form. On either side, the outer edge of the illuminating surface furthest from the vehicle's median longitudinal plane shall not be more than 0.40 m (16 inches) from the extreme outer edge of the vehicle. The reflex reflectors shall be visible to the driver of a vehicle at night in clear weather at a distance of at least 150 m (500 feet) when illuminated by the driving lights of that vehicle.

28. Every trailer shall be equipped at the rear with at least two red reflex reflectors. These reflex reflectors shall have the shape of an equilateral triangle with one vertex uppermost and one side horizontal, and with sides not less than 0.15 m (6 inches) or more than 0.20 m (8 inches) long; no signal light shall be placed inside the triangle. These reflex reflectors shall meet the requirements for visibility laid down in paragraph 27 above. On either side, the outer edge of the illuminating surface furthest from the trailer's median longitudinal plane shall not be more than 0.40 m (16 inches) from the extreme outer edge of the trailer. However, trailers with an over-all width not exceeding 0.80 m (32 inches) may be equipped with only one reflex reflector if they are coupled to a two-wheeled motor cycle without side-car.

29. Every trailer shall be equipped at the front with two white reflex reflectors of other than triangular form. These reflex reflectors shall meet the positioning and visibility requirements laid down in paragraph 27 above.

30. A trailer shall be equipped at the front with two white front position (side) lights if its width exceeds 1.60 m (5 feet 4 inches). The front position (side) lights thus prescribed shall be fitted as near as possible to the extreme outer edges of the trailer and in any case in such a way that the outer edges of the illuminating surface that is furthest from the trailer's median longitudinal plane are not more than 0.15 m (6 inches) from these edges.

31. With the exception of two-wheeled motor cycles with or without side-car, every motor vehicle capable of exceeding 25 km (15 miles) per hour on level road shall be equipped at the rear with two red stop lights, the luminous intensity of which is markedly higher than that of the rear position (side) lights. The same provision shall apply to every trailer which is the last vehicle in a combination of vehicles; no stop light shall, however, be required on small trailers whose dimensions are such that the stop lights of the drawing vehicle remain visible.

32. Subject to the possibility that exemption from all or some of these obligations may be granted in respect of mopeds by Contracting Parties which, in conformity with Article 54, paragraph 2, of the Convention, have declared that they treat mopeds as motor cycles:

- (a) every two-wheeled motor cycle with or without side-car shall be equipped with a passing light satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 22 above;
- (b) every two-wheeled motor cycle with or without side-car capable of exceeding 40 km (25 miles) per hour on level road shall be equipped, in addition to the passing light, with at least one driving light satisfying the conditions regarding colour and visibility

laid down in paragraph 21 above. If such a motor cycle has more than one driving light, these lights shall be situated as close together as possible;

- (c) a two-wheeled motor cycle with or without side-car shall not be equipped with more than one passing light and more than two driving lights.

33. Every two-wheeled motor cycle without side-car may be equipped at the front with one or two front position (side) lights satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 23 above. If such a motor cycle has two front position (side) lights, these lights shall be situated as close together as possible. A two-wheeled motor cycle without side-car shall not be equipped with more than two front position lights.

34. Every two-wheeled motor cycle without side-car shall be equipped at the rear with one rear position light satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 24 (a) above.

35. Every two-wheeled motor cycle without side-car shall be equipped at the rear with a reflex reflector satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 27 above.

36. Subject to the possibility for Contracting Parties which, in conformity with Article 54, paragraph 2, have declared that they treat mopeds as motor cycles, to exempt two-wheeled mopeds with or without side-cars from this obligation, every two-wheeled motor cycle with or without side-car shall be equipped with a stop light conforming to the provisions of paragraph 3I above.

37. Without prejudice to the provisions concerning lights and devices prescribed for two-wheeled motor cycles without side-car, any side-car attached to a two-wheeled motor cycle shall be equipped at the front with a front position (side) light satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 23 above, and at the rear with a rear position light satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 24 (a) above and with a reflex reflector satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 27 above. The electrical connexions shall be such that the front position (side) light and rear position (side) light of the side-car are switched on at the same time as the rear position (side) light of the motor cycle. In any case, a side-car may not be equipped with a driving light or passing light.

38. Motor vehicles with three wheels placed symmetrically in relation to the vehicle's median longitudinal plane, which are treated as motor cycles pursuant to Article I, subparagraph (n), of the Convention, shall be equipped with the devices prescribed in paragraphs 21, 22, 23, 24 (a), 27 and 31 above. However, if the width of such a vehicle does not exceed 1.30 m (4 feet 3 inches), a single driving light, and a single passing light are sufficient. The provisions relating to the distance of the illuminating surface from the outer edge of the vehicle are not applicable in this case.

39. Every motor vehicle, except a vehicle whose driver can indicate his changes of direction by arm signals visible to other road-users from all angles, shall be equipped with fixed direction-indicators with flashing amber lights, fitted on the vehicle in even numbers and visible by day and by night to road-users affected by the vehicle's movements. The flashing-frequency of the light shall be 90 flashes per minute, with a tolerance of ± 30 .

40. If fog lights are fitted on a motor vehicle other than a two-wheeled motor cycle with or without side-car, they shall be white or selective yellow, be two in number and be placed in such a way that no point on their illuminating surface is above the highest point on the illuminating surface of the passing lights and that, on either side, that point on the illuminating surface which is furthest from the vehicle's median longitudinal plane is not more than 0.40 m (16 inches) from the extreme outer edge of the vehicle.

41. No reversing light shall cause undue dazzle or inconvenience to other road-users. If a reversing light is fitted on a motor vehicle it shall emit white, amber or selective

yellow light. The device controlling the light shall be such that the light can be lit only when the reverse gear is engaged.

42. No lights fitted on a motor vehicle or a trailer, other than direction-indicator lights, shall be flashing lights, with the exception of those which are used, in accordance with the domestic legislation of the Contracting Parties, to mark vehicles or combinations of vehicles which are not required to observe the general rules of traffic or whose presence on the road makes it necessary for other road-users to take special precautions, in particular vehicles which have priority, convoys of vehicles, vehicles of exceptional size, and construction or road maintenance vehicles or equipment. However, the Contracting Parties may permit or require certain lights, other than those emitting a red light, to be such that all or some of them give a flashing signal to indicate that for the time being the vehicle represents a special danger.

43. For the purposes of the provisions of this Annex:

- (a) any combination of two or more lights, whether identical or not, but having the same function and the same colour, shall be deemed to be a single light if the projections of their illuminating surfaces on a vertical plane perpendicular to the vehicle's median longitudinal plane occupy not less than 50% of the smallest rectangle circumscribing the projections of the said illuminating surfaces;
- (b) a single illuminating surface in the shape of a band shall be deemed to be two or an even number of lights if it is placed symmetrically to the median longitudinal plane of the vehicle and, if it extends to within at least 0.40 m (16 inches) of the extreme outer edge of the vehicle and if it has a length of at least 0.80 m (32 inches). The illumination of such a surface shall be provided by at least two light sources placed as close as possible to its ends. The illuminating surface may consist of a number of elements so arranged that the projections of the illuminating surfaces of the different elements on a vertical plane perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle occupy not less than 50% of the smallest rectangle circumscribing the projections of the said illuminating surfaces of the elements.

44. Lights on a given vehicle having the same function and facing in the same direction, shall be of the same colour. Lights and reflex reflectors which are of even number shall be placed symmetrically in relation to the vehicle's median longitudinal plane, except on vehicles with an asymmetrical external shape. The intensity of the lights in each pair shall be substantially the same.

45. Lights of different kinds, and, subject to the provisions of other paragraphs of this Chapter, lights and reflex reflectors, may be grouped or incorporated in the same device, provided that each of these lights and reflectors complies with the applicable provisions of this Annex.

Chapter III. OTHER REQUIREMENTS

Steering mechanism

46. Every motor vehicle shall be equipped with a strong steering mechanism which will allow the driver to change the direction of the vehicle, easily, quickly and surely.

Driving (rear-view) mirror

47. Every motor vehicle other than a two-wheeled motor cycle with or without side-car shall be equipped with one or more driving (rear-view) mirrors; the number, dimensions and arrangement of these mirrors shall be such as to enable the driver to see the traffic to the rear of his vehicle.

Audible warning device

48. Every motor vehicle shall be equipped with at least one audible warning device of sufficient power. The sound emitted by the warning device shall be continuous and

uniform, but not strident. Priority vehicles and public passenger-transport vehicles may have additional audible warning devices which are not subject to these requirements.

Windscreen-wiper

49. Every motor vehicle having a windscreen of such dimensions and shape that the driver cannot normally see the road ahead from his driving position except through the transparent part of the windscreen, shall be equipped with at least one efficient and strongly built windscreen-wiper in an appropriate position, the functioning of which does not require constant action by the driver.

Windscreen-washer

50. Every motor vehicle required to be equipped with at least one windscreen-wiper shall also be equipped with a windscreen-washer.

Windscreen and windows

51. On all motor vehicles and on all trailers:

- (a) transparent substances forming part of the vehicle's bodywork, including the windscreen and any interior partition, shall be such that in case of breakage, the risk of physical injury will be minimized;
- (b) the transparent parts of the windscreen shall be made of a substance whose transparency does not deteriorate; they shall be such that they do not cause any appreciable distortion of objects seen through the windscreen, and that, in case of breakage, the driver still has a sufficiently clear view of the road.

Reversing device

52. Every motor vehicle shall be equipped with a reversing device controlled from the driving position. This device shall not, however, be compulsory on motor cycles or on motor vehicles having three wheels arranged symmetrically in relation to the vehicle's median longitudinal plane unless their permissible maximum weight exceeds 400 kg (900 lb).

Exhaust silencer

53. Every internal combustion engine used for propelling a motor vehicle shall be equipped with an efficient exhaust silencer; this device shall be such that it cannot be rendered inoperative by the driver from his driving position.

Tyres

54. The wheels of motor vehicles and of their trailers shall be fitted with pneumatic tyres, the state of which shall be such as to ensure conditions of safety, including adhesion, even on a wet road. This provision shall not, however, prevent Contracting Parties from authorizing the use of devices producing results at least equivalent to those obtained with pneumatic tyres.

Speedometer

55. Every motor vehicle capable of exceeding 40 km (25 miles) per hour on a level road shall be equipped with a speedometer; Contracting Parties may, however, exempt certain categories of motor cycles and other light vehicles from this requirement.

Warning device to be carried on motor vehicles

56. When, in accordance with article 23, paragraph 5 of this Convention and paragraph 6 of Annex 1 thereto certain motor vehicles are required to carry a device to indicate if necessary, their presence on the carriageway, this device shall be either:

- (a) a signplate consisting of an equilateral triangle with sides not less than 0.40 m (16 inches) long and a red border not less than 0.05 m (2 inches) wide, and with its interior part either hollow or of a light colour; the red border shall be illuminated

by transparency or fitted with a reflectorized strip; the signplate shall be such that it can be stood firmly in a vertical position; or

- (b) some other equally effective device prescribed by the legislation of the country in which the vehicle is registered.

Anti-theft device

57. Every motor vehicle shall be fitted with an anti-theft device by means of which one of its essential components can be put out of action or blocked when the vehicle is parked.

Attachment device for light trailers

58. Trailers, other than semi-trailers, which are not equipped with the automatic brake referred to in paragraph 16 of this Annex, shall be equipped, in addition to the coupling device, with a secondary attachment (chain, cable, etc.) which, if the coupling device breaks, can prevent the drawbar from touching the ground and provide some residual steering action on the trailer.

General provisions

59. (a) The mechanical parts and equipment of a motor vehicle shall not, so far as this can possibly be avoided, give rise to any danger of fire or explosion; nor shall they cause excessive emission of noxious gases, opaque fumes, smells or noise.

(b) So far as possible, the high tension ignition device of a motor vehicle shall not cause a perceptible nuisance by excessive emission of radio interference.

(c) Every motor vehicle shall be so constructed that the driver's field of vision ahead, and to both right and left, is sufficient to enable him to drive safely.

(d) Motor vehicles and trailers shall, as far as possible, be so constructed and equipped as to reduce the danger to their occupants and to other road-users in case of accident. In particular, they shall have no ornaments or other objects, inside or outside, with unnecessary projections or ridges which may be dangerous to the occupants or other road-users.

Chapter IV. EXEMPTIONS

60. For domestic purposes, Contracting Parties may grant exemptions from the provisions of this Annex in respect of:

- (a) motor vehicles and trailers which, by virtue of their design, cannot exceed a speed of 25 km (15 miles) per hour on a level road or whose speed is limited by domestic legislation to 25 km per hour;
- (b) invalid carriages, i.e. small motor vehicles specially designed and constructed—and not merely adapted—for use by a person suffering from some physical defect or disability and normally used by that person only;
- (c) vehicles used for experiments whose purpose is to keep up with technical progress and improve road safety;
- (d) vehicles of a special form or type, or which are used for particular purposes under special conditions.

61. Contracting Parties may also grant exemptions from the provisions of this Annex in respect of vehicles which they register and which may enter international traffic:

- (a) by authorizing the use of the colour amber for the position (side) lights referred to in paragraphs 23 and 30 of this Annex and for the reflex reflectors referred to in paragraph 29 of this Annex;
- (b) by authorizing the use of the colour red for those of the direction-indicator lights referred to in paragraph 39 of this Annex which are placed at the rear of the vehicle;

- (c) by authorizing the use of the colour red for those of the lights referred to in the last sentence of paragraph 42 of this Annex which are placed at the rear of the vehicle;
- (d) as regards the position of lights on special-purpose vehicles whose external shape is such that the said provisions could not be observed without the use of mounting devices which could easily be damaged or torn off;
- (e) by authorizing the use of an odd number, greater than two, of driving lights on motor vehicles it registers; and
- (f) as regards trailers, carrying long loads (tree-trunks, pipes etc.), which are not coupled to the drawing vehicle when in movement, but merely attached to it by the load.

Chapter V. TRANSITIONAL PROVISIONS

62. Motor vehicles first registered and trailers put into service in the territory of a Contracting Party before the entry into force of this Convention or within the two years following such entry into force shall not be subject to the provisions of this Annex, provided that they satisfy the requirements of parts I, II and III of Annex 6 of the 1949 Convention on Road Traffic.

APPENDIX

Definition of colour filters for obtaining the colours referred to in this annex (Trichromatic co-ordinates)

- Red: limit towards yellow: $y \leq 0.335$
 limit towards purple¹: $z \leq 0.008$
- White: limit towards blue: $x \geq 0.310$
 limit towards yellow: $x \leq 0.500$
 limit towards green: $y \leq 0.150 + 0.640x$
 limit towards green: $y \leq 0.440$
 limit towards purple: $y \geq 0.050 + 0.750x$
 limit towards red: $y \geq 0.382$
- Amber²: limit towards yellow¹: $y \leq 0.429$
 limit towards red¹: $y \geq 0.398$
 limit towards white¹: $z \leq 0.007$
- Selective
Yellow³: limit towards red¹: $y \geq 0.138 + 0.580x$
 limit towards green¹: $y \leq 1.29x - 0.100$
 limit towards white¹: $y \geq -x + 0.966$
 limit towards spectral value¹: $y \leq -x + 0.992$

For verifying the colorimetric characteristics of these filters, a source of white light at a colour temperature of 2854°K (corresponding to illuminant A of the International Commission on Illumination [CIE]) shall be used.

¹ In these cases, different limits have been adopted from those recommended by the CIE since the supply voltages at the terminals of the lamps with which the lights are fitted vary very considerably.

² Applies to the colour of motor vehicle signs hitherto commonly called "orange" or orange-yellow. Corresponds to a specific part of the "yellow" zone of the triangle of CIE colours.

³ Applies only to passing and driving lights. In the particular case of fog-lights, the selectivity of the colour shall be considered satisfactory if the purity factor is not less than 0.820, the limit towards white, $y \geq -x + 0.966$, being in that case $y \geq -x + 0.940$ and $y = 0.440$.

ANNEX 6

DOMESTIC DRIVING PERMIT

1. The domestic driving permit shall consist either of a sheet in format A 7 (74 × 105 mm – 2.91 × 4.13 inches), or of a double (148 × 105 mm – 5.82 × 4.13 inches) or triple 222 × 105 mm – 8.78 × 4.13 inches) sheet which can be folded to that format. The colour shall be pink.

2. The permit shall be printed in the language or languages prescribed by the authority issuing it or empowered to issue it; it shall, however, bear the title « *Permis de conduire* » in French, with or without the same title in other languages.

3. Handwritten or typed entries made on the permit shall either be in Latin characters or English cursive script only, or be repeated in that form.

4. Two of the pages of the permit shall conform to model pages Nos. 1 and 2 below. Provided that no changes are made in the definitions of categories A, B, C, D and E taking into account Article 41, paragraph 4, of this Convention, or in their reference letters, or in the substance of the items relating to the identity of the holder of the permit, this provision shall be deemed to be satisfied even if departures are made from these models in matters of detail. In particular, domestic driving permits conforming to the model in Annex 9 to the Convention on Road Traffic done at Geneva on 19 September 1949 shall be considered as satisfying the provisions of this Annex.

5. It shall be a matter for domestic legislation to determine whether model page No. 3 shall or shall not be included in the permit and whether the permit shall contain further entries; if a space is provided to indicate changes of address, it shall, except on permits conforming to the model in Annex 9 to the 1949 Convention, be at the top of the reverse side of page 3 of the permit.

*Model page no. 1**DRIVING PERMIT (1)**PERMIS DE CONDUIRE (1)*

1. Surname

2. Other names (3)

3. Date (4) and place (5) of birth

4. Address

Signature of holder: (6)

.....

Photograph 35 × 45 mm (1.37 × 1.75 inches)

5. Issued by

6. At

7. Valid until (7).....

No.

Signature, etc. (8)

Model page no. 2

(2)

Categories of vehicles for which the permit is valid:

A Motor cycles (9)

B Motor vehicles, other than those in category A, having a permissible maximum weight not exceeding 3,500 kg (7,700 lb) and not more than eight seats in addition to the driver's seat (9)

C Motor vehicles used for the carriage of goods and whose permissible maximum weight exceeds 3,500 kg (7,700 lb) (9)

D Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat (9)

E Combinations of vehicles of which the drawing vehicle is in a category or categories for which the driver is licensed (B and/or C and/or D), but which are not themselves in that category or categories (9)

(10)

(11)

Model page no. 3

Valid until: Renewed until: (9)
issued on on

Valid until: Renewed until: (9)
issued on on

Valid until: Renewed until: (9)
issued on on

Valid until:	Renewed until:
.....	..... (9)
issued on	on

Valid until:	Renewed until:
.....	..... (9)
issued on	on

(10)

-
- (1) On models with one fold (if so folded that the front page is not a model page) and on models with two folds, this entry may be placed on the front page.
 - (2) Enter the State's name or distinguishing sign, as defined in Annex 3 to this Convention. Note 1 above applies to this box also.
 - (3) Father's or husband's name may be inserted here.
 - (4) If date of birth is unknown, state approximate age on date of issue of permit.
 - (5) If place of birth is unknown, leave blank.
 - (6) "Or thumbprint". The signature or thumbprint, and the space for them, may be omitted.
 - (7) This entry is optional on permits including model page No. 3.
 - (8) Signature and/or seal or stamp of the authority issuing the permit or of the association empowered to do so. On folded models with one fold (if so folded that the front page is not a model page) and on models with two folds, the seal or stamp may be placed on the front page.
 - (9) Seal or stamp of the authority issuing the permit and, if required, the date when the seal or stamp was affixed. This seal or stamp shall be affixed in the right-hand column on model page No. 2, beside the definitions of the categories of vehicles, and only opposite those for which the permit is valid; the same provisions shall apply in the case of the information concerning renewals to be recorded in the right-hand column on model page No. 3.

Contracting Parties may, instead of affixing a seal or stamp in the right-hand column on model page No. 2, enter under a new item 8: "Categories", on model page No. 1, the letter or letters for the category or categories for which the driving permit is valid and an asterisk for each category for which the permit is not valid (for example: "8. Categories A, B***").

- (10) Space reserved for other categories of vehicles as defined by domestic legislation.
- (11) Space for additional remarks, if any, by the competent authorities of the issuing State, including restrictive conditions of use (for example, "Must wear corrective lenses", "Valid only for driving vehicle No. ...", "Vehicle must be equipped to be driven by a one-legged person"). In the case provided for in the second subparagraph of note 9 above, these additional remarks should preferably be entered on model page No. 1.

Other remarks may be entered on pages other than model pages.

A N N E X 7

INTERNATIONAL DRIVING PERMIT

1. The permit shall be a booklet in format A 6 (148 × 105 mm, 5.82 × 4.13 inches). The cover shall be grey and the inside pages white.

2. The outside and inside of the front cover shall conform, respectively, to model pages Nos. 1 and 2 below; they shall be printed in the national language, or in at least one of the national languages, of the issuing State. The last two inside pages shall be facing pages conforming to model No. 3 below; they shall be printed in French. The inside pages preceding these two pages shall repeat the first of them in several languages, which must include English, Russian and Spanish.

3. Handwritten or typed entries made on the permit shall be in Latin characters or in English cursive script.

4. Contracting Parties issuing or authorizing the issuance of international driving permits of which the cover is printed in a language other than English, French, Russian or Spanish shall communicate to the Secretary-General of the United Nations the translation into that language of the text of model page No. 3 below.

Model page No. 1 (outside of front cover)

.....¹

International Motor Traffic

INTERNATIONAL DRIVING PERMIT

No. ...

Convention on Road Traffic of 8 November 1968

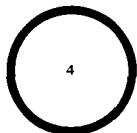
Valid until²

Issued by

At

Date

Number of domestic driving permit



.....³

¹ Name of the issuing State and its distinguishing sign as defined in Annex 3.

² Three years after the date of issue or the date of expiry of the domestic driving permit, whichever is earlier.

³ Signature of the authority or association issuing the permit.

⁴ Seal or stamp of the authority or association issuing the permit.

Model page No. 2 (inside of front cover)

This permit is not valid for the territory of¹

It is valid for the territories of all the other Contracting Parties. The categories of vehicles for the driving of which it is valid are stated at the end of the booklet.

2

This permit shall in no way affect the obligation of the holder to conform strictly to the laws and regulations relating to residence and to the exercise of a profession in each State through which he travels. In particular, it shall cease to be valid in a State if its holder establishes his normal residence there.

¹ Enter here the name of the Contracting Party in which the holder is normally resident.

² Space reserved for a list of the States which are Contracting Parties (optional).

Model No. 3 (left-hand page)

<i>Particulars concerning the driver</i>	Surname	1.
	Other names ¹	2.
	Place of birth ²	3.
	Date of birth ³	4.
	Home address	5.

Categories of vehicles for which the permit is valid

Motor cycles	A
Motor vehicles, other than those in category A, having a permissible maximum weight not exceeding 3,500 kg (7,700 lb) and not more than eight seats in addition to the driver's seat.	B
Motor vehicles used for the carriage of goods and whose permissible maximum weight exceeds 3,500 kg (7,700 lb).	C
Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat.	D
Combinations of vehicles of which the drawing vehicle is in a category or categories for which the driver is licensed (B and/or C and/or D), but which are not themselves in that category or categories.	E

Restrictive conditions of use⁴

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

¹ Father's or husband's name may be inserted here.

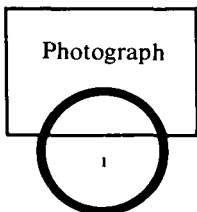
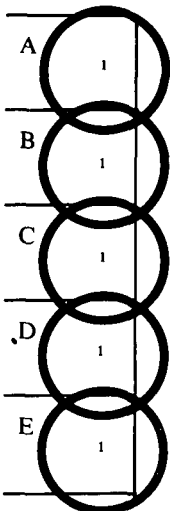
² If the place of birth is unknown, leave blank.

³ If date of birth is unknown, state approximate age on date of issue of permit.

⁴ For example, "Must wear corrective lenses", "Valid only for driving vehicle No.", "Vehicle must be equipped to be driven by a one-legged person".

Model No. 3 (Right-hand page)

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.



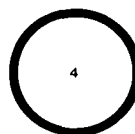
Signature of holder²

Disqualifications:

The holder is deprived of the right to drive in the territory of³ until

At on

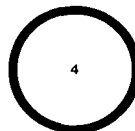
.....⁴



The holder is deprived of the right to drive in the territory of³ until

At on

.....⁴



¹ Seal or stamp of the authority or association issuing the permit. This seal or stamp shall be affixed against categories, A, B, C, D and E only if the holder is licensed to drive vehicles in the category in question.

² Or thumbprint.

³ Name of State.

⁴ Signature and seal or stamp of the authority which has invalidated the permit in its territory. If the spaces provided for disqualifications on this page have already been used, any further disqualifications should be entered overleaf.

CONVENTION¹ SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Les Parties contractantes,

Désireuses de faciliter la circulation routière internationale et d'accroître la sécurité sur les routes grâce à l'adoption de règles uniformes de circulation,

Sont convenues des dispositions suivantes :

CHAPITRE PREMIER. GÉNÉRALITÉS

Article premier. DÉFINITIONS

Pour l'application des dispositions de la présente Convention, les termes ci-après auront le sens qui leur est donné dans le présent article :

a) le terme « législation nationale » d'une Partie contractante désigne l'ensemble des lois et règlements nationaux ou locaux en vigueur sur le territoire de cette Partie contractante;

b) un véhicule est dit en « circulation internationale » sur le territoire d'un Etat lorsque :

- i) il appartient à une personne physique ou morale qui a sa résidence normale hors de cet Etat;
- ii) il n'est pas immatriculé dans cet Etat;
- iii) et il y est temporairement importé;

toute Partie contractante restant libre, toutefois, de refuser de considérer comme étant en « circulation internationale » tout véhicule qui serait resté sur son ter-

¹ Entrée en vigueur le 21 mai 1977 à l'égard des Etats ci-après, soit 12 mois après la date du dépôt du quinzième instrument de ratification ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conformément à l'article 47, paragraphe 1 .

<i>Etat</i>	<i>Date de dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>	<i>Etat</i>	<i>Date de dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>
Saint-Marin	20 juill. 1970	République socialiste soviétique de Biélorussie*	18 juin 1974
Israël	11 mai 1971	République socialiste soviétique d'Ukraine*	12 juill. 1974
France	9 déc. 1971	Niger	11 juill. 1975 a
Sénégal	16 août 1972 a	Luxembourg	25 nov. 1975
Guyane	31 janv. 1973 a	Hongrie*	16 mars 1976
Bahrein	4 mai 1973 a	Iran	21 mai 1976
République démocratique allemande*	11 oct. 1973 a		
Philippines	27 déc. 1973		
Union des Républiques socialistes soviétiques*	7 juin 1974		

Par la suite, la Convention est entrée en vigueur à l'égard des Etats suivants aux dates indiquées, soit 12 mois après la date du dépôt de leur instrument de ratification ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conformément à l'article 47, paragraphe 2 :

<i>Etat</i>	<i>Date de dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>
Yougoslavie	1 ^{er} octobre 1976
(Avec effet au 1 ^{er} octobre 1977.)	
Seychelles	11 avril 1977 a
(Avec effet au 11 avril 1978.)	

* Voir p. 355 du présent volume pour les textes des réserves et déclarations faites lors de la ratification ou de l'adhésion.

ritoire pendant plus d'un an sans une interruption importante, dont cette Partie contractante peut fixer la durée.

Un ensemble de véhicules est dit en « circulation internationale » si l'un au moins des véhicules qui le composent répond à la définition.

c) le terme « agglomération » désigne un espace qui comprend des immeubles bâtis et dont les entrées et les sorties sont spécialement désignées comme telles, ou qui est défini de quelque autre manière dans la législation nationale;

d) le terme « route » désigne toute l'emprise de tout chemin ou rue ouvert à la circulation publique;

e) le terme « chaussée » désigne la partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules; une route peut comporter plusieurs chaussées nettement séparées l'une de l'autre, notamment par un terre-plein central ou une différence de niveau;

f) sur les chaussées où une voie latérale ou une piste ou des voies latérales ou des pistes sont réservées à la circulation de certains véhicules, le terme « bord de la chaussée » désigne, pour les autres usagers de la route, le bord du reste de la chaussée;

g) le terme « voie » désigne l'une quelconque des bandes longitudinales, matérialisées ou non par des marques routières longitudinales, mais ayant une largeur suffisante pour permettre l'écoulement d'une file d'automobiles autres que des motocycles, en lesquelles peut être subdivisée la chaussée;

h) le terme « intersection » désigne toute croisée à niveau, jonction ou bifurcation de routes, y compris les places formées par de telles croisées, jonctions ou bifurcations;

i) le terme « passage à niveau » désigne tout croisement à niveau d'une route et d'une voie de chemin de fer ou de tramway à plate-forme indépendante;

j) le terme « autoroute » désigne une route qui est spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :

- i) sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
- ii) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;
- iii) est spécialement signalée comme étant une autoroute;

k) un véhicule est dit :

- i) « à l'arrêt, lorsqu'il est immobilisé pendant le temps nécessaire pour prendre ou déposer des personnes ou charger ou décharger des choses;
- ii) « en stationnement », lorsqu'il est immobilisé pour une raison autre que la nécessité d'éviter un conflit avec un autre usager de la route ou un obstacle ou d'obéir aux prescriptions de la réglementation de la circulation et que son immobilisation ne se limite pas au temps nécessaire pour prendre ou déposer des personnes ou des choses.

Les Parties contractantes pourront, toutefois, considérer comme « à l'arrêt » les véhicules immobilisés dans les conditions définies à l'alinéa ii ci-dessus si la durée de l'immobilisation n'excède pas une limite de temps fixée par la législation nationale et considérer comme « en stationnement » les véhicules immobilisés dans les conditions définies à l'alinéa i ci-dessus si la durée de l'immobilisation excède une limite fixée par la législation nationale;

l) le terme « cycle » désigne tout véhicule qui a deux roues au moins et qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles;

m) le terme « cyclomoteur » désigne tout véhicule à deux ou trois roues qui est pourvu d'un moteur thermique de propulsion de cylindrée au plus égale à 50 cm³ (3,05 pouces cubes) et dont la limite de vitesse, par construction, n'excède pas 50 km (30 milles) à l'heure. Les Parties contractantes peuvent, toutefois, ne pas considérer comme cyclomoteurs, au regard de leur législation nationale, les engins qui n'ont pas les caractéristiques des cycles quant à leurs possibilités d'emploi, notamment la caractéristique de pouvoir être mus par des pédales, ou dont la vitesse maximale, par construction, le poids ou certaines caractéristiques du moteur excèdent des limites données. Rien dans la présente définition ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes d'assimiler complètement les cyclomoteurs aux cycles pour l'application des prescriptions de leur législation nationale sur la circulation routière;

n) le terme « motocycle » désigne tout véhicule à deux roues, avec ou sans side-car, pourvu d'un moteur de propulsion. Les Parties contractantes peuvent, dans leur législation nationale, assimiler aux motocycles les véhicules à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg (900 livres). Le terme « motocycle » n'englobe pas les cyclomoteurs; toutefois, les Parties contractantes peuvent, à condition de faire une déclaration à cet effet, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, assimiler les cyclomoteurs aux motocycles pour l'application de la Convention;

o) le terme « véhicule à moteur » désigne, à l'exception des cyclomoteurs sur le territoire des Parties contractantes qui ne les ont pas assimilés aux motocycles et à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses moyens propres;

p) le terme « automobile » désigne ceux des véhicules à moteur qui servent normalement au transport sur route de personnes ou de choses ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses. Ce terme englobe les trolleybus, c'est-à-dire les véhicules reliés à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails. Il n'englobe pas les véhicules, tels que les tracteurs agricoles, dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de choses ou la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses n'est qu'accessoire;

q) le terme « remorque » désigne tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule à moteur; ce terme englobe les semi-remorques;

r) le terme « semi-remorque » désigne toute remorque destinée à être accouplée à une automobile de telle manière qu'elle repose en partie sur celle-ci et qu'une partie appréciable de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ladite automobile;

s) le terme « remorque légère » désigne toute remorque dont le poids maximal autorisé n'excède pas 750 kg (1 650 livres);

t) le terme « ensemble de véhicules » désigne des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;

u) le terme « véhicule articulé » désigne l'ensemble de véhicules constitué par une automobile et une semi-remorque accouplée à cette automobile;

v) le terme « conducteur » désigne toute personne qui assume la direction d'un véhicule, automobile ou autre (cycle compris), ou qui, sur une route, guide des bestiaux, isolés ou en troupeaux, ou des animaux de trait, de charge ou de selle;

w) le terme « poids maximal autorisé » désigne le poids maximal du véhicule chargé, déclaré admissible par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé;

x) le terme « poids à vide » désigne le poids du véhicule sans équipage, passagers, ni chargement, mais avec son plein de carburant et son outillage normal de bord;

y) le terme « poids en charge » désigne le poids effectif du véhicule tel qu'il est chargé, l'équipage et les passagers restant à bord;

z) les termes « sens de la circulation » et « correspondant au sens de la circulation » désignent la droite lorsque, d'après la législation nationale, le conducteur d'un véhicule doit croiser un autre véhicule en laissant ce véhicule à sa gauche; ils désignent la gauche dans le cas contraire;

aa) l'obligation pour le conducteur d'un véhicule de « céder le passage » à d'autres véhicules signifie que ce conducteur ne doit pas continuer sa marche ou sa manœuvre ou la reprendre si cela risque d'obliger les conducteurs d'autres véhicules à modifier brusquement la direction ou la vitesse de leurs véhicules.

Article 2. ANNEXES DE LA CONVENTION

Les annexes de la présente Convention, savoir :

l'annexe 1 : Dérogations à l'obligation d'admettre en circulation internationale les automobiles et les remorques,

l'annexe 2 : Numéro d'immatriculation des automobiles et des remorques en circulation internationale,

l'annexe 3 : Signe distinctif des automobiles et des remorques en circulation internationale,

l'annexe 4 : Marques d'identification des automobiles et des remorques en circulation internationale,

l'annexe 5 : Conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques,

l'annexe 6 : Permis national de conduire, et

l'annexe 7 : Permis international de conduire,

font partie intégrante de la présente Convention.

Article 3. OBLIGATIONS DES PARTIES CONTRACTANTES

1. *a)* Les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que les règles de circulation en vigueur sur leur territoire soient, quant à leur substance, en conformité avec les dispositions du chapitre II de la présente Convention. A condition qu'elles ne soient sur aucun point incompatibles avec lesdites dispositions :

- i) ces règles peuvent ne pas reprendre celles de ces dispositions qui s'appliquent à des situations ne se présentant pas sur le territoire des Parties contractantes en cause;
- ii) ces règles peuvent contenir des dispositions non prévues à ce chapitre II.

b) Les dispositions du présent paragraphe n'obligent pas les Parties contractantes à prévoir des sanctions pénales pour toute violation des dispositions du chapitre II reprises dans leurs règles de circulation.

2. *a)* Les Parties contractantes prendront également les mesures appropriées pour que les règles en vigueur sur leur territoire concernant les conditions techniques à remplir par les automobiles et les remorques soient en conformité avec les dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention; à condition de n'être sur aucun point contraires aux principes de sécurité régissant lesdites dispositions, ces règles peuvent contenir des dispositions non prévues à ladite annexe. Elles prendront, en outre, les mesures appropriées pour que les automobiles et remorques immatriculées sur leur territoire soient en conformité avec les dispositions de l'annexe 5 lorsqu'elles s'engageront dans la circulation internationale.

b) Les dispositions du présent paragraphe n'imposent aucune obligation aux Parties contractantes en ce qui concerne les règles en vigueur sur leur territoire pour les conditions techniques à remplir par les véhicules à moteur qui ne sont pas des automobiles au sens de la présente Convention.

3. Sous réserve des dérogations prévues à l'annexe 1 de la présente Convention, les Parties contractantes seront tenues d'admettre sur leur territoire en circulation internationale les automobiles et les remorques remplissant les conditions définies par le chapitre III de la présente Convention et dont les conducteurs remplissent les conditions définies par le chapitre IV; elles seront tenues de reconnaître aussi les certificats d'immatriculation délivrés conformément aux dispositions du chapitre III comme attestant, jusqu'à preuve du contraire, que les véhicules qui en font l'objet remplissent les conditions définies audit chapitre III.

4. Les mesures qu'ont prises, ou que prendront les Parties contractantes, soit unilatéralement, soit par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux, pour admettre sur leur territoire en circulation internationale des automobiles et des remorques qui ne remplissent pas toutes les conditions définies au chapitre III de la présente Convention et pour reconnaître, en dehors des cas prévus au chapitre IV, la validité sur leur territoire de permis délivrés par une autre Partie contractante, seront considérées comme conformes à l'objet de la présente Convention.

5. Les Parties contractantes seront tenues d'admettre en circulation internationale sur leur territoire les cycles et les cyclomoteurs remplissant les conditions techniques définies au chapitre V de la présente Convention et dont le

conducteur a sa résidence normale sur le territoire d'une autre Partie contractante. Aucune Partie contractante ne pourra exiger que les conducteurs de cycles ou de cyclomoteurs en circulation internationale soient titulaires d'un permis de conduire; toutefois, les Parties contractantes qui auront, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles pourront exiger un permis de conduire des conducteurs de cyclomoteurs en circulation internationale.

6. Les Parties contractantes s'engagent à communiquer à toute Partie contractante qui les leur demandera les renseignements propres à établir l'identité de la personne au nom de qui une automobile, ou une remorque attelée à une automobile, est immatriculée sur leur territoire lorsque la demande présentée indique que ce véhicule a été impliqué dans un accident sur le territoire de la Partie contractante demanderesse.

7. Les mesures qu'ont prises, ou prendront, les Parties contractantes, soit unilatéralement, soit par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux, pour faciliter la circulation routière internationale par la simplification des formalités de douane, de police et de santé et des autres formalités du même genre, ainsi que les mesures prises pour faire coïncider les compétences et les heures d'ouverture des bureaux et des postes de douane à un même point frontière, seront considérées comme conformes à l'objet de la présente Convention.

8. Les dispositions des paragraphes 3, 5 et 7 du présent article ne font pas obstacle au droit de chaque Partie contractante de subordonner l'admission sur son territoire, en circulation internationale, des automobiles, des remorques, des cycles et des cyclomoteurs, ainsi que de leurs conducteurs et de leurs occupants, à sa réglementation des transports commerciaux de voyageurs et de marchandises, à sa réglementation en matière d'assurance de la responsabilité civile des conducteurs et à sa réglementation en matière de douane, ainsi que, d'une façon générale, à ses réglementations dans les domaines autres que la circulation routière.

Article 4. SIGNALISATION

Les Parties contractantes à la présente Convention qui ne seraient pas Parties contractantes à la Convention sur la signalisation routière¹ ouverte à la signature à Vienne le même jour que la présente Convention s'engagent :

- a) à ce que tous les signaux routiers, signaux lumineux de circulation et marques routières mis en place sur son territoire constituent un système cohérent;
- b) à ce que le nombre des types de signaux soit limité et que les signaux ne soient implantés qu'aux endroits où leur présence est jugée utile;
- c) à ce que les signaux d'avertissement de danger soient implantés à une distance suffisante des obstacles pour annoncer efficacement ceux-ci aux conducteurs;
- d) et à faire en sorte qu'il soit interdit :
 - i) de faire figurer sur un signal, sur son support ou sur toute autre installation servant à régler la circulation quoi que ce soit qui ne se rattache pas à l'objet de ce signal ou de cette installation; toutefois, lorsque les Parties contrac-

¹ Enregistrée au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies le 6 juin 1978 sous le n° I-16743.

tantes ou leurs subdivisions autorisent une association sans but lucratif à implanter les signaux d'indication, elles peuvent permettre que l'emblème de cette association figure sur le signal ou sur son support, à condition que la compréhension du signal n'en soit pas rendue moins aisée;

- ii) de mettre en place des panneaux, affiches, marques ou installations qui risquent soit d'être confondus avec des signaux ou d'autres installations servant à régler la circulation, soit d'en réduire la visibilité ou l'efficacité, soit d'éblouir les usagers de la route ou de distraire leur attention de façon dangereuse pour la sécurité de la circulation.

CHAPITRE II. RÈGLES APPLICABLES À LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Article 5. VALEUR DE LA SIGNALISATION

1. Les usagers de la route doivent, même si les prescriptions en cause semblent en contradiction avec d'autres règles de circulation, se conformer aux prescriptions indiquées par les signaux routiers, les signaux lumineux de circulation ou les marques routières.

2. Les prescriptions indiquées par les signaux lumineux de circulation prévalent sur celles qui sont indiquées par les signaux routiers réglementant la priorité.

Article 6. INJONCTIONS DONNÉES PAR LES AGENTS RÉGLANT LA CIRCULATION

1. Les agents réglant la circulation seront facilement reconnaissables et visibles à distance, de nuit comme de jour.

2. Les usagers de la route sont tenus d'obtempérer immédiatement à toute injonction des agents réglant la circulation.

3. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que sont notamment considérés comme injonctions des agents réglant la circulation :

- a) le bras levé verticalement; ce geste signifie « attention, arrêt » pour tous les usagers de la route, sauf pour les conducteurs qui ne pourraient plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes; de plus, si ce geste est fait à une intersection, il n'impose pas l'arrêt aux conducteurs déjà engagés dans l'intersection;
- b) le bras ou les bras tendus horizontalement; ce geste signifie « arrêt » pour tous les usagers de la route qui viennent, quel que soit le sens de leur marche, de directions coupant celle qui est indiquée par le ou les bras tendus; après avoir fait ce geste, l'agent réglant la circulation pourra abaisser le bras ou les bras; pour les conducteurs se trouvant en face de l'agent ou derrière lui, ce geste signifie également « arrêt »;
- c) le balancement d'un feu rouge; ce geste signifie « arrêt » pour les usagers de la route vers lesquels le feu est dirigé.

4. Les injonctions des agents réglant la circulation prévalent sur les prescriptions indiquées par les signaux routiers, les signaux lumineux de circulation ou les marques routières, ainsi que sur les règles de circulation.

Article 7. RÈGLES GÉNÉRALES

1. Les usagers de la route doivent éviter tout comportement susceptible de constituer un danger ou un obstacle pour la circulation, de mettre en danger des personnes ou de causer un dommage à des propriétés publiques ou privées.

2. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que les usagers de la route doivent éviter de gêner la circulation ou de risquer de la rendre dangereuse en jetant, déposant ou abandonnant sur la route des objets ou matières ou en créant quelque autre obstacle sur la route. Les usagers de la route qui n'ont pu ainsi éviter de créer un obstacle ou un danger doivent prendre les mesures nécessaires pour le faire disparaître le plus tôt possible et, s'ils ne peuvent le faire disparaître immédiatement, pour le signaler aux autres usagers de la route.

Article 8. CONDUCTEURS

1. Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur.

2. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que les bêtes de charge, les bêtes de trait ou de selle et, sauf éventuellement dans les zones spécialement signalées à l'entrée, les bestiaux isolés ou en troupeaux doivent avoir un conducteur.

3. Tout conducteur doit posséder les qualités physiques et psychiques nécessaires et être en état physique et mental de conduire.

4. Tout conducteur de véhicule à moteur doit avoir les connaissances et l'habileté nécessaires à la conduite du véhicule; cette disposition ne fait pas obstacle, toutefois, à l'apprentissage de la conduite selon la législation nationale.

5. Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule ou pouvoir guider ses animaux.

Article 9. TROUPEAUX

Il est recommandé que les législations nationales prévoient que, sauf dérogation accordée pour faciliter les migrations, les troupeaux soient fractionnés en tronçons de longueur modérée et séparés les uns des autres par des intervalles suffisamment grands pour la commodité de la circulation.

Article 10. PLACE SUR LA CHAUSSÉE

1. Le sens de la circulation doit être le même sur toutes les routes d'un Etat, réserve faite, le cas échéant, des routes servant exclusivement ou principalement au transit entre deux autres Etats.

2. Les animaux circulant sur la chaussée doivent être maintenus, dans toute la mesure possible, près du bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation.

3. Sans préjudice des dispositions contraires du paragraphe 1 de l'article 7, du paragraphe 6 de l'article 11 et des autres dispositions contraires de la présente Convention, tout conducteur de véhicule doit, autant que le lui permettent les circonstances, maintenir son véhicule près du bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent

toutefois prescrire des règles plus précises concernant la place sur la chaussée des véhicules affectés au transport de marchandises.

4. Lorsqu'une route comporte deux ou trois chaussées, aucun conducteur ne doit emprunter la chaussée située du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation.

5. *a)* Sur les chaussées où la circulation se fait dans les deux sens et qui comportent quatre voies au moins, aucun conducteur ne doit emprunter les voies situées tout entières sur la moitié de la chaussée opposée au côté correspondant au sens de la circulation.

b) Sur les chaussées où la circulation se fait dans les deux sens et qui comportent trois voies, aucun conducteur ne doit emprunter la voie située au bord de la chaussée opposé à celui correspondant au sens de la circulation.

Article 11. DÉPASSEMENT ET CIRCULATION EN FILES

1. *a)* Le dépassement doit se faire par le côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation.

b) Toutefois, le dépassement doit se faire par le côté correspondant au sens de la circulation dans le cas où le conducteur à dépasser, après avoir indiqué son intention de se diriger du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation, a porté son véhicule ou ses animaux vers ce côté de la chaussée en vue soit de tourner de ce côté pour emprunter une autre route ou entrer dans une propriété riveraine, soit de s'arrêter de ce côté.

2. Avant de dépasser, tout conducteur doit, sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'article 7 et de celles de l'article 14 de la présente Convention, s'assurer :

- a)* qu'aucun conducteur qui le suit n'a commencé une manœuvre pour le dépasser;
- b)* que celui qui le précède sur la même voie n'a pas signalé son intention de dépasser un tiers;
- c)* que la voie qu'il va emprunter est libre sur une distance suffisante pour que, compte tenu de la différence entre la vitesse de son véhicule au cours de la manœuvre et celle des usagers de la route à dépasser, sa manœuvre ne soit pas de nature à mettre en danger ou à gêner la circulation venant en sens inverse;
- d)* et que, sauf s'il emprunte une voie interdite à la circulation venant en sens inverse, il pourra, sans inconvénient pour l'utilisateur ou les usagers de la route dépassés, regagner la place prescrite au paragraphe 3 de l'article 10 de la présente Convention.

3. Conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, est en particulier interdit sur les chaussées où la circulation se fait dans les deux sens le dépassement à l'approche du sommet d'une côte et, lorsque la visibilité est insuffisante, dans les virages, à moins qu'il n'existe à ces endroits des voies matérialisées par des marques routières longitudinales et que le dépassement ne s'effectue sans sortir de celles de ces voies que les marques interdisent à la circulation venant en sens inverse.

4. Pendant qu'il dépasse, tout conducteur doit s'écarter de l'usager ou des usagers de la route dépassés de façon à laisser libre une distance latérale suffisante.

5. *a)* Sur les chaussées ayant au moins deux voies réservées à la circulation dans le sens qu'il suit, un conducteur qui serait amené à entreprendre une nouvelle manœuvre de dépassement aussitôt ou peu après avoir regagné la place prescrite par le paragraphe 3 de l'article 10 de la présente Convention peut, pour effectuer cette manœuvre et à condition de s'assurer que cela n'apporte pas de gêne notable à des conducteurs de véhicules plus rapides survenant derrière le sien, rester sur la voie qu'il a empruntée pour le premier dépassement.

b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, toutefois, ne pas rendre applicables les dispositions du présent paragraphe aux conducteurs de cycles, de cyclomoteurs, de motocycles et de véhicules qui ne sont pas des automobiles au sens de la présente Convention, ainsi qu'aux conducteurs d'automobiles dont le poids maximal autorisé excède 3 500 kg (7 700 livres) ou dont la vitesse par construction ne peut excéder 40 km (25 milles) à l'heure.

6. Lorsque les dispositions du paragraphe 5, *a*, du présent article sont applicables et que la densité de la circulation est telle que les véhicules, non seulement occupent toute la largeur de la chaussée réservée à leur sens de circulation, mais encore ne circulent qu'à une vitesse dépendant de la vitesse du véhicule qui les précède dans la file qu'ils suivent :

- a)* sans préjudice des dispositions du paragraphe 9 du présent article, le fait que les véhicules d'une file circulent plus vite que les véhicules d'une autre file n'est pas considéré comme un dépassement au sens du présent article;
- b)* un conducteur ne se trouvant pas sur la voie la plus rapprochée du bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation doit ne changer de file que pour se préparer à tourner à droite ou à gauche ou à stationner, réserve faite des changements de voie opérés par les conducteurs conformément à la législation nationale qui résulterait de l'application des dispositions du paragraphe 5, *b*, du présent article.

7. Dans les circulations en file décrites aux paragraphes 5 et 6 du présent article, il est interdit aux conducteurs, lorsque les voies sont délimitées sur la chaussée par des marques longitudinales, de circuler en chevauchant ces marques.

8. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 du présent article et d'autres restrictions que les Parties contractantes ou leurs subdivisions pourront énoncer en ce qui concerne le dépassement aux intersections et aux passages à niveau, aucun conducteur de véhicule ne doit dépasser un véhicule autre qu'un cycle à deux roues, un cyclomoteur à deux roues ou un motocycle à deux roues sans side-car :

- a)* immédiatement avant et dans une intersection autre qu'un carrefour à sens giratoire, sauf
 - i)* dans le cas prévu au paragraphe 1, *b*, du présent article;
 - ii)* dans le cas où la route où a lieu le dépassement bénéficie de la priorité à l'intersection;
 - iii)* dans le cas où la circulation est réglée à l'intersection par un agent de la circulation ou par des signaux lumineux de circulation;

b) immédiatement avant et sur des passages à niveau non munis de barrières ni de demi-barrières, les Parties contractantes ou leurs subdivisions pouvant, toutefois, permettre ce dépassement aux passages à niveau où la circulation routière est réglée par des signaux lumineux de circulation comportant un signal positif qui donne aux véhicules l'autorisation de passer.

9. Un véhicule ne doit dépasser un autre véhicule s'approchant d'un passage pour piétons, délimité par des marques sur la chaussée ou signalé comme tel, ou arrêté à l'aplomb de celui-ci, qu'à allure suffisamment réduite pour pouvoir s'arrêter sur place si un piéton se trouve sur le passage. Aucune disposition du présent paragraphe ne sera interprétée comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'interdire le dépassement à partir d'une certaine distance à un passage pour piétons ou d'imposer des prescriptions plus strictes au conducteur d'un véhicule qui se propose de dépasser un autre véhicule arrêté à l'aplomb du passage.

10. Tout conducteur qui constate qu'un conducteur qui le suit désire le dépasser, doit, sauf dans le cas prévu au paragraphe 1, *b*, de l'article 16 de la présente Convention, serrer le bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation et ne doit pas accélérer son allure. Lorsque l'insuffisance de largeur, le profil ou l'état de la chaussée ne permettent pas, compte tenu de la densité de la circulation en sens inverse, de dépasser avec facilité et sans danger un véhicule lent, encombrant ou tenu de respecter une limite de vitesse, le conducteur de ce dernier véhicule doit ralentir et au besoin se ranger dès que possible pour laisser passer les véhicules qui le suivent.

11. *a*) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, sur les chaussées à sens unique et sur les chaussées où la circulation se fait dans les deux sens lorsque au moins deux voies dans les agglomérations et trois voies hors des agglomérations sont réservées à la circulation dans le même sens et sont délimitées par des marques longitudinales,

- i) autoriser les véhicules circulant dans une voie à dépasser, du côté correspondant au sens de la circulation, les véhicules qui suivent une autre voie;
- ii) rendre non applicables les dispositions du paragraphe 3 de l'article 10 de la présente Convention;

sous réserve d'édicter des dispositions appropriées restreignant la possibilité de changer de voie.

b) Dans le cas prévu à l'alinéa *a* du présent paragraphe, le mode de conduite prévu sera réputé ne pas constituer un dépassement au sens de la présente Convention; toutefois, les dispositions du paragraphe 9 du présent article restent applicables.

Article 12. CROISEMENT

1. Pour croiser, tout conducteur doit laisser libre une distance latérale suffisante et, au besoin, serrer vers le bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation; si, ce faisant, sa progression se trouve entravée par un obstacle ou par la présence d'autres usagers de la route, il doit ralentir et, au besoin, s'arrêter pour laisser passer l'usager ou les usagers venant en sens inverse.

2. Sur les routes de montagne et sur les routes à forte pente qui ont des caractéristiques similaires, où le croisement est impossible ou difficile, il incombe

au conducteur du véhicule descendant de ranger son véhicule pour laisser passer tout véhicule montant, sauf dans le cas où la façon dont sont disposés, le long de la chaussée, des refuges pour permettre aux véhicules de se ranger est telle que, compte tenu de la vitesse et de la position des véhicules, le véhicule montant dispose d'un refuge devant lui et qu'une marche arrière d'un des véhicules serait nécessaire si le véhicule montant ne se rangeait pas sur ce refuge. Dans le cas où l'un des deux véhicules qui vont se croiser doit faire marche arrière pour permettre le croisement, c'est le conducteur du véhicule descendant qui doit faire cette manœuvre, sauf si celle-ci est manifestement plus facile pour le conducteur du véhicule montant. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, toutefois, pour certains véhicules ou certaines routes ou sections de routes, prescrire des règles spéciales différentes de celles du présent paragraphe.

Article 13. VITESSE ET DISTANCE ENTRE VÉHICULES

1. Tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent. Il doit, en réglant la vitesse de son véhicule, tenir constamment compte des circonstances, notamment de la disposition des lieux, de l'état de la route, de l'état et du chargement de son véhicule, des conditions atmosphériques et de l'intensité de la circulation, de manière à pouvoir arrêter son véhicule dans les limites de son champ de visibilité vers l'avant ainsi que devant tout obstacle prévisible. Il doit ralentir et au besoin s'arrêter toutes les fois que les circonstances l'exigent, notamment lorsque la visibilité n'est pas bonne.

2. Aucun conducteur ne doit gêner la marche normale des autres véhicules en circulant, sans raison valable, à une vitesse anormalement réduite.

3. Le conducteur d'un véhicule circulant derrière un autre véhicule doit laisser libre, derrière celui-ci, une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède.

4. En dehors des agglomérations, en vue de faciliter les dépassements, les conducteurs de véhicules ou d'ensembles de véhicules de plus de 3 500 kg (7 700 livres) de poids maximal autorisé, ou de plus de 10 m (33 pieds) de longueur hors tout, doivent, sauf lorsqu'ils dépassent ou s'appêtent à dépasser, adapter l'intervalle entre leurs véhicules et les véhicules à moteur les précédant de façon que les véhicules les dépassant puissent sans danger se rabattre dans l'intervalle laissé devant le véhicule dépassé. Cette disposition n'est toutefois applicable ni lorsque la circulation est très encombrée ni lorsque le dépassement est interdit. En outre :

- a) les autorités compétentes peuvent faire bénéficier certains convois de véhicules de dérogations à cette disposition ou rendre celle-ci inapplicable également sur les routes où deux voies sont affectées à la circulation dans le sens en cause;
- b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent fixer des chiffres différents de ceux qui sont mentionnés au présent paragraphe pour les caractéristiques des véhicules en cause.

5. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions de prescrire des limi-

tations, générales ou locales, de vitesse, pour tous les véhicules ou pour certaines catégories de véhicules ou de prescrire sur certaines routes ou sur certaines catégories de routes soit des vitesses minimales et maximales, soit seulement des vitesses minimales ou maximales, ou de prescrire des intervalles minimaux justifiés par la présence sur la route de certaines catégories de véhicules présentant un danger spécial en raison notamment de leur poids ou de leur chargement.

Article 14. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR LES MANŒUVRES

1. Tout conducteur qui veut exécuter une manœuvre, telle que sortir d'une file de véhicules en stationnement ou y entrer, se déporter à droite ou à gauche sur la chaussée, tourner à gauche ou à droite pour emprunter une autre route ou pour entrer dans une propriété riveraine, doit ne commencer à exécuter cette manœuvre qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans risquer de constituer un danger pour les autres usagers de la route qui le suivent, le précèdent ou vont le croiser, compte tenu de leur position, de leur direction et de leur vitesse.

2. Tout conducteur qui veut effectuer un demi-tour ou une marche arrière doit ne commencer à exécuter cette manœuvre qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans constituer un danger ou un obstacle pour les autres usagers de la route.

3. Avant de tourner ou d'accomplir une manœuvre impliquant un déplacement latéral, tout conducteur doit annoncer son intention clairement et suffisamment à l'avance au moyen de l'indicateur ou des indicateurs de direction de son véhicule ou, à défaut, en faisant si possible un signe approprié avec le bras. L'indication donnée par le ou les indicateurs de direction doit continuer à être donnée pendant toute la durée de la manœuvre. L'indication doit cesser dès que la manœuvre est accomplie.

Article 15. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX VÉHICULES DES SERVICES RÉGULIERS DE TRANSPORT EN COMMUN

Il est recommandé que les législations nationales prévoient que, dans les agglomérations, afin de faciliter la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun, les conducteurs des autres véhicules, sous réserve des dispositions du paragraphe 1 de l'article 17 de la présente Convention, ralentissent et, au besoin, s'arrêtent pour laisser ces véhicules de transport en commun effectuer la manœuvre nécessaire pour se remettre en mouvement au départ des arrêts signalés comme tels. Les dispositions ainsi édictées par les Parties contractantes ou leurs subdivisions ne modifient en rien l'obligation pour les conducteurs de véhicules de transport en commun de prendre, après avoir annoncé au moyen de leurs indicateurs de direction leur intention de se remettre en mouvement, les précautions nécessaires pour éviter tout risque d'accident.

Article 16. CHANGEMENT DE DIRECTION

1. Avant de tourner à droite ou à gauche pour s'engager sur une autre route ou entrer dans une propriété riveraine, tout conducteur doit, sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'article 7 et de celles de l'article 14 de la présente Convention,

a) s'il veut quitter la route du côté correspondant au sens de la circulation, ser-rer le plus possible le bord de la chaussée correspondant à ce sens et exécuter sa manœuvre dans un espace aussi restreint que possible;

b) S'il veut quitter la route de l'autre côté, sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'édicter des dispositions différentes pour les cycles et les cyclomoteurs, serrer le plus possible l'axe de la chaussée s'il s'agit d'une chaussée où la circulation se fait dans les deux sens, ou le bord opposé au côté correspondant au sens de la circulation s'il s'agit d'une chaussée à sens unique, et, s'il veut s'engager sur une autre route où la circulation se fait dans les deux sens, exécuter sa manœuvre de manière à aborder la chaussée de cette autre route par le côté correspondant au sens de la circulation.

2. Pendant sa manœuvre de changement de direction, le conducteur doit, sans préjudice des dispositions de l'article 21 de la présente Convention en ce qui concerne les piétons, laisser passer les véhicules venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter et les cycles et cyclomoteurs circulant sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

Article 17. RALENTISSEMENT

1. Aucun conducteur de véhicule ne doit procéder à un freinage brusque non exigé par des raisons de sécurité.

2. Tout conducteur qui veut ralentir de façon notable l'allure de son véhicule doit, à moins que ce ralentissement ne soit motivé par un danger imminent, s'assurer au préalable qu'il peut le faire sans danger ni gêne excessive pour d'autres conducteurs. Il doit en outre, sauf lorsqu'il s'est assuré qu'il n'est suivi par aucun véhicule ou ne l'est qu'à une distance très éloignée, indiquer son intention clairement et suffisamment à l'avance, en faisant avec le bras un signe approprié; toutefois, cette disposition ne s'applique pas si l'indication de ralentissement est donnée par l'allumage sur le véhicule des feux-stop mentionnés au paragraphe 31 de l'annexe 5 de la présente Convention.

Article 18. INTERSECTIONS ET OBLIGATION DE CÉDER LE PASSAGE

1. Tout conducteur abordant une intersection doit faire preuve d'une prudence accrue, appropriée aux conditions locales. Le conducteur d'un véhicule doit, en particulier, conduire à une vitesse telle qu'il ait la possibilité de s'arrêter pour laisser passer les véhicules ayant la priorité de passage.

2. Tout conducteur débouchant d'un sentier ou d'un chemin de terre sur une route qui n'est ni un sentier ni un chemin de terre est tenu de céder le passage aux véhicules circulant sur cette route. Aux fins du présent article, les termes « sentier » et « chemin de terre » pourront être définis dans les législations nationales.

3. Tout conducteur débouchant d'une propriété riveraine sur une route est tenu de céder le passage aux véhicules circulant sur cette route.

4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 7 du présent article,

a) dans les Etats où le sens de la circulation est à droite, aux intersections autres que celles qui sont visées au paragraphe 2 du présent article et aux paragraphes 2 et 4 de l'article 25 de la présente Convention, le conducteur d'un véhicule est tenu de céder le passage aux véhicules venant sur sa droite;

b) les Parties contractantes ou leurs subdivisions sur le territoire desquelles le sens de la circulation est à gauche sont libres de fixer comme elles l'entendent les règles de priorité aux intersections.

5. Même si les signaux lumineux lui en donnent l'autorisation, un conducteur ne doit pas s'engager dans une intersection si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé dans l'intersection, gênant ou empêchant ainsi la circulation transversale.

6. Tout conducteur engagé dans une intersection où la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation peut évacuer l'intersection sans attendre que la circulation soit ouverte dans le sens où il va s'engager, mais à condition de ne pas gêner la circulation des autres usagers de la route qui avancent dans le sens où la circulation est ouverte.

7. Aux intersections, les conducteurs de véhicules ne se déplaçant pas sur rails ont l'obligation de céder le passage aux véhicules se déplaçant sur rails.

Article 19. PASSAGES À NIVEAU

Tout usager de la route doit faire preuve d'une prudence accrue à l'approche et au franchissement des passages à niveau. En particulier :

- a) tout conducteur de véhicule doit circuler à une allure modérée;
- b) sans préjudice de l'obligation d'obéir aux indications d'arrêt données par un signal lumineux ou un signal acoustique, aucun usager de la route ne doit s'engager sur un passage à niveau dont les barrières ou les demi-barrières sont en travers de la route ou en mouvement pour se placer en travers de la route ou dont les demi-barrières sont en train de se relever;
- c) si un passage à niveau n'est muni ni de barrières, ni de demi-barrières, ni de signaux lumineux, aucun usager de la route ne doit s'y engager sans s'être assuré qu'aucun véhicule sur rails n'approche;
- d) aucun usager de la route ne doit prolonger indûment le franchissement d'un passage à niveau; en cas d'immobilisation forcée d'un véhicule, son conducteur doit s'efforcer de l'amener hors de l'emprise des voies ferrées et, s'il ne peut le faire, prendre immédiatement toutes mesures en son pouvoir pour que les mécaniciens des véhicules sur rails soient prévenus suffisamment à temps de l'existence du danger.

Article 20. PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX PIÉTONS

1. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions pourront ne rendre applicables les dispositions du présent article que dans les cas où la circulation de piétons sur la chaussée serait dangereuse ou serait gênante pour la circulation des véhicules.

2. S'il existe, en bordure de la chaussée, des trottoirs ou des accotements praticables par les piétons, ceux-ci doivent les emprunter. Toutefois, en prenant les précautions nécessaires :

- a) les piétons qui poussent ou qui portent des objets encombrants peuvent emprunter la chaussée si leur circulation sur le trottoir ou l'accotement devait causer une gêne importante aux autres piétons;
- b) les groupes de piétons conduits par un moniteur, ou formant un cortège, peuvent circuler sur la chaussée.

3. S'il n'est pas possible d'utiliser les trottoirs ou les accotements ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent circuler sur la chaussée; lorsqu'il existe

une piste cyclable et lorsque la densité de la circulation le leur permet, ils peuvent circuler sur cette piste cyclable, mais sans gêner le passage des cyclistes et des cyclomotoristes.

4. Lorsque des piétons circulent sur la chaussée en application des paragraphes 2 et 3 du présent article, ils doivent se tenir le plus près possible du bord de la chaussée.

5. Il est recommandé que les législations nationales prévoient ce qui suit : lorsque des piétons circulent sur la chaussée, ils doivent se tenir, sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité, du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation. Toutefois, les personnes qui poussent à la main un cycle, un cyclomoteur ou un motorcycle doivent toujours se tenir du côté de la chaussée correspondant au sens de la circulation et il en est de même des groupes de piétons conduits par un moniteur ou formant un cortège. Sauf s'ils forment un cortège, les piétons circulant sur la chaussée doivent, de nuit ou par mauvaise visibilité, ainsi que de jour si la densité de la circulation des véhicules l'exige, marcher autant qu'il leur est possible en une seule file.

6. a) Les piétons ne doivent s'engager sur une chaussée pour la traverser qu'en faisant preuve de prudence; ils doivent emprunter le passage pour piétons lorsqu'il en existe un à proximité.

b) Pour traverser à un passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée,

- i) si le passage est équipé de signaux pour les piétons, ceux-ci doivent obéir aux prescriptions indiquées par ces feux;
- ii) si le passage n'est pas équipé d'une telle signalisation, mais si la circulation des véhicules est réglée par des signaux lumineux de circulation ou par un agent de la circulation, les piétons ne doivent pas s'engager sur la chaussée tant que le signal lumineux ou le geste de l'agent de la circulation notifie que les véhicules peuvent y passer;
- iii) aux autres passages pour piétons, les piétons ne doivent pas s'engager sur la chaussée sans tenir compte de la distance et de la vitesse des véhicules qui s'en approchent.

c) Pour traverser en dehors d'un passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée, les piétons ne doivent pas s'engager sur la chaussée avant de s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans gêner la circulation des véhicules.

d) Une fois engagés dans la traversée d'une chaussée, les piétons ne doivent pas y allonger leur parcours, s'y attarder ou s'y arrêter sans nécessité.

7. Toutefois, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent édicter des dispositions plus strictes pour les piétons traversant la chaussée.

Article 21. COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS À L'ÉGARD DES PIÉTONS

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'article 7, du paragraphe 9 de l'article 11 et du paragraphe 1 de l'article 13 de la présente Convention, lorsqu'il existe sur la chaussée un passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée,

- a) si la circulation des véhicules est réglée à ce passage par des signaux lumineux de circulation ou par un agent de la circulation, les conducteurs doivent, lorsqu'il leur est interdit de passer, s'arrêter avant de s'engager sur le passage et, lorsqu'il leur est permis de passer, ne pas entraver ni gêner la traversée des piétons qui se sont engagés sur le passage et le traversent dans les conditions prévues à l'article 20 de la présente Convention; si les conducteurs tournent pour s'engager sur une autre route à l'entrée de laquelle se trouve un passage pour piétons, ils ne doivent le faire qu'à allure lente et en laissant passer, quitte à s'arrêter à cet effet, les piétons qui se sont engagés ou qui s'engagent sur le passage dans les conditions prévues au paragraphe 6 de l'article 20 de la présente Convention;
- b) si la circulation des véhicules n'est réglée à ce passage ni par des signaux lumineux de circulation ni par un agent de la circulation, les conducteurs ne doivent s'approcher de ce passage qu'à allure suffisamment modérée pour ne pas mettre en danger les piétons qui s'y sont engagés ou qui s'y engagent; au besoin, ils doivent s'arrêter pour les laisser passer.

2. Les conducteurs ayant l'intention de dépasser, du côté correspondant au sens de la circulation, un véhicule de transport public à un arrêt signalé comme tel doivent réduire leur vitesse et au besoin s'arrêter pour permettre aux voyageurs de monter dans ce véhicule ou d'en descendre.

3. Aucune disposition du présent article ne sera interprétée comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions :

- d'obliger les conducteurs de véhicules à marquer l'arrêt chaque fois que des piétons se sont engagés ou s'engagent sur un passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée dans les conditions prévues à l'article 20 de la présente Convention, ou
- de leur interdire d'empêcher ou de gêner la marche des piétons qui traversent la chaussée à une intersection ou tout près d'une intersection, même si aucun passage pour piétons n'est à cet endroit signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée.

Article 22. REFUGES SUR LA CHAUSSÉE

Sans préjudice des dispositions de l'article 10 de la présente Convention, tout conducteur peut laisser à sa droite ou à sa gauche les refuges, bornes et autres dispositifs établis sur la chaussée sur laquelle il circule, à l'exception des cas suivants :

- a) lorsqu'un signal impose le passage sur l'un des côtés du refuge, de la borne ou du dispositif;
- b) lorsque le refuge, la borne ou le dispositif est dans l'axe d'une chaussée où la circulation se fait dans les deux sens; dans ce dernier cas, le conducteur doit laisser le refuge, la borne ou le dispositif du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation.

Article 23. ARRÊT ET STATIONNEMENT

1. En dehors des agglomérations, les véhicules et animaux à l'arrêt ou en stationnement doivent être autant que possible placés hors de la chaussée. Ils ne doivent pas être placés sur les pistes cyclables ni, sauf dans la limite où la légis-

lation nationale applicable le permet, sur les trottoirs ou sur les accotements aménagés pour la circulation des piétons.

2. *a)* Les animaux et véhicules à l'arrêt ou en stationnement sur la chaussée doivent être placés aussi près que possible du bord de la chaussée. Un conducteur ne doit arrêter son véhicule ou stationner sur une chaussée que du côté correspondant pour lui au sens de la circulation; toutefois, cet arrêt ou stationnement est autorisé de l'autre côté lorsqu'il n'est pas possible du côté correspondant au sens de la circulation par suite de la présence de voies ferrées. En outre, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent :

- i) ne pas interdire l'arrêt ni le stationnement de l'un ou de l'autre côté dans certaines conditions, notamment si des signaux routiers interdisent l'arrêt du côté correspondant au sens de la circulation;
- ii) sur les chaussées à sens unique, autoriser l'arrêt et le stationnement de cet autre côté, simultanément ou non avec l'arrêt et le stationnement du côté correspondant au sens de la circulation;
- iii) autoriser l'arrêt et le stationnement au milieu de la chaussée en des emplacements spécialement indiqués.

b) Sauf dispositions contraires de la législation nationale, les véhicules autres que les cycles à deux roues, les cyclomoteurs à deux roues ou les motocycles à deux roues sans side-car ne doivent pas être à l'arrêt ou en stationnement en double file sur la chaussée. Les véhicules à l'arrêt ou en stationnement doivent, sous réserve des cas où la disposition des lieux permet qu'il en soit autrement, être rangés parallèlement au bord de la chaussée.

3. *a)* Tout arrêt et tout stationnement d'un véhicule sont interdits sur la chaussée :

- i) sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et sur les passages à niveau;
- ii) sur les voies de tramways ou de trains sur route ou si près de ces voies que la circulation de ces tramways ou de ces trains pourrait se trouver entravée, ainsi que, sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes ou leurs subdivisions de prévoir des dispositions contraires, sur les trottoirs et les pistes cyclables;

b) Tout arrêt et tout stationnement d'un véhicule sont interdits en tout endroit où ils constitueraient un danger, en particulier,

- i) sous les passages supérieurs et dans les tunnels, sauf éventuellement à des emplacements spécialement indiqués;
- ii) sur la chaussée, à proximité des sommets des côtes et dans les virages, lorsque la visibilité est insuffisante pour que le dépassement du véhicule puisse se faire en toute sécurité, compte tenu de la vitesse des véhicules sur la section de route en cause;
- iii) sur la chaussée à la hauteur d'une marque longitudinale, lorsque l'alinéa *b*, ii, du présent paragraphe ne s'applique pas mais que la largeur de la chaussée entre la marque et le véhicule est inférieure à 3 m (10 pieds) et que la marque est telle que son franchissement est interdit aux véhicules qui l'aborderaient du même côté :

- c) Tout stationnement d'un véhicule sur la chaussée est interdit
- i) aux abords des passages à niveau, des intersections et des arrêts d'autobus, de trolleybus ou de véhicules sur rails, sur les distances précisées par la législation nationale,
 - ii) devant les entrées carrossables des propriétés;
 - iii) à tout emplacement où le véhicule en stationnement empêcherait l'accès à un autre véhicule régulièrement stationné ou le dégagement d'un tel véhicule;
 - iv) sur la chaussée centrale des routes à trois chaussées et, en dehors des agglomérations, sur les chaussées des routes indiquées comme prioritaires par une signalisation appropriée;
 - v) aux emplacements tels que le véhicule en stationnement masquerait des signaux routiers ou des signaux lumineux de circulation à la vue des usagers de la route.

4. Un conducteur ne doit pas quitter son véhicule ou ses animaux sans avoir pris toutes les précautions utiles pour éviter tout accident, et dans le cas d'une automobile, pour éviter qu'elle ne soit utilisée sans autorisation.

5. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que tout véhicule à moteur, autre qu'un cyclomoteur à deux roues ou un motocycle à deux roues sans side-car, ainsi que toute remorque, attelée ou non, qui est immobilisé sur la chaussée hors d'une agglomération, soit signalé à distance, au moyen d'au moins un dispositif approprié, placé à l'endroit le mieux indiqué pour avertir suffisamment à temps les autres conducteurs qui s'approchent :

- a) lorsque le véhicule est immobilisé de nuit sur la chaussée dans des conditions telles que les conducteurs qui s'approchent ne peuvent se rendre compte de l'obstacle qu'il constitue;
- b) lorsque le conducteur, dans d'autres cas, a été contraint d'immobiliser son véhicule à un endroit où l'arrêt est interdit.

6. Rien dans le présent article ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'imposer d'autres interdictions de stationnement et d'arrêt.

Article 24. OUVERTURE DES PORTIÈRES

Il est interdit d'ouvrir la portière d'un véhicule, de la laisser ouverte ou de descendre du véhicule sans s'être assuré qu'il ne peut en résulter de danger pour d'autres usagers de la route.

Article 25. AUTOROUTES ET ROUTES DE CARACTÈRE SIMILAIRE

1. Sur les autoroutes et, si la législation nationale en dispose ainsi, sur les routes spéciales d'accès aux autoroutes et de sortie des autoroutes,

- a) la circulation est interdite aux piétons, aux animaux, aux cycles, aux cyclo-moteurs s'ils ne sont pas assimilés à des motocycles, et à tous les véhicules autres que les automobiles et leurs remorques, ainsi qu'aux automobiles ou à leurs remorques qui ne seraient pas, par construction, susceptibles d'atteindre en palier une vitesse fixée par la législation nationale,

b) il est interdit aux conducteurs :

- i) d'arrêter leurs véhicules ou de stationner ailleurs qu'aux places de stationnement signalées; en cas d'immobilisation forcée d'un véhicule, son conducteur doit s'efforcer de l'amener hors de la chaussée et aussi hors de la bande d'urgence et, s'il ne peut le faire, signaler immédiatement à distance la présence du véhicule pour avertir suffisamment à temps les autres conducteurs qui s'approchent;
- ii) de faire demi-tour ou marche arrière ou de pénétrer sur la bande de terrain centrale, y compris les raccordements transversaux reliant entre elles les deux chaussées.

2. Les conducteurs débouchant sur une autoroute doivent :

- a) s'il n'existe pas de voie d'accélération prolongeant la route d'accès, céder le passage aux véhicules circulant sur l'autoroute;
- b) s'il existe une voie d'accélération, l'emprunter et s'insérer dans la circulation de l'autoroute en respectant les prescriptions des paragraphes 1 et 3 de l'article 14 de la présente Convention.

3. Le conducteur qui quitte l'autoroute doit, suffisamment à temps, emprunter la voie de circulation correspondant à la sortie de l'autoroute et s'engager au plus tôt sur la voie de décélération si une telle voie existe.

4. Pour l'application des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, sont assimilées aux autoroutes les autres routes réservées à la circulation automobile dûment signalées comme telles et ne desservant pas les propriétés riveraines.

Article 26. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX CORTÈGES ET AUX INFIRMES

1. Il est interdit aux usagers de la route de couper les colonnes militaires, les groupes d'écoliers en rangs sous la conduite d'un moniteur et les autres cortèges.

2. Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas peuvent emprunter les trottoirs et les accotements praticables.

Article 27. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX CYCLISTES, AUX CYCLOMOTORISTES ET AUX MOTOCYCLISTES

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 10 de la présente Convention, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent ne pas interdire aux cyclistes de circuler à plusieurs de front.

2. Il est interdit aux cyclistes de rouler sans tenir le guidon au moins d'une main, de se faire remorquer par un autre véhicule ou de transporter, traîner ou pousser des objets gênants pour la conduite ou dangereux pour les autres usagers de la route. Les mêmes dispositions sont applicables aux cyclomotoristes et aux motocyclistes, mais, de plus, ceux-ci doivent tenir le guidon des deux mains, sauf éventuellement pour donner l'indication de la manœuvre au paragraphe 3 de l'article 14 de la présente Convention.

3. Il est interdit aux cyclistes et aux cyclomotoristes de transporter des passagers sur leur véhicule; les Parties contractantes ou leurs subdivisions peu-

vent, toutefois, autoriser des dérogations à cette disposition, notamment, autoriser le transport de passagers sur le ou les sièges supplémentaires qui seraient aménagés sur le cycle. Il n'est permis aux motocyclistes de transporter des passagers que dans le side-car, s'il en existe un, et sur le siège supplémentaire éventuellement aménagé derrière le conducteur.

4. Lorsqu'il existe une piste cyclable, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent interdire aux cyclistes de circuler sur le reste de la chaussée. Dans le même cas, elles peuvent autoriser les cyclomotoristes à circuler sur la piste cyclable et, si elles le jugent utile, leur interdire de circuler sur le reste de la chaussée.

Article 28. AVERTISSEMENTS SONORES ET LUMINEUX

I. Il peut seulement être fait usage des avertisseurs sonores :

- a) pour donner les avertissements utiles en vue d'éviter un accident;
- b) en dehors des agglomérations lorsqu'il y a lieu d'avertir un conducteur qu'il va être dépassé.

L'émission de sons par les avertisseurs sonores ne doit pas se prolonger plus qu'il n'est nécessaire.

2. Les conducteurs d'automobiles peuvent, entre la tombée de la nuit et le lever du jour, donner les avertissements lumineux définis au paragraphe 5 de l'article 33 de la présente Convention au lieu des avertissements sonores. Ils peuvent également le faire pendant la journée aux fins indiquées à l'alinéa *b* du paragraphe I du présent article, si cette façon de faire convient mieux en raison des circonstances.

3. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent autoriser l'emploi d'avertissements lumineux aux fins visées au paragraphe 1, *b*, du présent article dans les agglomérations également.

Article 29. VÉHICULES SUR RAILS

1. Lorsqu'une voie ferrée emprunte une chaussée, tout usager de la route doit, à l'approche d'un tramway ou d'un autre véhicule sur rails, dégager celle-ci dès que possible pour laisser le passage au véhicule sur rails.

2. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent adopter pour la circulation sur route des véhicules se déplaçant sur rails et pour le croisement ou le dépassement de ces véhicules des règles spéciales différentes de celles qui sont définies au présent chapitre. Toutefois, les Parties contractantes ou leurs subdivisions ne peuvent adopter de dispositions contraires à celles du paragraphe 7 de l'article 18 de la présente Convention.

Article 30. CHARGEMENT DES VÉHICULES

1. Si un poids maximal autorisé est fixé pour un véhicule, le poids en charge de ce véhicule ne doit jamais dépasser le poids maximal autorisé.

2. Tout chargement d'un véhicule doit être disposé et, au besoin, arrimé de telle manière qu'il ne puisse :

- a) mettre en danger des personnes ou causer des dommages à des propriétés publiques ou privées, notamment traîner ou tomber sur la route;

- b) nuire à la visibilité du conducteur ou compromettre la stabilité ou la conduite du véhicule;
- c) provoquer un bruit, des poussières ou d'autres inconvénients qui peuvent être évités;
- d) masquer les feux, y compris les feux-stop et les indicateurs de direction, les catadioptres, les numéros d'immatriculation et le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation dont le véhicule doit être muni aux termes de la présente Convention ou de la législation nationale, ou masquer les signes faits avec le bras, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 14 ou à celles du paragraphe 2 de l'article 17 de la présente Convention.

3. Tous les accessoires, tels que câbles, chaînes, bâches, servant à arrimer ou à protéger le chargement doivent serrer celui-ci et être fixés solidement. Tous les accessoires servant à protéger le chargement doivent satisfaire aux conditions prévues pour le chargement au paragraphe 2 du présent article.

4. Les chargements dépassant du véhicule vers l'avant, vers l'arrière ou sur les côtés doivent être signalés de façon bien visible dans tous les cas où leurs contours risquent de n'être pas perçus des conducteurs des autres véhicules; la nuit, cette signalisation doit être faite à l'avant par un feu blanc et un dispositif réfléchissant blanc et à l'arrière par un feu rouge et un dispositif réfléchissant rouge. En particulier, sur les véhicules à moteur,

- a) les chargements dépassant l'extrémité du véhicule de plus d'un mètre (3 pieds 4 pouces) vers l'arrière ou vers l'avant doivent toujours être signalés;
- b) les chargements dépassant latéralement le gabarit du véhicule de telle sorte que leur extrémité latérale se trouve à plus de 0,40 m (16 pouces) du bord extérieur du feu de position avant du véhicule doivent être signalés la nuit vers l'avant et il en est de même, vers l'arrière, de ceux dont l'extrémité latérale se trouve à plus de 0,40 m (16 pouces) du bord extérieur du feu position arrière rouge du véhicule.

5. Rien dans le paragraphe 4 du présent article ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions, d'interdire, de limiter ou de soumettre à autorisation spéciale les dépassements du chargement visés audit paragraphe 4.

Article 31. COMPORTEMENT EN CAS D'ACCIDENT

1. Sans préjudice des dispositions des législations nationales en ce qui concerne l'obligation de porter secours aux blessés, tout conducteur, ou tout autre usager de la route, impliqué dans un accident de la circulation, doit

- a) s'arrêter aussitôt que cela lui est possible sans créer un danger supplémentaire pour la circulation;
- b) s'efforcer d'assurer la sécurité de la circulation au lieu de l'accident et, si une personne a été tuée ou grièvement blessée dans l'accident, d'éviter, dans la mesure où cela n'affecte pas la sécurité de la circulation, la modification de l'état des lieux et la disparition des traces qui peuvent être utiles pour établir les responsabilités;
- c) si d'autres personnes impliquées dans l'accident le lui demandent, leur communiquer son identité;

d) si une personne a été blessée ou tuée dans l'accident, avertir la police et rester ou revenir sur le lieu de l'accident jusqu'à l'arrivée de celle-ci, à moins qu'il n'ait été autorisé par elle à quitter les lieux ou qu'il ne doive porter secours aux blessés ou être lui-même soigné.

2. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, dans leur législation nationale, s'abstenir d'imposer la prescription prévue à l'alinéa *d* du paragraphe 1 du présent article lorsque aucune blessure grave n'a été causée et qu'aucune des personnes impliquées dans l'accident n'exige que la police soit avertie.

Article 32. ECLAIRAGE : PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

1. Au sens du présent article, le terme « nuit » désigne l'intervalle entre la tombée de la nuit et le lever du jour, ainsi que les autres moments où la visibilité est insuffisante du fait, par exemple, de brouillard, de chute de neige, de forte pluie ou de passage dans un tunnel.

2. De nuit :

- a) tout véhicule à moteur autre qu'un cyclomoteur ou un motocycle à deux roues sans side-car se trouvant sur une route doit montrer vers l'avant au moins deux feux blancs ou jaune sélectif et vers l'arrière un nombre pair de feux rouges, conformément aux prescriptions prévues pour les automobiles aux paragraphes 23 et 24 de l'annexe 5; les législations nationales peuvent, toutefois, autoriser des feux de position jaune-auto vers l'avant. Les dispositions du présent alinéa s'appliquent aux ensembles formés d'un véhicule à moteur et d'une ou plusieurs remorques, les feux rouges devant alors se trouver à l'arrière de la dernière remorque; les remorques auxquelles sont applicables les dispositions du paragraphe 30 de l'annexe 5 de la présente Convention doivent montrer, vers l'avant, les deux feux blancs dont elles doivent être munies en vertu des dispositions de ce paragraphe 30.
- b) tout véhicule ou ensemble de véhicules auquel ne s'appliquent pas les dispositions de l'alinéa *a* du présent paragraphe et qui se trouve sur une route, doit avoir au moins un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant et au moins un feu rouge à l'arrière; lorsqu'il n'y a qu'un feu à l'avant ou qu'un feu à l'arrière, ce feu doit être placé sur l'axe du véhicule ou du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation; pour les véhicules à traction animale et les charrettes à bras, le dispositif émettant ces feux peut être porté par le conducteur ou un convoyeur marchant de ce côté du véhicule.

3. Les feux prévus au paragraphe 2 du présent article doivent être tels qu'ils signalent effectivement le véhicule aux autres usagers de la route; le feu avant et le feu arrière ne doivent être émis par la même lampe ou le même dispositif que si les caractéristiques du véhicule, notamment sa faible longueur, sont telles que cette prescription peut être satisfaite dans ces conditions.

4. a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 2 du présent article,

- i) les dispositions dudit paragraphe 2 ne s'appliquent pas aux véhicules à l'arrêt ou en stationnement sur une route éclairée de telle façon qu'ils sont distinctement visibles à une distance suffisante;
- ii) les véhicules à moteur dont la longueur et la largeur n'excèdent pas, respectivement, 6 m (20 pieds) et 2 m (6 pieds 6 pouces) et auxquels aucun véhicule n'est attelé pourront, lorsqu'ils sont à l'arrêt ou stationnent sur une route à

l'intérieur d'une agglomération, ne montrer qu'un feu placé sur le côté du véhicule opposé au bord de la chaussée le long duquel le véhicule est à l'arrêt ou en stationnement; ce feu sera blanc ou jaune-auto vers l'avant et rouge ou jaune-auto vers l'arrière;

- iii) les dispositions de l'alinéa *b* dudit paragraphe 2 ne s'appliquent ni aux cycles à deux roues, ni aux cyclomoteurs à deux roues, ni aux motocycles à deux roues sans side-car non munis de batterie, lorsqu'ils sont à l'arrêt ou stationnent dans une agglomération tout au bord de la chaussée;

b) en outre, la législation nationale peut accorder des dérogations aux dispositions du présent article pour :

- i) les véhicules à l'arrêt ou stationnés à des emplacements spéciaux hors de la chaussée;
- ii) les véhicules à l'arrêt ou stationnés dans des rues résidentielles où la circulation est très faible.

5. En aucun cas, un véhicule ne devra montrer, vers l'avant, des feux, des dispositifs réfléchissants ou des matériaux réfléchissants rouges, vers l'arrière, des feux, des dispositifs réfléchissants ou des matériaux réfléchissants blancs ou jaune sélectif; cette disposition ne s'applique ni à l'emploi de feux blancs ou jaune sélectif de marche arrière, ni à la réflectorisation des chiffres ou lettres de couleur claire des plaques arrière, ni à la réflectorisation des chiffres ou lettres de couleur claire des plaques arrière d'immatriculation, des signes distinctifs ou d'autres marques distinctives requises par la législation nationale, ni à la réflectorisation du fond clair de ces plaques ou signes, ni aux feux rouges tournants ou à éclats de certains véhicules prioritaires.

6. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, dans la mesure où elles l'estiment possible sans compromettre la sécurité de la circulation, accorder dans leur législation nationale des dérogations aux dispositions du présent article pour

- a*) les véhicules à traction animale et les charrettes à bras;
- b*) les véhicules de forme ou de nature particulière ou employés à des fins et dans des conditions particulières.

7. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme empêchant la législation nationale d'imposer aux groupes de piétons conduits par un moniteur ou formant un cortège, ainsi qu'aux conducteurs de bestiaux, isolés ou en troupeaux, ou d'animaux de trait, de charge ou de selle, de montrer, lorsqu'ils circulent sur la chaussée dans les circonstances définies au paragraphe 2, *b*, du présent article, un dispositif réfléchissant ou un feu; la lumière réfléchie ou émise doit être alors soit blanche ou jaune sélectif vers l'avant et rouge vers l'arrière, soit jaune-auto dans les deux directions.

Article 33. ECLAIRAGE : CONDITIONS D'EMPLOI DES FEUX PRÉVUS À L'ANNEXE 5

1. Le conducteur d'un véhicule équipé de feux-route, de feux-croisement ou de feux de position définis à l'annexe 5 de la présente Convention doit faire usage de ces feux dans les conditions suivantes quand, en vertu de l'article 32 de la présente Convention, le véhicule doit montrer au moins un ou deux feux blancs ou jaune sélectif vers l'avant :

- a) les feux-route ne doivent être allumés ni dans les agglomérations lorsque la route est suffisamment éclairée, ni en dehors des agglomérations lorsque la chaussée est éclairée de façon continue et que cet éclairage est suffisant pour permettre au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance suffisante, ni lorsque le véhicule est arrêté;
- b) réserve faite de la possibilité pour la législation nationale d'autoriser l'utilisation des feux-route pendant les heures de jour où la visibilité est insuffisante du fait, par exemple, de brouillard, de chute de neige, de forte pluie ou de passage dans un tunnel, les feux-route ne doivent pas être allumés ou leur fonctionnement doit être modifié de façon à éviter l'éblouissement :
- i) lorsqu'un conducteur va croiser un autre véhicule; les feux, s'ils sont utilisés, doivent alors être éteints ou leur fonctionnement doit être modifié de façon à éviter l'éblouissement à la distance nécessaire pour que le conducteur de cet autre véhicule puisse continuer sa marche aisément et sans danger;
 - ii) lorsqu'un véhicule en suit un autre à faible distance; toutefois, les feux-route peuvent être utilisés conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article pour indiquer l'intention de dépasser dans les conditions prévues à l'article 28 de la présente Convention;
 - iii) dans toute autre circonstance où il est nécessaire de ne pas éblouir les autres usagers de la route ou les usagers d'une voie d'eau ou d'une voie ferrée qui longe la route;
- c) sous réserve des dispositions de l'alinéa *d* du présent paragraphe, les feux-croisement doivent être allumés quand l'usage des feux-route est interdit par les dispositions des alinéas *a* et *b* ci-dessus et ils peuvent être utilisés à la place des feux-route lorsque les feux-croisement permettent au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance suffisante et aux autres usagers de la route d'apercevoir le véhicule à une distance suffisante;
- d) les feux de position doivent être utilisés en même temps que les feux-route, les feux-croisement ou les feux-brouillard. Ils peuvent être utilisés seuls lorsque le véhicule est à l'arrêt ou en stationnement ou lorsque, sur des routes autres que les autoroutes et les routes mentionnées au paragraphe 4 de l'article 25 de la présente Convention, les conditions d'éclairage sont telles que le conducteur peut voir distinctement jusqu'à une distance suffisante ou que les autres usagers peuvent apercevoir le véhicule à une distance suffisante.

2. Lorsqu'un véhicule est équipé des feux-brouillard définis à l'annexe 5 de la présente Convention, il ne doit être fait usage de ces feux qu'en cas de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, *c*, du présent article, l'allumage des feux-brouillard remplace alors celui des feux-croisement, la législation nationale pouvant, toutefois, autoriser dans ce cas l'allumage simultané des feux-brouillard et des feux-croisement.

3. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, la législation nationale peut autoriser, même en l'absence de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie, l'allumage des feux-brouillard sur des routes étroites et comportant de nombreux virages.

4. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme empêchant la législation nationale d'imposer l'obligation d'utiliser les feux-croisement à l'intérieur des agglomérations.

5. Les « avertissements lumineux » visés au paragraphe 2 de l'article 28 de la présente Convention consistent en l'allumage intermittent à de courts intervalles des feux-croisement ou en l'allumage intermittent des feux-route ou en l'allumage alterné à de courts intervalles des feux-croisement et des feux-route.

Article 34. DÉROGATIONS

1. Dès que l'approche d'un véhicule prioritaire est signalée par les avertisseurs spéciaux, lumineux et sonores, de ce véhicule, tout usager de la route doit dégager le passage sur la chaussée et, au besoin, s'arrêter.

2. Les législations nationales peuvent prévoir que les conducteurs de véhicules prioritaires ne sont pas tenus, quand leur circulation est annoncée par les avertisseurs spéciaux du véhicule et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route, de respecter tout ou partie des dispositions du présent chapitre II autres que celles du paragraphe 2 de l'article 6.

3. Les législations nationales peuvent déterminer dans quelle mesure le personnel travaillant à la construction, à la réparation ou à l'entretien de la route, y compris les conducteurs des engins employés pour les travaux, n'est pas tenu, sous réserve d'observer toutes précautions utiles, de respecter pendant leur travail les dispositions du présent chapitre II.

4. Pour dépasser ou croiser les engins visés au paragraphe 3 du présent article pendant qu'ils participent aux travaux sur la route, les conducteurs des autres véhicules peuvent, dans la mesure nécessaire et à condition de prendre toutes précautions utiles, ne pas observer les dispositions des articles 11 et 12 de la présente Convention.

CHAPITRE III. CONDITIONS À REMPLIR PAR LES AUTOMOBILES ET LES REMORQUES POUR ÊTRE ADMISES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

Article 35. IMMATRICULATION

1. *a)* Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention, toute automobile en circulation internationale et toute remorque, autre qu'une remorque légère, attelée à une automobile doit être immatriculée par une Partie contractante ou l'une de ses subdivisions et le conducteur de l'automobile doit être porteur d'un certificat valable délivré pour attester cette immatriculation, soit par une autorité compétente de cette Partie contractante ou de sa subdivision, soit, au nom de la Partie contractante ou de la subdivision, par l'association qu'elle a habilitée à cet effet. Le certificat, dit certificat d'immatriculation, porte au moins :

- un numéro d'ordre, dit numéro d'immatriculation, dont la composition est indiquée à l'annexe 2 de la présente Convention;
- la date de la première immatriculation du véhicule;
- le nom complet et le domicile du titulaire du certificat;

- le nom ou la marque de fabrique du constructeur du véhicule;
- le numéro d'ordre du châssis (numéro de fabrication ou numéro de série du constructeur);
- s'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de marchandises, le poids maximal autorisé;
- la période de validité, si elle n'est pas illimitée.

Les indications portées sur le certificat sont soit uniquement en caractères latins ou en cursive dite anglaise, soit répétées de cette façon.

b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, toutefois, décider que, sur les certificats délivrés sur leur territoire, l'année de fabrication sera indiquée au lieu de la date de la première immatriculation.

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, un véhicule articulé non dissocié pendant qu'il est en circulation internationale bénéficiera des dispositions de la présente Convention même s'il ne fait l'objet que d'une seule immatriculation et d'un seul certificat pour le tracteur et la semi-remorque qui le constituent.

3. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme limitant le droit des Parties contractantes ou de leurs subdivisions d'exiger, dans le cas d'un véhicule en circulation internationale qui n'est pas immatriculé au nom d'une personne se trouvant à bord, la justification du droit du conducteur à la détention du véhicule.

4. Il est recommandé que les Parties contractantes qui n'en seraient pas encore pourvues créent un service chargé, à l'échelon national ou régional, d'enregistrer les automobiles mises en circulation et de centraliser, par véhicule, les renseignements portés sur chaque certificat d'immatriculation.

Article 36. NUMÉRO D'IMMATRICULATION

1. Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'avant et à l'arrière son numéro d'immatriculation; toutefois, les motocycles ne sont tenus de porter ce numéro qu'à l'arrière.

2. Toute remorque immatriculée doit, en circulation internationale, porter à l'arrière son numéro d'immatriculation. Dans le cas d'une automobile tractant une ou plusieurs remorques, la remorque unique ou la dernière remorque, si elle n'est pas immatriculée, doit porter le numéro d'immatriculation du véhicule tracteur.

3. La composition et les modalités d'apposition du numéro d'immatriculation visé au présent article doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 2 de la présente Convention.

Article 37. SIGNE DISTINCTIF DE L'ETAT D'IMMATRICULATION

1. Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'arrière, en plus de son numéro d'immatriculation, un signe distinctif de l'Etat où elle est immatriculée¹.

¹ Voir la note 1 sous l'annexe 3 à la page 106.

2. Toute remorque attelée à une automobile et devant, en vertu de l'article 36 de la présente Convention, porter à l'arrière un numéro d'immatriculation doit aussi porter à l'arrière le signe distinctif de l'Etat où ce numéro d'immatriculation a été délivré. Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent même si la remorque est immatriculée dans un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'automobile à laquelle elle est attelée; si la remorque n'est pas immatriculée, elle doit porter à l'arrière le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation du véhicule tracteur, sauf lorsqu'elle circule dans cet Etat.

3. La composition et les modalités d'apposition du signe distinctif visé au présent article doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention.

Article 38. MARQUES D'IDENTIFICATION

Toute automobile et toute remorque en circulation internationale doivent porter les marques d'identification définies à l'annexe 4 de la présente Convention.

Article 39. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Toute automobile, toute remorque et tout ensemble de véhicules en circulation internationale doivent satisfaire aux dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention. Ils doivent, en outre, être en bon état de marche.

Article 40. DISPOSITION TRANSITOIRE

Pendant dix ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément au paragraphe 1 de l'article 47, les remorques en circulation internationale bénéficieront, quel que soit leur poids maximal autorisé, des dispositions de la présente Convention, même si elles ne sont pas immatriculées.

CHAPITRE IV. CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES

Article 41. VALIDITÉ DES PERMIS DE CONDUIRE

I. Les Parties contractantes reconnaîtront :

- a) tout permis national rédigé dans leur langue ou dans l'une de leurs langues ou, s'il n'est pas rédigé dans une telle langue, accompagné d'une traduction certifiée conforme;
- b) tout permis national conforme aux dispositions de l'annexe 6 de la présente Convention;
- c) ou tout permis international conforme aux dispositions de l'annexe 7 de la présente Convention,

comme valable pour la conduite, sur leur territoire, d'un véhicule qui rentre dans les catégories couvertes par le permis, à condition que ledit permis soit en cours de validité et qu'il ait été délivré par une autre Partie contractante ou une de ses subdivisions ou par une association habilitée à cet effet par cette autre Partie contractante ou par une de ses subdivisions. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux permis d'élève conducteur.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent :

- a) lorsque la validité du permis de conduire est subordonnée, par une mention spéciale, au port par l'intéressé de certains appareils ou à certains aménagements du véhicule pour tenir compte de l'invalidité du conducteur, le permis ne sera reconnu comme valable que si ces prescriptions sont observées;
- b) les Parties contractantes peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas dix-huit ans révolus;
- c) les Parties contractantes peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire, pour la conduite des automobiles ou des ensembles de véhicules des catégories C, D et E visées aux annexes 6 et 7 de la présente Convention, de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas vingt et un ans révolus.

3. Les Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour que les permis nationaux et internationaux de conduire visés aux alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 1 du présent article ne soient pas délivrés sur leur territoire sans une garantie raisonnable des capacités du conducteur et de son aptitude physique.

4. Pour l'application du paragraphe 1 et du paragraphe 2, alinéa *c* du présent article,

- a) aux automobiles de la catégorie B visée aux annexes 6 et 7 de la présente Convention peut être attelée une remorque légère; peut y être attelée également une remorque dont le poids maximal autorisé excède 750 kg (1 650 livres), mais n'excède pas le poids à vide de l'automobile, si le total des poids maximaux autorisés des véhicules ainsi couplés n'excède pas 3 500 kg (7 700 livres);
- b) aux automobiles des catégories C et D visées aux annexes 6 et 7 de la présente Convention peut être attelée une remorque légère, sans que l'ensemble ainsi constitué cesse d'appartenir à la catégorie C ou à la catégorie D.

5. Le permis international ne pourra être délivré qu'au détenteur d'un permis national pour la délivrance duquel auront été remplies les conditions minimales fixées par la présente Convention. Il ne devra pas être valable plus longtemps que le permis national correspondant, dont le numéro devra figurer sur le permis international.

6. Les dispositions du présent article n'obligent pas les Parties contractantes

- a) à reconnaître la validité des permis, nationaux ou internationaux, qui auraient été délivrés, sur le territoire d'une autre Partie contractante, à des personnes qui avaient leur résidence normale sur leur territoire au moment de cette délivrance ou dont la résidence normale a été transférée sur leur territoire depuis cette délivrance;
- b) à reconnaître la validité des permis précités qui auraient été délivrés à des conducteurs dont la résidence normale au moment de la délivrance ne se trouvait pas sur le territoire dans lequel le permis a été délivré ou dont la résidence a été transférée depuis cette délivrance dans un autre territoire.

Article 42. SUSPENSION DE LA VALIDITÉ DES PERMIS DE CONDUIRE

1. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent retirer à un conducteur qui commet sur leur territoire une infraction susceptible d'entraîner le retrait du permis de conduire en vertu de leur législation, le droit de faire usage sur leur territoire du permis de conduire, national ou international, dont il est titulaire. En pareil cas, l'autorité compétente de la Partie contractante ou de celle de ses subdivisions qui a retiré le droit de faire usage du permis pourra :

- a) se faire remettre le permis et le conserver jusqu'à l'expiration du délai pendant lequel le droit de faire usage du permis est retiré ou jusqu'à ce que le conducteur quitte son territoire, si ce départ intervient avant l'expiration de ce délai;
- b) aviser du retrait du droit de faire usage du permis l'autorité qui a délivré ou au nom de qui a été délivré le permis;
- c) s'il s'agit d'un permis international, porter à l'emplacement prévu à cet effet la mention que le permis n'est plus valable sur son territoire;
- d) dans le cas où elle n'a pas fait application de la procédure visée à l'alinéa *a* du présent paragraphe, compléter la communication mentionnée à l'alinéa *b* en demandant à l'autorité qui a délivré le permis ou au nom de qui le permis a été délivré d'aviser l'intéressé de la décision prise à son encontre.

2. Les Parties contractantes s'efforceront de faire notifier aux intéressés les décisions qui leur auront été communiquées conformément à la procédure visée au paragraphe 1, alinéa *a*, du présent article.

3. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme interdisant aux Parties contractantes ou à une de leurs subdivisions d'empêcher un conducteur titulaire d'un permis de conduire, national ou international, de conduire s'il est évident ou prouvé que son état ne lui permet pas de conduire en sécurité ou si le droit de conduire lui a été retiré dans l'Etat où il a sa résidence normale.

Article 43. DISPOSITION TRANSITOIRE

Les permis internationaux de conduire conformes aux dispositions de la Convention sur la circulation routière, faite à Genève le 19 septembre 1949¹, et délivrés dans les cinq ans de l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément au paragraphe 1 de l'article 47 de la présente Convention seront, pour l'application des articles 41 et 42 de la présente Convention, assimilés aux permis internationaux de conduire prévus à la présente Convention.

CHAPITRE V. CONDITIONS À REMPLIR PAR LES CYCLES ET LES CYCLOMOTEURS POUR ÊTRE ADMIS EN CIRCULATION INTERNATIONALE*Article 44*

1. Les cycles sans moteur en circulation internationale doivent

- a) avoir un frein efficace;
- b) être munis d'un timbre susceptible d'être entendu à une distance suffisante et ne porter aucun autre avertisseur sonore;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 125, p. 3.

c) être munis d'un dispositif réfléchissant rouge vers l'arrière et de dispositifs permettant de montrer un feu blanc ou jaune sélectif vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière.

2. Sur le territoire des Parties contractantes qui n'ont pas, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, les cyclomoteurs en circulation international doivent

- a) avoir deux freins indépendants;
- b) être munis d'un timbre, ou d'un autre avertisseur sonore, susceptible d'être entendu à une distance suffisante;
- c) être munis d'un dispositif d'échappement silencieux efficace;
- d) être munis de dispositifs permettant de montrer un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant, ainsi qu'un feu rouge et un dispositif réfléchissant rouge à l'arrière;
- e) porter la marque d'identification définie à l'annexe 4 de la présente Convention.

3. Sur le territoire des Parties contractantes qui ont, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, les conditions à remplir par les cyclomoteurs pour être admis en circulation internationale sont celles qui sont définies pour les motocycles à l'annexe 5 de la présente Convention.

CHAPITRE VI. DISPOSITIONS FINALES

Article 45

1. La présente Convention sera ouverte au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York jusqu'au 31 décembre 1969 à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique ou Parties au Statut de la Cour internationale de Justice, et de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir Partie à ladite Convention.

2. La présente Convention est sujette à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. La présente Convention restera ouverte à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 du présent article. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général.

4. Au moment où il signera la présente Convention ou déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, tout Etat notifiera au Secrétaire général le signe distinctif qu'il choisit pour être apposé en circulation internationale sur les véhicules qu'il a immatriculés, conformément aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention. Par une autre notification adressée au Secrétaire général, tout Etat peut changer un signe distinctif qu'il avait précédemment choisi.

Article 46

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, ou à tout moment ultérieur, déclarer par notification

adressée au Secrétaire général que la Convention devient applicable à tous les territoires ou à l'un quelconque d'entre eux dont il assure les relations internationales. La Convention deviendra applicable au territoire ou aux territoires désigné(s) dans la notification trente jours après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu cette notification ou à la date d'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat adressant la notification, si cette date est postérieure à la précédente.

2. Tout Etat qui aura fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article pourra à toute date ultérieure, par notification adressée au Secrétaire général, déclarer que la Convention cessera d'être applicable au territoire désigné dans la notification et la Convention cessera d'être applicable audit territoire un an après la date de réception de cette notification par le Secrétaire général.

3. Tout Etat qui adresse une notification en vertu du paragraphe 1 du présent article notifiera au Secrétaire général le ou les signes distinctifs qu'il choisit pour être apposé en circulation internationale sur les véhicules qui ont été immatriculés sur le ou les territoires intéressés conformément aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention. Par une autre notification adressée au Secrétaire général, tout Etat peut changer un signe distinctif qu'il avait précédemment choisi.

Article 47

1. La présente Convention entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt du quinzième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque Etat qui ratifiera la présente Convention ou y adhérera après le dépôt du quinzième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt, par cet Etat, de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 48

A son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Convention internationale relative à la circulation automobile¹ et la Convention internationale relative à la circulation routière² signées l'une et l'autre à Paris le 24 avril 1926, la Convention sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine ouverte à la signature à Washington le 15 décembre 1943³ et la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Genève le 19 septembre 1949.

Article 49

1. Après une période d'un an à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention, toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à la Convention. Le texte de toute proposition d'amendement, accompagné d'un exposé des motifs, sera adressé au Secrétaire général qui le communiquera à toutes les Parties contractantes. Les Parties contractantes auront la possibilité de lui faire savoir, dans le délai de douze mois suivant la date de cette communication : a) si elles acceptent l'amendement, ou b) si elles le rejettent.

¹ Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CVIII, p. 123.

² *Ibid.*, vol. XCVII, p. 83.

³ *United States Statutes at Large*, 80th Congress, 1st Session 1947, vol. 61, Part 2, United States Government Printing Office, Washington, D. C. 1948, p. 1129.

ou c) si elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général transmettra également le texte de l'amendement proposé à tous les autres Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention.

2. a) Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe précédent sera réputée acceptée si, dans le délai de douze mois susmentionné, moins du tiers des Parties contractantes informent le Secrétaire général soit qu'elles rejettent l'amendement, soit qu'elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes toute acceptation ou tout rejet de l'amendement proposé et toute demande de convocation d'une conférence. Si le nombre total des rejets et des demandes reçus pendant le délai spécifié de douze mois est inférieur au tiers du nombre total des Parties contractantes, le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes que l'amendement entrera en vigueur six mois après l'expiration du délai de douze mois spécifié au paragraphe précédent pour toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui, pendant le délai spécifié, ont rejeté l'amendement ou demandé la convocation d'une conférence pour l'examiner.

b) Toute Partie contractante qui, pendant ledit délai de douze mois, aura rejeté une proposition d'amendement ou demandé la convocation d'une conférence pour l'examiner pourra, à tout moment après l'expiration de ce délai, notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement, et le Secrétaire général communiquera cette notification à toutes les autres Parties contractantes. L'amendement entrera en vigueur pour les Parties contractantes qui auront notifié leur acceptation six mois après que le Secrétaire général aura reçu leur notification.

3. Si un amendement proposé n'a pas été accepté conformément au paragraphe 2 du présent article et si, dans le délai de douze mois spécifié au paragraphe 1 du présent article, moins de la moitié du nombre total des Parties contractantes informent le Secrétaire général qu'elles rejettent l'amendement proposé et si un tiers au moins du nombre total des Parties contractantes, mais pas moins de dix, l'informent qu'elles l'acceptent ou qu'elles désirent qu'une conférence soit réunie pour l'examiner, le Secrétaire général convoquera une conférence en vue d'examiner l'amendement proposé ou toute autre proposition dont il serait saisi en vertu du paragraphe 4 du présent article.

4. Si une conférence est convoquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, le Secrétaire général y invitera tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention. Il demandera à tous les Etats invités à la Conférence de lui présenter, au plus tard six mois avant sa date d'ouverture, toutes propositions qu'ils souhaiteraient voir examiner également par ladite Conférence en plus de l'amendement proposé, et il communiquera ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la Conférence, à tous les Etats invités à la Conférence.

5. a) Tout amendement à la présente Convention sera réputé accepté s'il a été adopté à la majorité des deux tiers des Etats représentés à la Conférence, à condition que cette majorité groupe au moins les deux tiers des Parties contractantes représentées à la Conférence. Le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes l'adoption de l'amendement et celui-ci entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification pour toutes les Parties contrac-

tantes, à l'exception de celles qui, durant ce délai, auront notifié au Secrétaire général qu'elles rejettent l'amendement.

b) Toute Partie contractante qui aura rejeté un amendement pendant ledit délai de douze mois pourra, à tout moment, notifier au Secrétaire général qu'elle l'accepte, et le Secrétaire général communiquera cette notification à toutes les autres Parties contractantes. L'amendement entrera en vigueur pour la Partie contractante qui aura notifié son acceptation six mois après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu la notification ou à la fin dudit délai de douze mois, si la date en est postérieure à la précédente.

6. Si la proposition d'amendement n'est pas réputée acceptée conformément au paragraphe 2 du présent article, et si les conditions prescrites au paragraphe 3 du présent article pour la convocation d'une conférence ne sont pas réunies, la proposition d'amendement sera réputée rejetée.

Article 50

Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 51

La présente Convention cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Article 52

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, que les Parties n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, pourra être porté, à la requête de l'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice pour être tranchée par elle.

Article 53

Aucune disposition de la présente Convention ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.

Article 54

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera la présente Convention ou déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 52 de la présente Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 52 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

2. Au moment où il dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout Etat peut déclarer, par notification adressée au Secrétaire général, qu'il assimilera les cyclomoteurs aux motocycles aux fins d'application de la présente Convention.

A tout moment, tout Etat pourra ultérieurement, par notification adressée au Secrétaire général, retirer sa déclaration (article 1, n).

3. Les déclarations prévues au paragraphe 2 du présent article prendront effet six mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification, ou à la date à laquelle la Convention entrera en vigueur pour l'Etat qui fait la déclaration si cette date est postérieure à la précédente.

4. Toute modification d'un signe distinctif précédemment choisi, notifiée conformément au paragraphe 4 de l'article 45 ou au paragraphe 3 de l'article 46 de la présente Convention, prendra effet trois mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

5. Les réserves à la présente Convention et à ses annexes, autres que la réserve prévue au paragraphe 1 du présent article, sont autorisées à condition qu'elles soient formulées par écrit et, si elles ont été formulées avant le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion, qu'elles soient confirmées dans ledit instrument. Le Secrétaire général communiquera lesdites réserves à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention.

6. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve ou fait une déclaration en vertu des paragraphes 1 ou 4 du présent article pourra, à tout moment, la retirer par notification adressée au Secrétaire général.

7. Toute réserve faite conformément au paragraphe 5 du présent article
- a) modifie, pour la Partie contractante qui a formulé ladite réserve, les dispositions de la Convention sur lesquelles porte la réserve dans les limites de celle-ci;
 - b) modifie ces dispositions dans les mêmes limites pour les autres Parties contractantes pour ce qui est de leurs relations avec la Partie contractante ayant notifié la réserve.

Article 55

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 49 et 54 de la présente Convention, le Secrétaire général notifiera à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 :

- a) les signatures, ratifications et adhésions au titre de l'article 45;
- b) les notifications et déclarations au titre du paragraphe 4 de l'article 45 et de l'article 46;
- c) les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu de l'article 47;
- d) la date d'entrée en vigueur des amendements à la présente Convention conformément aux paragraphes 2 et 5 de l'article 49;
- e) les dénonciations au titre de l'article 50;
- f) l'abrogation de la présente Convention au titre de l'article 51.

Article 56

L'original de la présente Convention, fait en un seul exemplaire, en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, les cinq textes faisant également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général, qui en transmettra des copies

certifiées conformes à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention,

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Vienne ce huitième jour de novembre mil neuf cent soixante-huit.

A N N E X E 1

DÉROGATIONS À L'OBLIGATION D'ADMETTRE EN CIRCULATION INTERNATIONALE LES AUTOMOBILES ET LES REMORQUES

1. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les automobiles, remorques et ensembles de véhicules, dont les poids, totaux ou par essieu, ou dont les dimensions excèdent les limites fixées par leur législation nationale pour les véhicules immatriculés sur leur territoire. Les Parties contractantes sur le territoire desquelles a lieu une circulation internationale de véhicules lourds s'efforceront de conclure des accords régionaux permettant, en circulation internationale, l'accès des routes de la région, sauf exception pour des routes à faibles caractéristiques, aux véhicules et ensembles de véhicules dont les poids et dimensions n'excèdent pas les chiffres fixés par ces accords.

2. Pour l'application du paragraphe 1 de la présente annexe, ne sera pas considérée comme dépassement de la largeur maximale autorisée la saillie

- a) des pneumatiques au voisinage de leur point de contact avec le sol, et des connexions des indicateurs de pression des pneumatiques;
- b) des dispositifs antipatinants qui seraient montés sur les roues;
- c) des miroirs rétroviseurs construits de façon à pouvoir, sous l'effet d'une pression modérée, céder dans les deux sens de telle façon qu'ils ne dépassent plus la largeur maximale autorisée;
- d) des indicateurs de direction latéraux et des feux d'encombrement, à condition que la saillie en cause ne dépasse pas quelques centimètres;
- e) des scellements douaniers apposés sur le chargement et des dispositifs de fixation et de protection de ces scellements.

3. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les ensembles de véhicules suivants, dans la mesure où leur législation nationale interdit la circulation de tels ensembles :

- a) motocycles avec remorques;
- b) ensembles constitués par une automobile et plusieurs remorques;
- c) véhicules articulés affectés aux transports de personnes.

4. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les automobiles et les remorques bénéficiant de dérogations en vertu du paragraphe 60 de l'annexe 5 de la Convention.

5. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les cyclomoteurs et les motocycles dont le conducteur et, le cas échéant, le passager ne seraient pas munis d'un casque de protection.

6. Les Parties contractantes peuvent subordonner l'admission en circulation internationale sur leur territoire de toute automobile autre qu'un cyclomoteur à deux roues ou un motocycle à deux roues sans side-car à la présence à bord de l'automobile d'un dispositif, visé au paragraphe 56 de l'annexe 5 de la Convention, et destiné, en cas d'arrêt sur la chaussée, à annoncer le danger que constitue le véhicule ainsi arrêté.

7. Les Parties contractantes peuvent subordonner l'admission en circulation internationale, sur certaines routes difficiles ou dans certaines régions à relief difficile de leur territoire, des automobiles dont le poids maximal autorisé dépasse 3 500 kg (7 700 livres) au respect des prescriptions spéciales imposées par sa législation nationale pour l'admission sur ces routes ou dans ces régions des véhicules de même poids maximal autorisé qu'elle immatricule.

8. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile munie de feux-croisement à faisceau asymétrique lorsque le réglage des faisceaux n'est pas adapté au sens de circulation sur leur territoire.

9. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile ou toute remorque attelée à une automobile qui porterait un signe distinctif autre que celui qui est prévu pour ce véhicule à l'article 37 de la présente Convention.

A N N E X E 2

NUMÉRO D'IMMATRICULATION DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

1. Le numéro d'immatriculation visé aux articles 35 et 36 de la Convention doit être composé soit de chiffres, soit de chiffres et de lettres. Les chiffres doivent être des chiffres arabes et les lettres doivent être en caractère latins majuscules. Il peut, toutefois, être employé d'autres chiffres ou caractères, mais le numéro d'immatriculation doit alors être répété en chiffres arabes et en caractères latins majuscules.

2. Le numéro d'immatriculation doit être composé et apposé de façon à être lisible de jour par temps clair à une distance minimale de 40 m (130 pieds) par un observateur placé dans l'axe du véhicule et le véhicule étant arrêté; les Parties contractantes peuvent, toutefois, pour les véhicules qu'elles immatriculent, réduire cette distance minimale de lisibilité pour les motocycles et pour des catégories spéciales d'automobiles sur lesquels il serait difficile de donner aux numéros d'immatriculation des dimensions suffisantes pour qu'ils soient lisibles à 40 m (130 pieds).

3. Dans le cas où le numéro d'immatriculation est apposé sur une plaque spéciale, cette plaque doit être plate et fixée dans une position verticale ou sensiblement verticale et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule. Dans le cas où le numéro est apposé ou peint sur le véhicule, la surface sur laquelle il est apposé ou peint doit être plane et verticale ou presque plane et verticale et être perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule.

4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 de l'article 32, la plaque ou la surface sur laquelle est apposé ou peint le numéro d'immatriculation peut être en un matériau réfléchissant.

A N N E X E 3

SIGNE DISTINCTIF DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE¹

1. Le signe distinctif visé à l'article 37 de la Convention doit être composé d'une à trois lettres en caractères latins majuscules. Les lettres auront au minimum une hauteur

¹ Lettres distinctives portées à la connaissance du Secrétaire général :

Bahrein	BRN	Philippines	RP	Saint-Marn	RSM
France*	F	République démocratique		Sénégal	SN
Guyane	GUY	allemande	DDR	Seychelles	SY
Hongrie	H	République socialiste de		Union des Républiques	
Iran	IR	Biélorussie	SU	socialistes soviétiques ..	SU
Israël	IL	République socialiste		Yougoslavie	YU
Luxembourg	L	d'Ukraine	SU		
Niger	RN				

* Egalement applicable aux terroires d'outre-mer.

de 0,08 m (3,1 pouces) et leurs traits une épaisseur d'au moins 0,01 m (0,4 pouce). Les lettres seront peintes en noir sur un fond blanc ayant la forme d'une ellipse dont le grand axe sera horizontal.

2. Lorsque le signe distinctif ne comporte qu'une seule lettre, le grand axe de l'ellipse peut être vertical.

3. Le signe distinctif ne doit pas être incorporé dans le numéro d'immatriculation, ni apposé de façon telle qu'il puisse créer une confusion avec ce dernier ou nuire à sa lisibilité.

4. Sur les motocycles et sur leurs remorques, les dimensions des axes de l'ellipse seront d'au moins 0,175 m (6,9 pouces) et 0,115 m (4,5 pouces). Sur les autres automobiles et sur leurs remorques, les dimensions des axes de l'ellipse seront d'au moins

- a) 0,24 m (9,4 pouces) et 0,145 m (5,7 pouces) si le signe distinctif comporte trois lettres;
- b) 0,175 m (6,9 pouces) et 0,115 m (4,5 pouces) si le signe distinctif comporte moins de trois lettres.

5. Les dispositions du paragraphe 3 de l'annexe 2 s'appliquent à l'apposition du signe distinctif sur les véhicules.

A N N E X E 4

MARQUES D'IDENTIFICATION DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

1. Les marques d'identification comprennent :

a) Pour les automobiles :

- i) le nom ou la marque du constructeur du véhicule;
- ii) sur le châssis, ou, à défaut de châssis, sur la carrosserie, le numéro de fabrication ou le numéro de série du constructeur;
- iii) sur le moteur, le numéro de fabrication du moteur lorsqu'un tel numéro est apposé par le constructeur;

b) Pour les remorques, les indications mentionnées aux alinéas i et ii ci-dessus;

c) Pour les cyclomoteurs, l'indication de la cylindrée et la marque « CM ».

2. Les marques mentionnées au paragraphe 1 de la présente annexe doivent être placées à des endroits accessibles et être facilement lisibles; de plus, elles doivent être telles qu'il soit difficile de les modifier ou de les supprimer. Les lettres et les chiffres compris dans les marques seront soit uniquement en caractères latins ou en cursive dite anglaise et en chiffres arabes, soit répétés de cette façon.

A N N E X E 5

CONDITIONS TECHNIQUES RELATIVES AUX AUTOMOBILES ET AUX REMORQUES

1. Les Parties contractantes qui, conformément à l'article premier, alinéa *n* de la Convention, ont déclaré vouloir assimiler aux motocycles des véhicules à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg (900 livres) doivent soumettre ces derniers aux prescriptions imposées dans la présente annexe soit pour les motocycles, soit pour les autres automobiles.

2. Au sens de la présente annexe, le terme « remorque » ne s'applique qu'aux remorques destinées à être attelées à une automobile.

3. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2, *a*, de l'article 3 de la Convention, toute Partie contractante peut, pour les automobiles qu'elle immatricule et pour les

remorques qu'elle admet à la circulation en vertu de sa législation nationale, imposer des prescriptions complétant les dispositions de la présente annexe ou plus rigoureuses que celles-ci.

Chapitre premier. FREINAGE

4. Aux fins du présent chapitre,

a) le terme « roues d'un essieu » désigne les roues symétriques, ou sensiblement symétriques, par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, même si elles ne sont pas placées sur un même essieu (un essieu tandem est compté pour deux essieux);

b) le terme « frein de service » désigne le dispositif normalement utilisé pour ralentir et arrêter le véhicule;

c) le terme « frein de stationnement » désigne le dispositif utilisé pour maintenir, en l'absence du conducteur, le véhicule immobile ou, dans le cas d'une remorque, la remorque lorsque celle-ci est désaccouplée;

d) le terme « frein de secours » désigne le dispositif destiné à ralentir et à arrêter le véhicule en cas de défaillance du frein de service.

A. *Freinage des automobiles autres que les motocycles*

5. Toute automobile autre qu'un motocycle doit être munie de freins pouvant être actionnés facilement par le conducteur installé à sa place de conduite. Ces freins devront permettre d'assurer les trois fonctions de freinage ci-après :

a) un frein de service permettant de ralentir le véhicule et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la voie sur laquelle il circule;

b) un frein de stationnement permettant de maintenir le véhicule immobile, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une déclivité ascendante ou descendante de 16%, les surfaces actives du frein restant maintenues en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique;

c) un frein de secours permettant de ralentir et d'arrêter le véhicule, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une distance raisonnable, même en cas de défaillance du frein de service.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 de la présente annexe, les dispositifs assurant les trois fonctions de freinage (frein de service, frein de secours et frein de stationnement) peuvent avoir des parties communes; la combinaison des commandes n'est admise qu'à condition qu'il reste au moins deux commandes distinctes.

7. Le frein de service doit agir sur toutes les routes du véhicule; toutefois, sur les véhicules ayant plus de deux essieux, les roues d'un essieu peuvent n'être pas freinées.

8. Le frein de secours doit pouvoir agir sur une roue au moins de chaque côté du plan longitudinal médian du véhicule; la même disposition s'applique au frein de stationnement.

9. Le frein de service et le frein de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées liées aux roues de façon permanente par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

10. Aucune surface freinée ne doit pouvoir être désaccouplée des roues. Toutefois, un tel désaccouplement est admis pour certaines des surfaces freinées, à condition :

a) qu'il soit seulement momentané, par exemple pendant un changement des rapports de transmission;

b) qu'en tant qu'il porte sur le frein de stationnement, il ne soit pas possible sans l'action du conducteur et

c) qu'en tant qu'il porte sur le frein de service ou le frein de secours, l'action de freinage continue de pouvoir s'exercer avec l'efficacité prescrite conformément au paragraphe 5 de la présente annexe.

B. *Freinage des remorques*

11. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 17, c, de la présente annexe, toute remorque autre qu'une remorque légère doit être munie de freins, à savoir :

- a) un frein de service permettant de ralentir le véhicule et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la voie sur laquelle il circule;
- b) un frein de stationnement permettant de maintenir le véhicule immobile, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une déclivité ascendante ou descendante de 16%, les surfaces actives du frein restant maintenues en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique. La présente disposition n'est pas applicable aux remorques qui ne peuvent être désaccouplées du véhicule tracteur sans l'aide d'outils, à condition que les exigences relatives au freinage de stationnement soient respectées pour l'ensemble de véhicules.

12. Les dispositifs assurant les deux fonctions de freinage (service et stationnement) peuvent avoir des parties communes.

13. Le frein de service doit agir sur toutes les roues de la remorque.

14. Le frein de service doit pouvoir être mis en action par la commande de freinage de service du véhicule tracteur; toutefois, si le poids maximal autorisé de la remorque n'excède pas 3 500 kg (7 700 livres), le frein peut être conçu pour n'être mis en action, pendant la marche, que par le simple rapprochement de la remorque et du véhicule tracteur (freinage par inertie).

15. Le frein de service et le frein de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées liées aux roues de façon permanente par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

16. Les dispositifs de freinage doivent être tels que l'arrêt de la remorque soit assuré automatiquement en cas de rupture du dispositif d'accouplement pendant la marche. Toutefois, cette prescription ne s'applique pas aux remorques à un seul essieu ou à deux essieux distants l'un de l'autre de moins d'un mètre (40 pouces) à condition que leur poids maximal autorisé n'excède pas 1 500 kg (3 300 livres) et, à l'exception des semi-remorques, qu'elles soient munies, en plus du dispositif d'accouplement, de l'attache secondaire prévue au paragraphe 58 de la présente annexe.

C. *Freinage des ensembles de véhicules*

17. Outre les dispositions des parties A et B du présent chapitre relatives aux véhicules isolés (automobiles et remorques), les dispositions ci-après s'appliqueront aux ensembles de ces véhicules :

- a) les dispositifs de freinage montés sur chacun des véhicules composant l'ensemble doivent être compatibles;
- b) l'action du frein de service doit être convenablement répartie et synchronisée entre les véhicules composant l'ensemble;
- c) le poids maximal autorisé d'une remorque non munie d'un frein de service ne doit pas excéder la moitié de la somme du poids à vide du véhicule tracteur et du poids du conducteur.

D. *Freinage des motocycles*

18. a) Tout motocycle doit être muni de deux dispositifs de freinage, agissant l'un au moins sur la ou les roues arrière, et l'autre au moins sur la ou les roues avant; si un side-car est adjoint à un motocycle, le freinage de la roue du side-car n'est pas

exigé. Ces dispositifs de freinage doivent permettre de ralentir le motocycle et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la route sur laquelle il circule.

b) Outre les dispositifs prévus à l'alinéa *a* du présent paragraphe, les motocycles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule doivent être munis d'un frein de stationnement répondant aux conditions énoncées à l'alinéa *b* du paragraphe 5 de la présente annexe.

Chapitre II. FEUX ET DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS

19. Aux fins du présent chapitre, le terme :

« feu-route » désigne le feu du véhicule servant à éclairer la route sur une grande distance en avant de ce véhicule;

« feu-croisement » désigne le feu du véhicule servant à éclairer la route en avant de ce véhicule sans éblouir ni gêner indûment les conducteurs venant en sens inverse et les autres usagers de la route;

« feu-position avant » désigne le feu du véhicule servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'avant;

« feu-position arrière » désigne le feu du véhicule servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'arrière;

« feu-stop » désigne le feu du véhicule servant à indiquer aux autres usagers de la route qui se trouvent derrière ce véhicule que son conducteur actionne le frein de service;

« feu-brouillard » désigne le feu du véhicule servant à améliorer l'éclairage de la route en cas de brouillard, de chute de neige, d'orage ou de nuage de poussière;

« feu-marche arrière » désigne le feu du véhicule servant à éclairer la route à l'arrière de ce véhicule et à avertir les autres usagers de la route que le véhicule fait marche arrière ou est sur le point de faire marche arrière;

« feu-indicateur de direction » désigne le feu du véhicule servant à indiquer aux autres usagers de la route que le conducteur a l'intention de changer de direction vers la droite ou vers la gauche;

« catadioptré » désigne un dispositif servant à indiquer la présence d'un véhicule par réflexion de la lumière émanant d'une source lumineuse non reliée à ce véhicule, l'observateur étant placé près de ladite source lumineuse;

« plage éclairante » désigne pour les feux la surface apparente de sortie de la lumière émise et pour les catadioptrés la surface visible réfléchissante.

20. Les couleurs des feux visés au présent chapitre doivent être, autant que possible, conformes aux définitions données dans l'appendice de la présente annexe.

21. A l'exception des motocycles, toute automobile susceptible de dépasser en palier la vitesse de 40 km (25 milles) à l'heure doit être munie à l'avant d'un nombre pair de feux-route blancs ou jaune sélectif capables d'éclairer efficacement la route la nuit par temps clair sur une distance d'au moins 100 m (325 pieds) en avant du véhicule. Les bords extérieurs de la plage éclairante des feux-route ne doivent en aucun cas être situés plus près de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule que les bords extérieurs de la plage éclairante des feux-croisement.

22. A l'exception des motocycles, toute automobile susceptible de dépasser en palier la vitesse de 10 km (6 milles) à l'heure doit être munie à l'avant de deux feux-croisement blancs ou jaune sélectif, capables d'éclairer efficacement la route la nuit par temps clair sur une distance d'au moins 40 m (130 pieds) en avant du véhicule. De chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule. Une automobile ne doit pas être munie de plus de deux

feux-croisement. Les feux-croisement doivent être réglés de façon à être conformes à la définition du paragraphe 19 de la présente Convention.

23. Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'avant de deux feux-position avant blancs; toutefois, le jaune sélectif est admis pour les feux-position avant incorporés dans des feux-route ou des feux-croisement émettant des faisceaux de lumière jaune sélectif. Ces feux-position avant, lorsqu'ils sont les seuls feux allumés à l'avant du véhicule, doivent être visibles de nuit par temps clair à une distance d'au moins 300 m (1 000 pieds) sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route. De chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule.

24. a) Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'arrière d'un nombre pair de feux-position arrière rouges visibles de nuit par temps clair à une distance d'au moins 300 m (1 000 pieds) sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route. De chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule.

b) Toute remorque doit être munie à l'arrière d'un nombre pair de feux-position arrière rouges visibles de nuit par temps clair à une distance d'au moins 300 m (1 000 pieds) sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route. De chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian de la remorque ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout de la remorque. Toutefois, les remorques dont la largeur hors tout ne dépasse pas 0,80 m (32 pouces) peuvent n'être munies que d'un seul de ces feux si elles sont attelées à un motocycle à deux roues sans side-car.

25. Toute automobile ou remorque portant à l'arrière un numéro d'immatriculation doit être équipée d'un dispositif d'éclairage de ce numéro tel que celui-ci, lorsqu'il est éclairé par le dispositif, soit lisible de nuit par temps clair, le véhicule étant arrêté, à une distance de 20 m (65 pieds) de l'arrière du véhicule; toutefois, toute Partie contractante peut réduire cette distance minimale de lisibilité de nuit dans la même proportion et pour les mêmes véhicules pour lesquels elle aura réduit, en application du paragraphe 2 de l'annexe 2 de la Convention, la distance minimale de lisibilité de jour.

26. Sur toute automobile (y compris les motocycles) et sur tout ensemble constitué par un véhicule automobile et une ou plusieurs remorques, les connexions électriques doivent être telles que les feux-route, feux-croisement, feux-brouillard, feux-position avant de l'automobile et le dispositif visé au paragraphe 25 ci-dessus ne puissent être mis en service que lorsque les feux-position arrière de l'automobile ou de l'ensemble de véhicules, situés le plus à l'arrière, le sont eux aussi.

Cependant, cette condition n'est pas imposée pour les feux-route ou les feux-croisement lorsqu'ils sont utilisés pour donner les avertissements lumineux visés au paragraphe 5 de l'article 33 de la Convention. En outre, les connexions électriques doivent être telles que les feux-position avant de l'automobile soient toujours allumés lorsque les feux-croisement, les feux-route ou les feux-brouillard le sont.

27. Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'arrière d'au moins deux catadioptrés rouges de forme non triangulaire. De chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule. Les catadioptrés doivent être visibles pour le conducteur d'un véhicule la nuit par temps clair à une distance d'au moins 150 m (500 pieds) lorsqu'ils sont éclairés par les feux-route de ce véhicule.

28. Toute remorque doit être munie à l'arrière d'au moins deux catadioptrés rouges. Ces catadioptrés doivent avoir la forme d'un triangle équilatéral dont un sommet est en

haut et un côté est horizontal et dont les côtés ont au moins 0,15 m (6 pouces) et au plus 0,20 m (8 pouces); aucun feu de signalisation ne doit être placé à l'intérieur du triangle. Ces catadioptrés doivent satisfaire à la condition de visibilité fixée au paragraphe 27 ci-dessus. De chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian de la remorque ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout de la remorque. Toutefois, les remorques dont la largeur hors tout ne dépasse pas 0,80 m (32 pouces) peuvent n'être munies que d'un seul catadioptré si elles sont attelées à un motocycle à deux roues sans side-car.

29. Toute remorque doit être munie à l'avant de deux catadioptrés blancs, de forme non triangulaire. Ces catadioptrés doivent satisfaire aux conditions d'emplacement et de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus.

30. Une remorque doit être munie à l'avant de deux feux-position avant blancs, lorsque sa largeur excède 1,60 m (5 pieds 4 pouces). Les feux-position ainsi prescrits doivent être placés le plus près possible de l'extrémité de la largeur hors tout de la remorque et en tout cas de telle façon que le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian de la remorque ne se trouve pas à plus de 0,15 m (6 pouces) de ces extrémités.

31. A l'exception des motocycles à deux roues avec ou sans side-car, toute automobile capable de dépasser en palier la vitesse de 25 km (15 milles) à l'heure doit être munie à l'arrière de deux feux-stop de couleur rouge dont l'intensité lumineuse est nettement supérieure à celle des feux-position arrière. La même disposition s'applique à toute remorque constituant le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules; toutefois, aucun feu-stop n'est exigé sur les petites remorques dont les dimensions sont telles que les feux-stop du véhicule tracteur restent visibles.

32. Sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes qui, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la Convention, auront fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, de dispenser les cyclomoteurs de tout ou partie de ces obligations :

- a) tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car doit être muni d'un feu-croisement satisfaisant aux dispositions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 22 ci-dessus;
- b) tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car susceptible de dépasser en palier la vitesse de 40 km (25 milles) à l'heure doit être muni, en plus du feu-croisement, d'au moins un feu-route satisfaisant aux dispositions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 21 ci-dessus. Si ce motocycle comporte plusieurs feux-route, ces feux doivent être situés le plus près possible l'un de l'autre;
- c) un motocycle à deux roues avec ou sans side-car ne doit être muni de plus d'un feu-croisement ni de plus de deux feux-route.

33. Tout motocycle à deux roues sans side-car peut être muni à l'avant d'un ou deux feux-position avant satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 23 ci-dessus. Si ce motocycle comporte deux feux-position avant, ceux-ci doivent être situés le plus près possible l'un de l'autre. Un motocycle à deux roues sans side-car ne doit pas être muni de plus de deux feux-position avant.

34. Tout motocycle à deux roues sans side-car doit être muni à l'arrière d'un feu-position arrière satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 24, a, ci-dessus.

35. Tout motocycle à deux roues sans side-car doit être muni à l'arrière d'un catadioptré satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus.

36. Sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes qui, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la Convention, auront fait une déclaration assimilant

les cyclomoteurs aux motocycles, de dispenser de cette obligation les cyclomoteurs à deux roues avec ou sans side-car, tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car doit être muni d'un feu-stop satisfaisant aux dispositions du paragraphe 31 ci-dessus.

37. Sans préjudice des dispositions relatives aux feux et dispositifs exigés pour les motocycles sans side-car, tout side-car attaché à un motocycle à deux roues doit être muni à l'avant d'un feu-position avant satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 23 ci-dessus et à l'arrière d'un feu-position arrière satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 24, *a*, ci-dessus, et d'un catadioptré satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus. Les connexions électriques doivent être telles que les feux-position avant et arrière du side-car s'allument en même temps que le feu-position arrière du motocycle. En tout cas, un side-car ne doit comporter ni feu-route ni feu-croisement.

38. Les automobiles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, assimilées aux motocycles en application de l'article premier, alinéa *n*, de la Convention, doivent être munies des dispositifs prescrits aux articles 21, 22, 23, 24, *a*; 27 et 31 ci-dessus. Toutefois, lorsque la largeur d'un tel véhicule ne dépasse pas 1,30 m (4 pieds 3 pouces), un seul feu-route et un seul feu-croisement sont suffisants. Les prescriptions relatives à la distance des plages éclairantes par rapport à l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule ne sont pas applicables dans ce cas.

39. Toute automobile, à l'exception de celles dont le conducteur peut signaler à bras des changements de direction visibles en tous azimuts par les autres usagers de la route, doit être munie de feux-indicateurs de direction à position fixe et à lumière clignotante jaune-auto, disposés en nombre pair sur le véhicule et visibles de jour et de nuit par les usagers de la route intéressés au mouvement du véhicule. La cadence du clignotement de la lumière doit être de 90 par minute avec tolérance de ± 30 .

40. Si des feux-brouillard sont installés sur une automobile autre qu'un motocycle à deux roues avec ou sans side-car, ils doivent être blancs ou jaune sélectif, être au nombre de deux et être placés de telle façon qu'aucun point de leur plage éclairante ne se trouve au-dessus du point le plus haut de la plage éclairante des feux-croisement et que, de chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne se trouve pas à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule.

41. Aucun feu-marche arrière ne doit éblouir ou gêner indûment les autres usagers de la route. Si un feu-marche arrière est installé sur une automobile, il doit émettre une lumière blanche, jaune-auto ou jaune sélectif. La commande d'allumage de ce feu doit être telle qu'il ne puisse s'allumer que lorsque le dispositif de marche arrière est enclenché.

42. Aucun feu, autre que les feux-indicateurs de direction, monté sur une automobile ou une remorque, ne doit être clignotant, à l'exception de ceux qui sont utilisés, conformément à la législation nationale des Parties contractantes, pour signaler les véhicules ou ensembles de véhicules qui ne sont pas tenus de respecter les règles générales de circulation ou dont la présence sur la route impose aux autres usagers de la route des précautions particulières, notamment les véhicules prioritaires, les convois de véhicules, les véhicules de dimensions exceptionnelles et les véhicules ou engins de construction ou d'entretien des routes. Toutefois, les Parties contractantes peuvent autoriser ou prescrire que certains feux, autres que ceux qui émettent une lumière rouge, clignotent en totalité ou en partie pour signaler le danger particulier que constitue momentanément le véhicule.

43. Pour l'application des dispositions de la présente annexe, sera considéré :

- a) comme un seul feu toute combinaison de deux ou plusieurs feux, identiques ou non, mais ayant la même fonction et la même couleur, dont les projections des plages éclairantes sur un plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule occupent au moins 50% de la surface du plus petit rectangle circonscrit aux projections des plages éclairantes précitées;

b) comme deux ou comme un nombre pair de feux, une seule plage éclairante ayant la forme d'une bande lorsque celle-ci est située symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule et qu'elle s'étend au moins jusqu'à 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule de chaque côté de celui-ci, en ayant une longueur minimale de 0,80 m (32 pouces). L'éclairage de cette plage devra être assuré par au moins deux sources lumineuses situées le plus près possible de ses extrémités. La plage éclairante peut être constituée par un ensemble d'éléments juxtaposés pour autant que les projections des diverses plages éclairantes élémentaires sur un plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule occupent au moins 50% de la surface du plus petit rectangle circonscrit aux projections des plages éclairantes élémentaires précitées.

44. Sur un même véhicule, les feux ayant la même fonction et orientés vers la même direction doivent être de même couleur. Les feux et les catadioptres qui sont en nombre pair doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule sauf sur les véhicules dont la forme extérieure est dissymétrique. Les feux de chaque paire doivent avoir sensiblement la même intensité.

45. Des feux de nature différente et, sous réserve des dispositions des autres paragraphes du présent chapitre, des feux et des catadioptres, peuvent être groupés ou incorporés dans un même dispositif, à condition que chacun de ces feux et de ces catadioptres réponde aux dispositions de la présente annexe qui lui sont applicables.

Chapitre III. AUTRES PRESCRIPTIONS

Appareil de direction

46. Toute automobile doit être munie d'un appareil de direction robuste permettant au conducteur de changer facilement, rapidement et sûrement la direction de son véhicule.

Miroir rétroviseur

47. Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues avec ou sans side-car doit être munie d'un ou plusieurs miroirs rétroviseurs; le nombre, les dimensions et la disposition de ces miroirs doivent être tels qu'ils permettent au conducteur de voir la circulation vers l'arrière de son véhicule.

Avertisseur sonore

48. Toute automobile doit être munie d'au moins un avertisseur sonore d'une puissance suffisante. Le son émis par l'avertisseur doit être continu, uniforme et non strident. Les véhicules prioritaires et les véhicules de service public de transport de voyageurs peuvent avoir des avertisseurs sonores supplémentaires qui ne sont pas soumis à ces exigences.

Essuie-glace

49. Toute automobile pourvue d'un pare-brise de dimensions et de forme telles que le conducteur ne puisse normalement de sa place de conduite voir vers l'avant la route qu'à travers les éléments transparents de ce pare-brise, doit être munie d'au moins un essuie-glace efficace et robuste, placé en une position appropriée et dont le fonctionnement ne requiert pas l'intervention constante du conducteur.

Lave-glace

50. Toute automobile soumise à l'obligation d'être munie d'au moins un essuie-glace doit également être munie d'un lave-glace.

Pare-brise et vitres

51. Sur toute automobile et sur toute remorque :

a) les substances transparentes constituant des éléments de paroi extérieure du véhicule, y compris le pare-brise, ou de paroi intérieure de séparation, doivent être telles que,

en cas de bris, le danger de lésions corporelles soit réduit dans toute la mesure possible;

- b) les vitres du pare-brise doivent être faites d'une substance dont la transparence ne s'altère pas et être telles qu'elles ne provoquent aucune déformation notable des objets vus par transparence et qu'en cas de bris le conducteur puisse voir encore suffisamment la route.

Dispositif de marche arrière

52. Toute automobile doit être munie d'un dispositif de marche arrière manœuvrable de la place de conduite. Toutefois, ce dispositif n'est obligatoire sur les motocycles et sur les automobiles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule que si leur poids maximal autorisé excède 400 kg (900 livres).

Silencieux

53. Tout moteur thermique de propulsion d'une automobile doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux efficace; ce dispositif doit être tel qu'il ne puisse être rendu inopérant par le conducteur de sa place de conduite.

Bandages

54. Les roues des automobiles et de leurs remorques doivent être munies de bandages pneumatiques et l'état de ces bandages doit être tel que la sécurité soit assurée, y compris l'adhérence, même sur chaussée mouillée. Toutefois, la présente disposition ne saurait empêcher les Parties contractantes d'autoriser l'utilisation de dispositifs qui donneraient des résultats au moins équivalents à ceux qui sont obtenus avec des bandages pneumatiques.

Indicateur de vitesse

55. Toute automobile susceptible de dépasser en palier la vitesse de 40 km (25 milles) à l'heure doit être munie d'un indicateur de vitesse, chaque Partie contractante pouvant, toutefois, dispenser de cette obligation certaines catégories de motocycles et d'autres véhicules légers.

Dispositif de signalisation à bord des automobiles

56. Le dispositif visé au paragraphe 5 de l'article 23 de la présente Convention et au paragraphe 6 de l'annexe I de la Convention doit être :

- a) soit un panneau consistant en un triangle équilatéral de 0,40 m (16 pouces) au moins de côté, à bords rouges de 0,05 m (2 pouces) au moins de largeur et à fond évidé ou de couleur claire; les bords rouges doivent être éclairés par transparence ou être munis d'une bande réfléchissante; le panneau doit être tel qu'il puisse être placé en position verticale stable;
- b) soit un autre dispositif également efficace prescrit par la législation du pays où le véhicule est immatriculé.

Dispositif antivol

57. Toute automobile doit être munie d'un dispositif antivol permettant, à partir du moment où le véhicule est laissé en stationnement, la mise en panne ou le blocage d'un organe essentiel du véhicule même.

Dispositif d'attache des remorques légères

58. A l'exception des semi-remorques, les remorques qui ne sont pas équipées du frein automatique visé au paragraphe 16 de la présente annexe doivent être munies, en plus du dispositif d'accouplement, d'une attache secondaire (chaîne, câble, etc.) qui, en cas de rupture du dispositif d'accouplement, puisse empêcher le timon de toucher le sol et assurer un certain guidage résiduel de la remorque.

Dispositions générales

59. a) Dans toute la mesure possible, les organes mécaniques et les équipements des automobiles ne doivent pas comporter des risques d'incendie ou d'explosion; ils ne doivent pas non plus donner lieu à des émissions excessives de gaz nocifs, de fumée opaque, d'odeurs ou de bruits.

b) Dans toute la mesure possible, le dispositif d'allumage à haute tension du moteur des automobiles ne doit pas donner lieu à une émission excessive de parasites radioélectriques sensiblement incommodants.

c) Toute automobile doit être construite de telle manière que, vers l'avant, vers la droite et vers la gauche, le champ de visibilité du conducteur soit suffisant pour lui permettre de conduire avec sécurité.

d) Dans toute la mesure possible, les automobiles et les remorques doivent être construites et équipées de façon à réduire, pour leurs occupants et pour les autres usagers de la route, le danger en cas d'accident. En particulier, il ne doit y avoir, ni à l'intérieur ni à l'extérieur, d'ornements ou autres objets qui, présentant des arrêts ou des saillies non indispensables, soient susceptibles de constituer un danger pour les occupants et pour les autres usagers de la route.

Chapitre IV. DÉROGATIONS

60. Sur le plan national, les Parties contractantes peuvent déroger dans les cas suivants aux dispositions de la présente annexe :

- a) pour les automobiles et les remorques dont, par construction, la vitesse ne peut dépasser en palier 25 km (15 milles) à l'heure ou pour lesquelles la législation nationale limite la vitesse à 25 km à l'heure,
- b) pour les voitures d'infirme, c'est-à-dire les petites automobiles spécialement conçues et construites — et non pas seulement adaptées — à l'usage d'une personne atteinte d'une infirmité ou d'une incapacité physique et n'étant normalement utilisées que par cette seule personne,
- c) pour les véhicules destinés à des expériences ayant pour but de suivre le progrès de la technique et d'améliorer la sécurité,
- d) pour les véhicules d'une forme ou d'un type particuliers, ou qui sont utilisés à des fins particulières dans des conditions spéciales.

61. Les Parties contractantes peuvent également déroger aux dispositions de la présente annexe, pour les véhicules qu'elles immatriculent et qui peuvent s'engager dans la circulation internationale :

- a) en autorisant la couleur jaune-auto pour les feux-position visés aux paragraphes 23 et 30 de la présente annexe et pour les catadioptrés visés au paragraphe 29 de la présente annexe;
- b) en autorisant la couleur rouge pour ceux des feux-indicateurs de direction visés au paragraphe 39 de la présente annexe qui sont placés à l'arrière du véhicule;
- c) en autorisant la couleur rouge pour ceux des feux visés à la dernière phrase du paragraphe 42 de la présente annexe qui sont placés à l'arrière du véhicule;
- d) en ce qui concerne la position des feux sur les véhicules à usage spécialisé dont la forme extérieure ne permettrait pas le respect de ces dispositions sans recourir à des dispositifs de montage risquant d'être facilement endommagés ou arrachés;
- e) en autorisant la présence d'un nombre impair, supérieur à deux de feux-route sur les automobiles qu'elle immatricule; et
- f) en ce qui concerne les remorques servant au transport de charges longues (trunks d'arbres, tuyaux, etc.) et qui, en marche, ne sont pas attelées au véhicule tracteur mais lui sont seulement reliées par la charge.

Chapitre V. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

62. Les automobiles immatriculées pour la première fois et les remorques mises en circulation sur le territoire d'une Partie contractante avant l'entrée en vigueur de la présente Convention ou deux ans après cette entrée en vigueur ne seront pas soumises aux dispositions de la présente annexe, à condition qu'elles satisfassent aux prescriptions des parties I, II et III de l'annexe 6 de la Convention de 1949 sur la circulation routière.

APPENDICE

Définition des filtres colorants pour l'obtention des couleurs visées
à la présente annexe (coordonnées trichromatiques)

Rouge :	limite vers le jaune : $y \leq 0,335$ limite vers le pourpre ¹ : $z \leq 0,008$
Blanc :	limite vers le bleu : $x \geq 0,310$ limite vers le jaune : $x \leq 0,500$ limite vers le vert : $y \leq 0,150 + 0,640x$ limite vers le vert : $y \leq 0,440$ limite vers le pourpre : $y \geq 0,050 + 0,750x$ limite vers le rouge : $y \geq 0,382$
Jaune-auto ² :	limite vers le jaune ¹ : $y \leq 0,429$ limite vers le rouge ¹ : $y \geq 0,398$ limite vers le blanc ¹ : $z \leq 0,007$
Jaune sélectif ³ :	limite vers le rouge ¹ : $y \geq 0,138 + 0,580x$ limite vers le vert ¹ : $y \leq 1,29x - 0,100$ limite vers le blanc ¹ : $y \geq -x + 0,966$ limite vers la valeur spectrale ¹ : $y \leq -x + 0,992$

Pour la vérification des caractéristiques colorimétriques de ces filtres, il sera employé une source lumineuse à température de couleur de 2 854° K (correspondant à l'illuminant A de la Commission internationale de l'éclairage [CIE]).

¹ Dans ces cas, il a été adopté des limites différentes de celles qui sont recommandées par la CIE, car les tensions d'alimentation aux bornes des lampes équipant les feux varient dans de très larges limites.

² S'applique à la couleur des signaux automobiles couramment appelée jusqu'à présent « orange » ou « jaune-orange ». Correspond à une partie bien déterminée de la zone « jaune » du triangle des couleurs CIE.

³ S'applique uniquement aux feux-croisement et feux-route. Dans le cas particulier des feux-brouillard, la sélectivité de la couleur sera reconnue satisfaisante pour autant que le facteur de pureté soit au moins égal à 0,820, la limite vers le blanc $y \geq -x + 0,966$, étant alors $y \geq -x + 0,940$ et $y = 0,440$.

A N N E X E 6

PERMIS NATIONAL DE CONDUIRE

1. Le permis national de conduire est un feuillet de format A 7 (74 × 105 mm – 2,91 × 4,13 pouces) ou un feuillet pliable à ce format et double (148 × 105 mm – 5,82 × 4,13 pouces) ou triple (222 × 105 mm – 8,78 × 4,13 pouces) dudit format. Il est de couleur rose.

2. Le permis est imprimé dans la langue ou les langues prescrites par l'autorité qui l'émet ou est habilitée à l'émettre; toutefois, il porte, en français, le titre « Permis de conduire », accompagné ou non du titre dans d'autres langues.

3. Les indications manuscrites ou dactylographiées portées sur le permis sont soit uniquement en caractères latins ou en cursive dite anglaise, soit répétées de cette façon.

4. Deux des pages du permis sont conformes aux pages modèles n^{os} 1 et 2 ci-après. A condition que ni la portée des rubriques A, B, C, D et E, compte tenu du paragraphe 4 de l'article 41 de la présente Convention, ni leurs lettres de référence, ni l'essentiel des rubriques relatives à l'identité du titulaire du permis ne soient modifiées, la présente disposition sera considérée comme restant satisfaite même s'il a été apporté, par rapport à ces modèles, des modifications de détail; en particulier, les permis nationaux de conduire conformes au modèle de l'annexe 9 de la Convention sur la circulation routière, faite à Genève le 19 septembre 1949, seront considérés comme satisfaisant aux dispositions de la présente annexe.

5. Il appartient à la législation nationale de déterminer si la page modèle n^o 3 doit ou non faire partie du permis et si le permis doit ou non contenir des indications supplémentaires; s'il est prévu un emplacement pour inscrire les changements de résidence, il sera, sauf sur le permis conforme au modèle de l'annexe 9 de la Convention de 1949, en haut du verso de la page 3 du permis.

Page modèle n^o 1

<i>PERMIS DE CONDUIRE (1)</i>	<i>DRIVING PERMIT (1)</i>
1. Nom	
2. Prénoms (3)	
3. Date (4) et lieu (5) de naissance	
.....	
4. Domicile	
.....	
Signature du titulaire : (6)	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> Photographie 35 × 45 mm (1,37 × 1,75 pouces) </div>
5. Délivré par	
6. A	le
7. Valable jusqu'au (7)	
N ^o	
Signature, etc. (8)	

Page modèle n° 2

(2)

Catégories de véhicules pour lesquels le permis est valable :

- | | | |
|---|--|-----|
| A | Motocycles | (9) |
| B | Automobiles, autres que celles de la catégorie A, dont le poids maximal autorisé n'excède pas 3 500 kg (7 700 livres) et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit. | (9) |
| C | Automobiles affectées au transport de marchandises et dont le poids maximal autorisé excède 3 500 kg (7 700 livres). | (9) |
| D | Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur. | (9) |
| E | Ensemble de véhicules couplés dont le tracteur rentre dans la ou les catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité, mais qui ne rentrent pas eux-mêmes dans cette catégorie ou ces catégories. | (9) |

(10)

(11)

Page modèle n° 3

Valable jusqu'au : délivré le	Renouvelé jusqu'au : (9) le
Valable jusqu'au : délivré le	Renouvelé jusqu'au : (9) le
Valable jusqu'au : délivré le	Renouvelé jusqu'au : (9) le
Valable jusqu'au : délivré le	Renouvelé jusqu'au : (9) le

Valable jusqu'au : Renouvelé jusqu'au : (9)
 délivré le le (10)

- (1) Sur les modèles pliables en deux (s'ils sont pliés de manière que la première page de couverture ne soit pas une page modèle) et sur les modèles pliables en trois, cette indication peut figurer sur la première page de couverture.
- (2) On indiquera ici le nom ou le signe distinctif de l'Etat, tel qu'il est défini en vertu de l'annexe 3 de la présente Convention. La remarque 1 ci-dessus s'applique aussi à cette rubrique.
- (3) Les noms du père ou du mari peuvent être inscrits à cette place.
- (4) Si la date de naissance n'est pas connue, on indiquera l'âge approximatif à la date de la délivrance du permis.
- (5) Ne rien indiquer si le lieu de naissance n'est pas connu.
- (6) « A défaut, empreinte du pouce ». La signature ou l'empreinte du pouce ainsi que l'espace qui leur est destiné peuvent être omis.
- (7) Cette rubrique est facultative sur les permis comportant une page modèle n° 3.
- (8) Signature et/ou sceau ou cachet de l'autorité qui délivre le permis ou de l'association habilitée à le délivrer. Sur les modèles pliables en deux (s'ils sont pliés de manière que la première page de couverture ne soit pas une page modèle) et sur les modèles pliables en trois, le sceau ou le cachet peuvent être apposés sur la première page de couverture.
- (9) Sceau ou cachet de l'autorité qui délivre le permis et, si elle est exigée, la date d'apposition du sceau ou du cachet. Ce sceau ou cachet sera apposé dans la colonne de droite de la page modèle n° 2 en face des cases relatives aux définitions des catégories de véhicules pour lesquels le permis est valable et seulement en face de ces cases; les mêmes dispositions s'appliquent aux mentions à apporter dans la colonne de droite de la page modèle n° 3 au sujet des renouvellements accordés.

Les Parties contractantes peuvent, au lieu d'apposer le sceau ou le cachet de l'autorité dans la colonne de droite de la page modèle n° 2, inscrire dans une nouvelle rubrique 8, « Catégories » sur la page modèle n° 1, la lettre ou les lettres correspondant à la catégorie ou aux catégories pour lesquelles le permis est valable et un astérisque pour chaque catégorie pour lesquelles le permis n'est pas valable (par exemple : « 8. Catégorie A, B*** »).

- (10) Espace réservé pour d'autres catégories de véhicules définies par la législation nationale.
- (11) Espace réservé pour les observations complémentaires que les autorités compétentes de l'Etat qui délivre le permis souhaiteraient, le cas échéant, consigner sur celui-ci, y compris des conditions restrictives d'utilisation (par exemple, « Port de verres correcteurs », « Valable seulement pour la conduite du véhicule n° ... », « Sous réserve de l'aménagement du véhicule pour conduite par un amputé d'une jambe »). Dans le cas prévu au deuxième alinéa de la note 9, ces observations complémentaires figureront de préférence sur la page modèle n° 1.

D'autres observations peuvent être consignées sur des pages qui ne sont pas des pages modèles.

A N N E X E 7

PERMIS INTERNATIONAL DE CONDUIRE

1. Le permis est un livret de format A 6 (148 × 105 mm – 5,82 × 4,13 pouces). Sa couverture est grise; ses pages intérieures sont blanches.

2. Le recto et le verso du premier feuillet de la couverture sont conformes respectivement aux pages modèles nos 1 et 2 ci-après; ils sont imprimés dans la langue nationale, ou dans une au moins des langues nationales, de l'Etat de délivrance. A la fin des pages intérieures, deux pages juxtaposées sont conformes au modèle n° 3 ci-après et sont imprimées en français. Les pages intérieures qui précèdent ces deux pages reproduisent en plusieurs langues, dont obligatoirement l'anglais, l'espagnol, et le russe, la première de ces deux pages.

3. Les indications manuscrites ou dactylographiées portées sur le permis seront en caractères latins ou en cursive dite anglaise.

4. Les Parties contractantes délivrant ou autorisant la délivrance des permis de conduire internationaux dont le feuillet de couverture est imprimé dans une langue qui n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, ni le russe communiqueront au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies la traduction dans cette langue du texte du modèle n° 3 ci-après.

Page modèle n° 1 (recto du premier feuillet de la couverture)

..... 1

Circulation automobile internationale

PERMIS INTERNATIONAL DE CONDUIRE

N° ...

Convention sur la circulation routière du huit novembre 1968

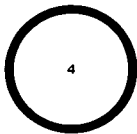
Valable jusqu'au 2

Délivré par

à

le

Numéro du permis de conduire national



..... 3

¹ Nom de l'Etat de délivrance et signe distinctif de ce pays, défini à l'annexe 3.

² Trois ans après la date de délivrance ou à la date d'expiration de la validité du permis national de conduire, à celle des deux dates qui est antérieure à l'autre.

³ Signature de l'autorité ou de l'association qui délivre le permis.

⁴ Sceau ou cachet de l'autorité ou de l'association qui délivre le permis.

Page modèle n° 2 (verso du premier feuillet de la couverture)

Le présent permis n'est pas valable pour la circulation sur le territoire¹

Il est valable sur les territoires de toutes les autres Parties contractantes. Les catégories de véhicules pour la conduite desquels il est valable sont marquées à la fin du livret.

2

Le présent permis n'affecte en rien l'obligation où se trouve son titulaire de se conformer, dans tout Etat où il circule, aux lois et règlements relatifs à l'établissement ou à l'exercice d'une profession. En particulier, le permis cesse d'être valable dans un Etat si son titulaire y établit sa résidence normale.

¹ On inscrira ici le nom de la Partie contractante où le titulaire a sa résidence normale.

² Emplacement réservé à l'inscription facultative de la liste des Etats Parties contractantes.

Modèle n° 3 (page de gauche)

<i>Indications relatives au conducteur</i>	Nom	1.
	Prénoms ¹	2.
	Lieu de naissance ²	3.
	Date de naissance ³	4.
	Domicile	5.

Catégorie de véhicules pour lesquels le permis est valable

Motocycles	A
Automobiles, autres que celles de la catégorie A, dont le poids maximal autorisé n'excède pas 3 500 kg (7 700 livres) et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit.	B
Automobiles affectées au transport de marchandises et dont le poids maximal autorisé excède 3 500 kg (7 700 livres).	C
Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur.	D
Ensembles de véhicules dont le tracteur rentre dans la ou les catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité, mais qui ne rentrent pas eux-mêmes dans cette catégorie ou ces catégories.	E

Conditions restrictives d'utilisation⁴

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

¹ Les noms du père ou du mari peuvent être inscrits à cette place.

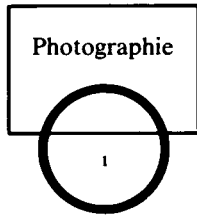
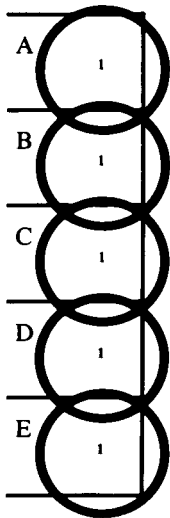
² Ne rien indiquer si le lieu de naissance n'est pas connu.

³ Si la date de naissance n'est pas connue, on indiquera l'âge approximatif à la date de la délivrance du permis.

⁴ Par exemple, « Port de verres correcteurs », « Valable seulement pour la conduite du véhicule n° ... », « Sous réserve de l'aménagement du véhicule pour conduite par un amputé d'une jambe ».

Modèle n° 3 (page de droite)

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

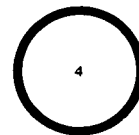


Signature du titulaire²

Exclusions :

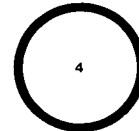
Le titulaire est déchu du droit de conduire sur le territoire de³ jusqu'au

A le
.....⁴



Le titulaire est déchu du droit de conduire sur le territoire de³ jusqu'au

A le
.....⁴



¹ Sceau ou cachet de l'autorité ou de l'association qui délivre le permis. Ce sceau ou cachet ne sera apposé en face des catégories A, B, C, D et E que si le titulaire est habilité à conduire les véhicules de la catégorie en cause.

² A défaut, empreinte du pouce.

³ Nom de l'Etat.

⁴ Signature et sceau ou cachet de l'autorité qui a annulé la validité du permis sur son territoire. Au cas où les espaces prévus sur la présente page pour les exclusions seraient déjà tous utilisés, les exclusions supplémentaires seraient inscrites au verso.

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

道路交通公約

締約國

咸願制定劃一交通規則，以便利國際道路交通，促進交通安全，

爰議定條款如下：

第壹章

總則

第一條

定義

在本公約內，下列名詞之意義照本條解釋：

(一) 稱締約國“國內立法”者，謂該締約國領土內現行之國家或地方法律及規則之全部；

(二) 符合下列情形者稱為某國領土內之“國際交通”車輛：

- (1) 經常在該國國外居住之自然人或法人所有者；
- (2) 非在該國登記者；
- (3) 暫時輸入該國者；

但締約國對繼續留在其領土內一年以上，其間間斷時期不久者，得拒絕認其為“國際交通”車輛，間斷時期之久暫由該締約國規定之。

稱“國際交通”之車輛組合者，謂其中至少一輛須符合上述情形。

(三) 稱“聚居地區”者，謂進口及出口特別樹有標誌如此

標明、或國內立法另有規定之地區；

(四) 稱“道路”者，謂供公眾通行之任何通道或街道之全部路面；

(五) 稱“車行道”者，謂道路通常供車輛交通之部份；道路得包括彼此清楚劃隔，例如以分道帶劃分或不同水平隔離之若干條車行道；

(六) 車行道如有一條或多條靠邊之車道或小路專供若干種車輛行駛之用，則稱“車道邊沿”者，對其他用路人，謂車行道其餘部份之邊沿；

(七) 稱“車道”者，謂車行道可以劃分之任何縱向分道帶，不論其是否以縱向路面標線劃定，寬度以足夠一隊連貫行駛除機器腳踏車以外之汽車通過為準；

(八) 稱“交岔路口”者，謂任何平地十字路、丁字路或分岔路，包括此類平地十字路、丁字路或分岔路形成之空地；

(九) 稱“平交道”者，謂道路與自有軌道系統之鐵路或電車路軌道任何平面交叉之處；

(十) 稱“高速道路”者，謂專為高速交通設計及建築而不供沿路房地用之道路，且

(1) 除於特定各點或屬暫時性質者外，設有雙向之分隔車行道，其隔離可用不供車輛行駛之分道帶或在特殊情況下用其他方法為之；

(2) 不與任何道路、鐵路或電車路軌道、或人行道平交；

(3) 經特別樹立標誌指明為高速道路；

(十一) 臨時停車”與“停車”：

- (1) 稱“臨時停車”者，謂上落客人或裝卸貨物所需時間以內之車輛靜止狀態；
- (2) 稱“停車”者，謂因避免妨碍另一用路人或避免與障礙物碰撞或為遵守交通規則以外任何理由之車輛靜止狀態，亦謂不以上落客人裝卸貨物所需時間為限之車輛靜止狀態，

至於符合上文第(2)目解釋之車輛靜止狀態而不超過國內立法規定時限者是否視為“臨時停車”以及符合上文第(1)目解釋之車輛靜止狀態而超過國內立法規定時限者是否視為“停車”，則聽由締約國自行決定之；

(三) 稱“腳踏車”者，謂至少有兩輪之車輛，其推動專憑乘車者之肌力，特別以踏板或手搖曲柄為之；

(四) 稱“加裝馬達腳踏車”者，謂裝有內燃機、其汽缸容量不超過五十立方公分（三點零五立方吋），設計最高速率每小時不超過五十公里（三十哩）而具有兩輪或三輪之車輛。但締約國得自由決定依其國內立法對不具有腳踏車使用之特徵，尤其不具有可用踏板推進之特徵，或其設計之最高速率，其重量、或其機器之若干特徵超過某種限度之車輛，認為非加裝馬達腳踏車。本定義不得解釋為阻止締約國實施其道路交通之國內立法規定時，加裝馬達腳踏車完全視同腳踏車；

(五) 稱“機器腳踏車”者，謂裝有推動機器、不論有無邊車之任何兩輪車輛，締約國之國內立法對三輪車輛，其空車重量不超過四〇〇公斤（九〇〇磅）者，得視為機器腳踏車。“機器腳踏車”一詞雖不包括加裝馬達腳踏車，但締約國得依本公約第五十四條第二項聲明在本公約適用範圍內，加裝馬達腳踏

車視為機器腳踏車。

(五) 稱“機動車輛”者，謂任何自動之道路車輛，但締約國領土內之加裝馬達腳踏車不視為機器腳踏車者，不在此列；軌行車輛亦不在此列；

(六) 稱“汽車”者，謂通常在道路上載運客貨或在道路上牽曳載運客貨車輛之任何機動車輛。本定義包括無軌電車，即接連導電體而非軌行之車輛。本定義不包括僅偶用於在道路上載運客貨或在道路上牽曳載運客貨車輛之車輛，如農用拖拉機之類；

(七) 稱“拖車”者，謂經設計供機動車輛牽曳之任何車輛，包括半拖車在內；

(八) 稱“半拖車”者，謂經設計與另一機動車輛相聯接，除其車身之一部份安架在機動車輛之上，其重量及裝載重量之一大部份亦由該機動車輛負擔之任何拖車；

(九) 稱“輕拖車”者，謂許可重量限額不超過七五〇公斤（一，六五〇磅）之拖車；

(十) 稱“車輛組合”者，謂於道路上成一單位行駛之聯接車輛；

(十一) 稱“節連車輛”者，謂一種車輛組合其中包括一輛汽車及聯接於該汽車之半拖車；

(十二) 稱“駕駛人或駕馭人”者，謂在道路上駕駛汽車或其他車輛（包括腳踏車），或引導單獨或成群牲畜、或牽引、馱負或騎乘牲口之人；

(十三) 稱“許可重量限額”者，謂車輛登記國主管機關宣佈許可之滿裝車輛重量限額；

(四) 稱“空車重量”者，謂無駕駛人員、乘客或裝載之車輛重量，但包括充足燃料及車輛通常攜帶工具之重量；

(五) 稱“裝載總重”者，謂車輛裝載後連車上駕駛人員及乘客在內之實際重量；

(六) 稱“行車方向”及“順行方向”者，如依國內立法規定，車輛駕駛人必須讓對面來車在左側交會，則指右側；否則上述定義指左側；

(七) 駕駛人須向其他車輛“讓路”之規定意指該駕駛人如可能迫使其他車輛之駕駛人突然改變方向或速率，則不得繼續或恢復其前進或動作。

第二條

公約附件

下列附件為本公約之構成部份：

- 附件一：“准許國際交通汽車及拖車進入之義務之例外”；
- 附件二：“國際交通汽車及拖車之登記號碼”；
- 附件三：“國際交通汽車及拖車之國別標誌”；
- 附件四：“國際交通汽車及拖車之識別標記”；
- 附件五：“汽車及拖車所應具備之技術條件”；
- 附件六：“國內駕駛執照”；
- 附件七：“國際駕駛執照”。

第三條

締約國之義務

一 (一) 締約國應採適當措施確保其領土內之現行道路規則在實質上符合本公約第貳章之規定。在上述規則不違背上述規定之情形下：

(1) 上述規定如有適用於有關締約國領土內不發生之情形者，則上述規則不須予以轉載；

(2) 上述規則得包括第貳章未列載之規定；

(二) 本項規定不要求締約國對違犯其道路規則轉載第貳章規定之任何行為作處罰之規定。

二 (一) 締約國亦應採取適當措施確保其領土內現行有關汽車及拖車所應具備技術條件之規則符合本公約附件五之規定；以不違背附件五規定之安全原則為條件，上述規則得包括附件五所無之若干規定。締約國亦應採取適當措施確保在其領土內登記之汽車及拖車進入國際交通時符合本公約附件五之規定。

(二) 至於締約國領土內關於本公約所稱汽車以外其他機動車輛所應具備技術條件之現行規則，本項規定對該締約國不要求負擔任何義務。

三 除本公約附件一所規定之例外，締約國有義務准許具備本公約第叁章規定條件之汽車及拖車及具備第肆章規定條件之駕駛人進入其領土從事國際交通；締約國亦有義務承認依照第叁章規定發給之行車執照，視為登記之車輛具備上述第叁章規定條件之表面憑證。

四 締約國為准許不具備本公約第叁章規定全部條件之汽

車及拖車進入其領土從事國際交通，及為承認另一締約國領土內發給之駕駛執照，除第肆章所指之情形外在其本國領土內之效力起見，其單方面或依雙邊或多邊協定已經或可能採取之措施，應視為符合本公約之宗旨。

五 締約國有義務准許具備本公約第五章所規定技術條件且其駕駛人經常居住另一締約國領土內之腳踏車及加裝馬達腳踏車進入其領土從事國際交通。締約國不應規定國際交通之腳踏車或加裝馬達腳踏車之駕駛人持有駕駛執照；但依照本公約第五十四條第二項聲明加裝馬達腳踏車視為機器腳踏車之締約國，對國際交通之加裝馬達腳踏車，得規定其駕駛人須持有駕駛執照。

六 締約國担允、倘其領土內登記之汽車或聯接汽車之拖車在另一締約國領土內肇事、經該國請求時，供給必要之資料，以便斷定該車登記人之身份。

七 締約國為便利國際道路交通而簡化稅關、警察、衛生及其他類似手續，或為確保某一邊界地點之稅關辦事處及關卡其權限與辦公時間相同起見，單方面或依雙邊或多邊協定已經或可能採取之措施，應視為符合本公約之宗旨。

八 本條第三項、第五項及第七項不得解釋為妨礙締約國有依其商用客貨車輛規則、駕駛人對第三人損害保險規則、關稅法規及道路交通以外一般事項之法規，准許汽車、拖車、加裝馬達腳踏車及機器腳踏車以及其駕駛人及乘客進入其領土從事國際交通之權利。

第四條 標誌及號誌

本公約締約國而非為與本公約同日於維也納開始聽由簽署之道路標誌及號誌公約締約國者担允：

(一) 其領土內所有道路標誌、交通燈光號誌及道路標線應構成劃一系統；

(二) 標誌種類之數目應有限制，且標誌只應安置於有用之地點；

(三) 危險警告標誌應安置於離障碍物有充分距離之地點藉使駕駛人得有適當警告；

(四) 應禁止：

(1) 在標誌、標誌支柱或任何其他交通管制裝置附着任何與此項標誌或裝置作用無關之物；但締約國或其行政分區如准許非營利會社安裝指示標誌，得准該會社之徽記附置於該標誌或其支柱，但以不致因此使標誌不易瞭解為限；

(2) 安裝可能與標誌或其他交通管制裝置相混淆、使其不顯著或減低效用、或使用路人眩目或分散其注意力以致妨碍交通安全之任何告示牌、通告，標線或裝置。

第貳章

道路規則

第五條

標誌及號誌之法律地位

一 用路人應遵守道路標誌、交通燈光號誌及道路標線之指示，即使上述指示似與其他交通規則抵觸亦不例外。

二 交通燈光號誌之指示應優先於所有規定優先次序之道路標誌。

第六條

交通勤務人員之指示

一 交通勤務人員指揮交通時、無論於夜間或日間、均應於一定距離內易於識別。

二 用路人應迅即遵守指揮交通勤務人員之所有指示。

三 建議國內立法應規定指揮交通勤務人員所發指示應包括如下方式：

(一) 手臂垂直上昇：此手勢對所有用路人，除不能充分安全停止之駕駛人外，意謂“注意，停止”，又如在交岔路口作此手勢，則並不要求已抵達交岔路口之駕駛人停止；

(二) 一臂或兩臂左右平伸：此手勢對來自任何方向擬穿過平伸一臂或兩臂所指方向之所有用路人應作為停止號誌；

作此手勢後，指揮交通勤務人員得垂下一臂或兩臂；此手勢對在該員面前或背後之駕駛人亦應作為停止號誌；

(三) 搖動紅燈：此手勢對燈光所照方向之用路人應作為停止號誌。

四 指揮交通勤務人員之指示應優先於道路標誌、交通燈光號誌及道路標線之指示，並優先於交通規則。

第七條

總 則

一 用路人應避免可能危及或妨礙交通、危及人身或損害公私財產之任何行為。

二 建議國內立法應規定用路人不准在道路上拋擲、放置或遺留任何物件或物質，或在道路上造成其他障礙，以致妨礙交通或危及交通。如用路人不能避免如此造成妨礙或危及交通之情形，應採必要措施儘速予以除去，又如不能立即予以除去，則應警告其他用路人注意其存在。

第八條

駕駛人或駕馭人

一 每一移動之車輛或車輛組合應有一駕駛人。

二 建議國內立法應規定馱負、牽引及騎乘之牲口，及除於進口經標明之特別地區外、單獨或成群之牲畜，均應有駕馭人。

三 駕駛人應具有必需之身體及精神能力、及駕駛車輛之健全身體及精神狀態。

四 機動車輛之駕駛人應具有駕駛車輛所需之知識及技術；但此項規定不應禁止學習駕駛人依照國內立法之規定學習駕車。

五 駕駛人或駕駛人應隨時能夠控制其車輛或引導其牲口。

第九條

成群牲畜

建議國內立法應規定，除為便利牲畜集體行動而設之例外，成群牲畜之行動、應分為適當長度之數段、各相隔適當距離、以利交通。

第十條

在車行道上之位置

一 一國國內所有道路之交通方向應行劃一，但在適當情形下，專為或主要為其他兩國間直達交通而用之道路，其交通之方向不在此限。

二 在車道上行進之牲畜應儘量靠近順行方向車行道之邊沿。

三 以不妨礙第七條第一項、第十一條第六項之相反規定及本公約其他相反規定為條件，每一車輛之駕駛人應於情況許可範圍內使其車輛靠近順行方向車行道之邊沿。但締約國或其行政分區得對車行道上載貨車輛之位置制定更詳細之規則。

四 凡道路包括二條車行道或三條車行道，駕駛人不得在順行方向相對一側之車行道上行駛。

五 (一) 在四車道以上之雙向車行道上駕車，駕駛人不得在相對順行方向之其他半邊車行道之車道上行駛。

(二) 在有三車道之雙向車行道上駕車，駕駛人不得在相對順行方向之車行道邊沿之車道上行駛。

第十一條

超車及連貫行駛

一 (一) 駕駛人超車時，應在相對順行方向之一側爲之。

(二) 但如被超之駕駛人或駕駛人已發出訊號，示意轉入相對順行方向一側之車行道另一側，且已將其車輛或牲畜向該側移動，以便轉入該側，其目的在轉進另一條道路、進入沿道路之房地或於該側停止、則駕駛人應在順行方向之一側超車。

二 以不妨礙本公約第七條第一項或第十四條之規定爲條件，駕駛人於超車以前須先確定：

(一) 後行車之駕駛人未開始作超越本人之動作；

(二) 同車道前行之駕駛人未發出意欲超越另一車之警告；

(三) 擬予進入之車道於相當距離以內無其他交通，並已顧及進行超車時，其所駕車輛之速率與被超越者之速率兩者之差別，以免危及或妨礙來向交通；

(四) 除非使用禁止來向交通之車道，本人能够恢復本公約第十條第三項所規定之位置而不致使被超越之用路人或多

個用路人有所不便。

三 依照本條第二項規定，在雙向車行道上接近坡頂時，又如道路彎曲視線不清時，特別禁止超車，除非各該處有縱向道路標線劃分之車道，且於超車時並未離開標明禁止來向交通之車道。

四 駕駛人超車時應對被超之用路人或多個用路人保留充分之餘地。

五 (一) 在車行道內如至少有兩車道以上專供駕駛人行進之同向交通之用，駕駛人倘回至本公約第十條第三項規定之位置、須不久或立即再超車時，為採取該動作起見，得留在第一次超車動作所用之車道，但須確定其動作不致使速率更大之後行車輛駕駛人過於不便為限。

(二) 但締約國或其行政分區對腳踏車、加裝馬達腳踏車、機器腳踏車及本公約所稱汽車以外車輛之駕駛人，或對許可重量限額超過三，五〇〇公斤（七，七〇〇磅）或設計最高速率不超過每小時四十公里（二十五哩）之汽車駕駛人，得自由決定不適用本項之規定。

六 在本條第五款(一)規定適用之情形下，且交通密度使車輛不僅佔用同一行車方向車道之全部寬度，同時車輛行駛速率受連貫行駛之前行車速率限制，則：

(一) 以不妨礙本條第九項規定為條件，沿一線連貫行駛車輛之速率如較另一線連貫行駛車輛之速率為高，不應視為本條所指之超車；

(二) 駕駛人如不在最靠近順行方向車行道邊沿之車道，僅得為準備左轉或右轉或停車，而變換車道；但此項規定對駕

駛人依照實施本條第五項(二)款規定所制定之國內立法而變換車道之情形不應適用。

七 依本條第五項及第六項所指情形連貫行駛時，如車行道路上有縱向標線劃分之車道，則不准駕駛人駕車跨騎此種標線。

八 以不妨礙本條第二項之規定及締約國或其行政分區對交岔路口及平交道超車規定之其他限制為條件，車輛駕駛人於下列情形不得超越另一車輛，唯兩輪腳踏車、兩輪加裝馬達腳踏車或無邊之兩輪機器腳踏車不在此限：

(一) 除圓環路口外，在靠近交岔路口或到達交岔路口時不得超車，但下列情形為例外：

- (1) 本條第一項(二)款規定之情形；
- (2) 進行超車之道路在交岔路口為優先通行之路；
- (3) 交岔路口之交通由交通勤務人員指揮或由交通燈光號誌指示；

(二) 靠近或到達未設有柵門或半柵門之平交道時不得超車，但締約國或其行政分區對平交道之道路交通由包括准許車輛通行肯定號誌之交通燈光號誌所管制者，得自由決定准許超車。

九 車輛不應超越另一駛近經車行道路面標線劃定或樹立標誌標明為行人穿越道之車輛，或超越另一靠近行人穿越道停止之車輛，除非其行車速率慢至遇有行人在穿越道上時，可以立即停止。本項不應解釋為阻止締約國或其行政分區禁止距行人穿越道一定距離內進行超車動作，或對車輛駕駛人意圖超越靠近行人穿越道停止之另一車輛之情形設定更嚴格之規定。

一〇 駕駛人如見後行車之駕駛人意圖超車時，除本公約第十六條第一項(二)款所規定之情形外，應靠近順行方向車行道

之邊沿行駛，並避免加速。如因車行道狹隘、縱坡度或路面狀況等關係，並顧及來向交通之密度，凡速率緩慢或車體龐大或須遵守速率限制之車輛不能為另一車輛易於或安全超越者則其駕駛人應即減速慢行，並於必要時儘速移讓至路側以便後行車輛得以超車。

一六 (一) 締約國或其行政分區得於單向車行道上，或於聚居地區內至少有二車道、聚居地區外至少有三車道為同向交通而保留並以縱向標線劃分之雙向車行道上：

- (1) 准許一車道上之車輛在順行方向之一側超越另一車道上之車輛；
- (2) 使本公約第十條第三項規定不適用；

但以對可能變換車道情形設有充分限制為限；

(二) 在本項(一)款所指之情形，又以不妨礙本條第九項規定為條件，規定之駕駛方法不應視為本公約所稱之超車。

第十二條

對面會車

一 對面會車時，駕駛人應在橫側留有充分之餘地，並於必要時移近順行方向車行道之邊沿。如採取此項動作時，駕駛人發覺前程有障礙或有其他用路人，即應減速慢行，並於必要時停止行駛讓對面之用路人或多個用路人通過。

二 在對面來車無法或難於通過之山路及與山路特徵相同之陡路上，下坡車輛之駕駛人應移讓至路側以便上坡車輛通過，但如沿路可使車輛移讓至路側之避車處，其安排適在顧及車輛

之速率及位置之下，上坡車輛前面有一避車處，上坡車輛如移讓至該避車處，即無須任何車輛倒車者，則不在此限。交會之兩車輛，為使可能互相通過，其中一輛須要倒車，則應由下坡車輛之駕駛人採取動作，除非倒車動作由上坡車輛之駕駛人採取顯較容易。但締約國或其行政分區得為某種車輛或某種道路或其區段制定與本項規定不同之特別規則。

第十三條

速率及前後車距離

一 車輛駕駛人無論在任何情形下均應控制其車輛，俾能行使適當與應有之注意，隨時可以採取必要之一切動作。駕駛人調整車輛速率時，應經常注意情況，特別注意地勢、道路狀況、車輛條件及載重、天氣情形及交通密度，俾能在前方視線所及範圍以內及在任何可見障礙物之前停止。遇情況需要特別當視線不清時，駕駛人應減速慢行，並於必要時停止行駛。

二 若無正當理由，任何駕駛人之行車速率不應過度緩慢以致妨礙其他車輛之正當行駛。

三 凡隨另一車輛行駛之車輛，其駕駛人應與前行車輛保持充分距離以免前行車輛突然減速或停止時發生碰撞。

四 在聚居地區以外，為便利超車起見，凡超過許可重量限額三，五〇〇公斤（七，七〇〇磅）或全長超過十公尺（三十三呎）之車輛或車輛組合駕駛人，除本身在採取或準備採取超車動作外，應與前行之機動車輛保持一定之距離使超越本車之其他車輛得移入被超越車輛前面之空位而不致發生危險。

但此項規定對交通極度擁擠或禁止超車之情況不應適用。此外：

(一) 主管機關得免除若干類車隊遵守此項規定，亦得對道路其有兩車道供順向交通之用者不適用此項規定。

(二) 締約國及其行政分區對車輛之有關特徵得規定與本項所規定不同之數字。

三 本公約不得解釋為阻止締約國或其行政分區為所有車輛或若干類車輛規定一般性或地方性之速率限制，或對若干道路或若干類道路規定最低及最高速率，或僅規定最高速率或最低速率，或為路上有若干類車輛特別因其重量或載重關係可能造成特種危險而規定前後車相隔之最少距離。

第十四條

行車動作之一般規定

一 駕駛人欲從事行車動作，如從停歇車輛行列中開出或開入，在車道上向左向右移動，或向左向右轉進另一道路，或轉入沿路之房地，應首先確定如此動作對後行或前行或即將超越本人之其他用路人，在顧及各用路人之位置、方向及速率之下，不致有危及之虞。

二 駕駛人欲迴車或倒車者，應首先確定如此動作不致危及或妨礙其他用路人。

三 在轉向或採取橫行移動之動作以前，駕駛人應用其車輛上之一個或多個指向器，否則儘可能用適當手勢，發出明確及充分警告，以表示其意向。一個或多個指向器之警告應於

進行動作之全部過程中繼續發出，一俟動作完成即應停止。

第十五條

有關經常公共交通服務車輛之特別規則

建議國內立法應規定在聚居地區，為便利經常公共交通服務車輛之行動起見，其他車輛之駕駛人在不違反本公約第十七條第一項規定之條件下，應減速慢行並於必要時停止行駛，以便公共交通車輛得採取為開離標明之停車站所需之動作。締約國或其行政分區如此訂立之規定絕不應影響公共交通車輛駕駛人負有義務，於利用指向器發出警告表示開離之意向後，務必小心提防以免有發生意外之虞。

第十六條

改變方向

為轉進另一道路或轉入沿路之房地作右轉或左轉之前，駕駛人在不妨礙本公約第七條第一項及第十四條規定之條件下，

(一) 如欲在順行方向之一側轉出，應儘量緊靠順行方向車行道之邊沿，並儘量作急轉彎；

(二) 如欲在另一側轉出，則在不違反締約國或其行政分區為腳踏車及加裝馬達腳踏車可能制定之其他規定之條件下，於雙向車行道上應儘量移靠車行道之中心線，於單向車行道上應儘量移靠相對順行方向一側之邊沿，又如欲轉入另一雙向道路，則應在該條道路之車行道順行方向之一側轉入之。

三 駕駛人於改變方向時，在不妨礙本公約第二十一條關於行人之規定之條件下，對其準備離開之車行道上對面來車、及穿越其即將進入之車行道之腳踏車道上腳踏車及加裝馬達腳踏車、應讓其通過。

第十七條

減速慢行

一 車輛駕駛人除因安全之需要，不應突然煞車。

二 駕駛人如欲減速慢行至顯著之程度，除因危險迫近而減速之情形外，須先確定如此動作不致危及其他駕駛人或使其過於不便。除非已經確定並無車輛後隨，或後隨車輛相距遙遠，駕駛人應以適當手勢發出警告，及時表示明確意向。但如減速警告係由本公約附件五第三十一段所指之車輛停車燈發出，此項規定則不適用。

第十八條

交岔路口及讓路義務

一 駕駛人行近交岔路口時，應視就地情況，格外小心注意。車輛駕駛人尤應調節行車速率，使能及時停止以便有優先通行權之車輛得以通過。

二 駕駛人從小路或土路（泥路）駛出，轉入非小路或土路（泥路）之另一條道路時，應向該路上進行之車輛讓路。本條所指“小路”或‘土路’（泥路）得由國內立法規定之。

三 駕駛人從沿路房地駛入該路時，應向該路上進行之車輛讓路。

四 以不違反本條第七項規定為條件：

(一) 靠右行車之國家，車輛駕駛人於本公約本條第二項及第二十五條第二項及第四項所指以外之交岔路口，應向其右側駛來之車輛讓路；

(二) 領土內靠左行車之締約國及其行政分區，得自由制訂岔路口優先通行權規則。

五 如因交通密度關係駕駛人可能須要在岔路口停止而致妨礙或阻止橫過交通者，則即使交通燈光號誌准其通過，駕駛人亦不應進入岔路口。

六 駕駛人如已進入交通燈光號誌管制之岔路口，得不待其欲行進方向之道路開放即行駛離岔路口，但以如此動作不妨礙向開放方向行駛之其他用路人之行進為限。

七 在岔路口，非執行車輛之駕駛人應對執行車輛讓路。

第十九條

平交道

用路人行近及通過平交道時應格外小心注意。 尤其：

(一) 車輛駕駛人應以適中速度行駛；

(二) 用路人除有義務服從燈光或聲響號誌之停止指示外，不得進入已經或正在置放橫跨道路之柵門或半柵門、或正在開啓半柵門之平交道；

(三) 如平交道未置柵門、半柵門或燈光號誌、用路人

非確知無軌行車輛駛近，不得進入。

(四) 用路人於通過平交道時不得逗留；遇車輛被迫停止、駕駛人應極力將其移至軌道之外；無法移至軌道之外時，應立即竭盡所能，確使軌行車輛駕駛人及時受警知有危險。

第二十條

行人規則

一 締約國或其行政分區除遇車行道上行人交通或有危險或可能阻礙車輛交通之情形外得不執行本條之規定。

二 車道之側如設有人行道（邊道）或適合行人行走之邊徑，行人應使用之。但如已有必要之小心提防則：

(一) 推動或擔負龐大物件之行人如在人行道（邊道）或邊徑行走足以嚴重妨礙其他行人時，得使用車行道；

(二) 由一人率領或排成行列之行人隊群得在車行道行走。

三 遇無法使用人行道（邊道）或邊徑，或無此種道路時，行人得在車行道行走；如有腳踏車道，且為交通密度所許時，行人得在腳踏車道行走，但行走時不得妨礙腳踏車或加裝馬達腳踏車之交通。

四 依本條第二項及第三項規定在車行道行走之行人應儘量靠近車行道之邊沿。

五 建議國內立法作如下規定：車行道上行人應沿相對順行方向之一側行走，但於行人如此行動而若有危險之處，則除外。但推行腳踏車，加裝馬達腳踏車或機器腳踏車之人及

由一人率領或排成行列之行人隊群無論情形如何均應沿車行道順行方向之一側。除排成行列者外，車行道上行人於晚間或視線不清時及日間因車輛交通密度有此必要時，應儘可能成單行行走。

六 (一) 行人擬穿越車行道時，非先小心注意，不應步入車行道；凡附近有行人穿越道，應使用之。

(二) 爲在標誌標明或車行道上以標線劃定之行人穿越道穿越車行道：

- (1) 凡穿越道裝有行人專用燈光號誌者，行人應服從此種燈光之指示；
- (2) 凡穿越道未裝有此種燈光，但車輛交通由交通燈光號誌或交通勤務人員管制，行人於交通燈光號誌或交通勤務人員所發訊號表明車輛得沿車行道行進時，如步入車行道可能使車輛駕駛人改變行駛方向或速率，則不應步入之；
- (3) 在其他行人穿越道，行人非先計及駛近車輛之距離與速率，不應步入車行道。

(三) 爲在標誌標明或車行道上以標線劃定之行人穿越道以外其他地點穿越車行道，行人非先確知步入車行道不致阻礙車輛交通，不應步入之。

(四) 一旦已開始穿越車行道，行人不應繞不必要之遠路，且不應在車行道上無故徘徊或逗留。

七 但締約國或其行政分區得對行人穿越車行道制定更嚴格之規定。

第二十一條

駕駛人對行人之行爲

一 以不妨礙本公約第七條第一項，第十一條第九項及第十三條第一項規定爲條件，凡車行道上之行人穿越道係用標誌標明或以標線劃定者：

(一) 如車輛交通在該穿越道由交通燈光號誌或由交通勤務人員管制，則不准前進行駛之駕駛人應在穿越道之前停止，准其前進時，不應阻止或妨礙在本公約第二十條規定之條件下步入且正在穿越道前進之行人通過；駕駛人轉入另一入口處有行人穿越道之道路時，應減速慢行，並對本公約第二十條第六項規定之狀況下已經使用或即將使用穿越道之行人讓路；必要時並爲此停止行駛；

(二) 如車輛交通在該穿越道並無交通燈光號誌或交通勤務人員管制時，駕駛人必須低速駛近該穿越道，務以不致危及正在使用或即將使用穿越道之行人爲準；必要時，並停止行駛以讓行人通過。

二 駕駛人擬在順行方向之一側超越停在標明停車站之公共交通車輛時，應減速慢行，必要時並停止行駛，俾便乘客上下。

三 本條規定不得解釋爲阻止締約國或其行政分區：

——規定於行人在本公約第二十條所定狀況下正在使用或即將使用標誌標明或車行道上以標線劃定之行人穿越道時，車輛駕駛人無論如何，均應停止行駛；

- 禁止駕駛人阻止或妨礙正於交岔路口或其鄰近穿越車行道之行人，即使該路口並無標誌標明或車行道上以標線劃定之行人穿越道者亦同。

第二十二條 車行道安全島

以不妨礙本公約第十條規定為條件，駕駛人得在其行駛之車行道上所置安全島、崗位及其他裝置之左右側越過，但下列情形除外：

- (一) 安全島、崗位或其他裝置應行越過之一邊有標誌標明者；
- (二) 安全島、崗位或裝置位於雙向車行道中心線時；駕駛人在此情形下，應沿安全島、崗位或裝置順行方向之一側行駛。

第二十三條 臨時停車及停車

一 在聚居地區之外，臨時停車及停車之車輛與停止之動物應儘可能在車行道以外之其他地點停駐，並不應停駐腳踏車道，除為適用之國內立法所許者外，亦不應停駐特為行人交通設置之人行道或邊徑。

二 (一) 車行道上停止之動物及臨時停車或停車之車輛應盡量沿靠車行道邊沿。駕駛人非在對其為順行方向之一側不

得在車行道上臨時停車或停車；但如順行方向之一側因有軌道，無法臨時停車或停車時，得在另一側臨時停車或停車。此外，締約國或其行政分區得：

- (1) 在某種情形下，不禁止在一側或他側臨時停車及停車，例如在順行方向之一側臨時停車為道路標誌所禁止者。
- (2) 在單向車行道上，准許於順行方向之一側以及另一側或僅准於另一側臨時停車或停車。
- (3) 在特別標明之地點，准許於車行道中央臨時停車或停車。

(二) 除國內立法另有規定外，兩輪腳踏車、兩輪加裝馬達腳踏車、及無邊車之兩輪機器腳踏車以外之車輛不得於車行道上雙排臨時停車或停車。臨時停車或停車之車輛除該地區之設計容許他法外，應沿車行道邊沿平行排放。

三 (一) 禁止車輛於車行道上下列地點臨時停車或停車：

- (1) 行人穿越道、腳踏車駕駛人穿越道、及平交道；
- (2) 道路上之電車路或鐵路軌道，或十分鄰近此種軌道致可能妨碍電車或火車行駛之處，以及除締約國或其行政分區可能另有規定外之人行道及腳踏車道；

(二) 車輛在任何地點臨時停車或停車足以引起危險者，均應禁止，尤其：

- (1) 除特別標明之位置外，在陸橋之下及隧道之內；

- (2) 車行道上接近坡頂處及視線不足而就車速判斷，不能絕對安全超越該車之彎道路段；
 - (3) 縱向道路標線側之車行道，不適用本項(二)款(2)目，但車行道在標線與車輛之間寬度不足三公尺(十呎)且標線標明禁止在同一側駛近該線之車輛超過該線者。
- (三) 車輛在車行道下列地點停車應予禁止：
- (1) 接近平交道、交岔路口及公共汽車、無軌電車或軌行車輛停車站而在國內立法限制之距離以內者；
 - (2) 在房地之車輛入口處前面；
 - (3) 停車之車輛在足使無法進入循規停車之另一車輛或阻止此種另一車輛駛出之任何地點；
 - (4) 在三條車行道道路之中央車行道，及在聚居地區之外，用適當標誌標明優先道路之車行道；
 - (5) 停車之車輛足以掩蔽道路標誌或交通燈光標誌，致用路人無法看見之任何地點。

四 駕駛人或駕馭人離開其車輛或牲畜以前必須竭力小心提防避免發生事故，如為汽車，則防止他人擅用。

五 建議國內立法作如下之規定：兩輪加裝馬達腳踏車或無邊車之兩輪機器腳踏車以外之機動車輛及聯接或未聯接之拖車停於聚居地區以外車行道時，應至少以一種置於最適當地位之適當裝置，在相當距離以外向駛近駕駛人發出訊號，俾予以適當之事先警告：

(一) 如車輛於晚間停於車行道，當時情況使駛近駕駛人無法獲知該車所形成之障礙時；

(二) 如駕駛人在其他情形下，迫不得已禁止臨時停車之地點停止其車輛時。

六 本條不得解釋為阻止締約國或其行政分區制定其他禁止停車及臨時停車之規定。

第二十四條

開 門

除非確知不致危及其他用路人，禁止打開車門、開門不關、或下車。

第二十五條

高速道路及類似道路

一 在高速道路上，又如國內立法有此規定，並在特為高速道路而設之引道及出路上：

(一) 行人、動物、腳踏車非視為機器腳踏車之加裝馬達腳踏車、所有汽車及其拖車以外之車輛以及因設計關係不能在平路達到國內立法規定速度之汽車或汽車拖車，均禁止使用上稱道路；

(二) 禁止駕駛人：

(1) 在標明停車處以外其他地點臨時停車或停車；
如車輛被迫停止，駕駛人應竭力將車輛移至

車行道以外，並駛出齊平之邊徑，若無法做到，則應在一定距離發出車輛在此之號誌，俾及時警告駛近之駕駛人；

(2) 迴車、倒車、駛至中央分道帶、包括聯接兩條車行道之轉線路在內。

三 正在進入高速道路之駕駛人：

(一) 如引道並無加速車道銜接，應讓路於已在高速道路行駛之車輛；

(二) 如有加速車道，應使用之，並於進入高速道路交通時，應依照本公約第十四條第一項及第三項之規定為之。

四 離開高速道路之駕駛人應適時駛入高速道路出口之適當交通車道，如有減速車道，並應儘速駛入之。

五 為本條第一項、第二項及第三項之適用，凡專供高速交通之用、樹有適當標誌標明此種用途、且無沿路房地出入口之其他道路，應視為高速道路。

第二十六條

行列及傷殘特別規則

一 禁止用路人穿過軍隊縱列，有人率領之學童隊伍及其他行列。

二 傷殘人士由自力推動或以步行速率移動之傷殘輪椅行走者，得使用人行道（邊道）及適當之邊徑。

第二十七條

腳踏車、加裝馬達腳踏車及 機器腳踏車駕駛人特別規則

一 雖有本公約第十條第三項之規定，締約國或其行政分區得禁止腳踏車駕駛人兩行以上並排騎駛。

二 禁止腳踏車駕駛人不以至少一手執持把手騎駛，任由另一車輛拖曳或攜帶、拖曳或推進妨礙自己騎駛或危及其他用路人之物體。此項規定亦適用於加裝馬達腳踏車及機器腳踏車駕駛人；此外，加裝馬達腳踏車及機器腳踏車駕駛人除作本公約第十四條第三項規定動作之號誌時外，應以兩手執持把手騎駛。

三 禁止腳踏車及加裝馬達腳踏車駕駛人於車上載客；但締約國或其行政分區得准許此項規定之例外，尤其得准許車上安裝額外鞍座運客。機器腳踏車駕駛人除於邊車及駕駛人背後所裝額外鞍座（坐墊）外，不准載客。

四 設有腳踏車道時，締約國或其行政分區得禁止腳踏車駕駛人使用車行道之其餘部份。在相同情形下，得准許加裝馬達腳踏車駕駛人使用腳踏車道，又如認為必要，亦得禁止此等駕駛人使用車行道之其餘部份。

第二十八條

聲響及光色警告

一 聲響警告裝置得僅用於：

(一) 發出適當警告，以避免事故；

(二) 聚居地區之外，允宜警告另一駕駛人將被超越時。聲響警告裝置發出之音響不應過分長久。

二 汽車駕駛人得於傍晚至黎明發出本公約第三十三條第五項規定之光色警告，不用聲響警告。在日間時分，若當時情況頗為相宜，亦得為本條第一項(二)款所稱之目的，而用光色警告。

三 締約國或其行政分區亦得為本條第一項(二)款所稱目的，准許在聚居地區使用光色警告。

第二十九條

軌行車輛

一 凡鐵道使用車行道者，所有用路人於電車及其他軌行車輛駛近時，均應儘速離開軌道，俾軌行車輛通過。

二 締約國或其行政分區得為道路上軌行車輛之行駛、及交會或超越此種車輛，採用與本章規定不同之特別規則，但締約國或其行政分區不得採取與本公約第十八條第七項牴觸之規定。

第三十條

車輛之裝載

一 凡車輛定有許可重量限額時，其滿載之重量不應超過許可之重量限額。

二 車輛之載貨應妥為安排，必要時並妥為裝載以免：

(一) 危及人身或損壞公私財產，尤其因貨物在路上拖曳或落於地上而造成之損害；

(二) 阻碍駕駛人視線或損害車輛之穩定與駕駛；

(三) 引起聲響、揚起塵埃、或造成任何其他可以避免之妨碍；

(四) 遮蔽燈光、包括停車燈及指向器、回光反射器、登記號碼、及依照本公約或國內立法之規定車輛必須裝置之登記國別標誌，或遮蔽依本公約第十四條第三項或第十七條第二項所作手勢。

三 所有用以捆綁或保護所載貨物之附件如纜索、鐵鏈、及罩布等、應緊綁所載物件，並繫牢之。所有保護裝載之附件均應符合本條第二項所定裝載之條件。

四 突出車輛前後及兩側之裝載，如其他車輛駕駛人可能注意不到突出物件時，概應明顯標識；夜間用以標識者，車前應用白燈及白色反光裝置，車後用紅燈及紅色反光裝置。尤其機動車輛：

(一) 突出車輛前面或後面之外一公尺（三呎四吋）以上之裝載概應標識；

(二) 所載貨物側面伸出車輛外緣，當其側面外端距車輛前面部位（邊）燈外端在〇·四〇公尺（十六吋）以上時，夜間應於前面標識，當其側面突出之外端距車輛後面紅色部位（邊）燈之外端在〇·四〇公尺（十六吋）以上時，夜間亦應於後面同樣標識。

五 本條第四項不得解釋為阻止締約國或其行政分區禁止限制或規定須特別核准上述第四項所稱之裝載突出。

第三十一條 發生事故時之行爲

一 以不妨礙關於救傷義務之國內立法規定爲條件，交通事故之所有有關駕駛人及其他用路人應：

(一) 儘可能立即停止，但以不致對交通引起其他危險爲限；

(二) 竭力在肇事地點確保交通安全，如該次事故有人死亡或重傷，在不影響交通安全之下，防止現場狀況之改變，包括對確定責任可能有用之痕跡之消失；

(三) 如經事故有關之其他人士請求，告知身分；

(四) 如事故致人傷亡，即向警察機關報告，並留守或返回事故現場，等候警察人員到場，非經警察人員准許或必須救傷，或本身需要照顧，不得離開。

二 締約國或其行政分區，於無重傷或有關人士無人請求報警時，得依國內立法之規定，不實施本條第一項(四)款之規定。

第三十二條 燈光：通則

一 本條所稱“夜間”，指傍晚至黎明之一段時間，亦指因霧、雪、大雨或通過隧道等視線不佳時之其他時間。

二 在夜間：

(一) 凡路上機動車輛，除加裝馬達腳踏車或無邊車之兩輪機器腳踏車外，概應依附件五第二十三段及第二十四段爲

汽車所作規定在前面至少顯示兩盞白燈或選擇之黃燈，後面顯示偶數紅燈。但國內立法得准許裝置向前之琥珀色部位(邊)燈。本款規定適用於汽車聯接一輛以上拖車之組合，遇此情形，應於最後拖車之後面裝置紅燈；適用本公約附件五第三十段規定之拖車應於前面顯示依該第三十段規定必須裝置之兩盞白燈；

(二) 凡不適用本項(一)款規定之車輛或車輛組合在路上時，前面至少應顯示一盞白燈或選擇之黃燈，後面至少應顯示一盞紅燈；遇前兩只顯示一燈或後面只顯示一燈時，該燈應置於車輛之中心線或與順行方向相反之一側；如為牲口拖曳車輛或手推車，發出此種燈光之器具得由駕駛人或在車輛上一側行走之護送人攜帶之。

三 本條第二項所稱燈光應相當明亮，確使其他用路人可以清楚看見車身；前面燈光與後面燈光不應由同一盞燈或同一裝置發出，但因車輛特性，尤其因車身短小，可在此種情形下具備此項條件時，不在此限。

四 (一) 雖有本條第二項之規定，

- (1) 該項規定對車輛臨時停車或停車於有燈光設備、在相當距離車身清晰可見之道路者不適用；
- (2) 機動車輛，長度不超過六公尺(二十呎)，寬度不超過二公尺(六呎六吋)且並未聯接其他車輛者，在聚居地區之道路臨時停車或停車時，得只顯示一燈，置於該車距臨時停車或停車所沿車行道邊沿較遠之一側；此燈

向前應為白色或琥珀色，向後應為紅色或琥珀色；

- (3) 本條第二項(二)款之規定不適用於兩輪腳踏車、兩輪加裝馬達腳踏車或無邊車、兩輪機器腳踏車等未裝電池、而在聚居地區車道極外邊沿臨時停車或停車者；

(二) 此外，國內立法得對下列車輛，免用本條之規定：

- (1) 在車道以外特別地區臨時停車或停車之車輛；
(2) 在交通十分稀少之住宅區街道臨時停車或停車之車輛。

五 不論情形如何，車輛均不得向前顯示紅燈，紅色反光裝置或紅色反光材料或向後顯示白色或選擇之黃色之燈光、反光裝置或反光材料；此項規定，並不適用於白色或選擇之黃色倒車燈光之使用，不適用於車後登記牌照之淺色數目或字母、國別標誌、或國內立法規定之其他識別標記之反光，不適用於此種牌照或標誌以淺色為地之反光、亦不適用於若干優先車輛之旋轉紅燈或閃光紅燈之使用。

六 締約國或其行政分區得於其認為無損於交通安全之可能範圍內，依國內立法對下列車輛免用本條之規定：

- (一) 牲口拖曳車輛或手推車；
(二) 特別形狀或種類之車輛，或用於特別用途及特別狀況之車輛。

七 本公約不得解釋為阻止國內立法規定由一人率領或排成行列之行人隊群及引導單獨或成群牲畜或牽引、馱負或騎乘牲口之駕馭人於本條第二項(二)款所稱情形下沿車行道移動時，

須顯示反光裝置或燈光。如此反光或發出之光，向前應為白色或選擇之黃色，向後應為紅色，或前後均為琥珀色。

第三十三條

燈光：附件五所規定燈光使用之規則

凡車輛上所裝備之遠光燈、近光燈或部位（邊）燈係依本公約附件五所詮釋，當該車依本公約第三十二條之規定於其車前至少顯示一盞或兩盞白燈或選擇之黃燈者，駕駛人應依下列條件使用燈光：

(一) 在道路照明清楚之聚居地區或在聚居地區以外而車行道有連續照明設備，且燈光充足，駕駛人能清楚見及相當距離之處，或在臨時停車時，均不應開亮遠光燈；

(二) 除國內立法准許因霧、雪、大雨、或通過隧道等視線不佳時，在日間時分使用遠光燈外，遇下列情形，不應開亮遠光燈，否則亦應改變其作用，以免眩目：

- (1) 駕駛人將與另一車輛交會時；如已用遠光燈，應即關閉或改變其作用，以求在相當距離外即免眩目，俾另一車輛駕駛人易於行進，毫無危險；
- (2) 一車緊跟他車之後時，則遠光燈得依本條第五項之規定使用，俾依本公約第二十八條之規定預示超車之意向；
- (3) 在必須避免使其他用路人或沿道路之水道或鐵道使用人眩目之任何其他情形；

(三) 除須遵守本項(四)款規定外，於上述(一)款及(二)款規定禁止使用遠光燈時，應開亮近光燈；又於近光燈足使駕駛人能清楚見及相當距離並使其他用路人遠距離望見車輛時，得用近光燈，不開遠光燈；

(四) 部位(邊)燈應與遠光燈、近光燈或霧燈一併使用。臨時停車或停車時，或於高速道路及本公約第二十五條第四項所稱道路以外之道路、照明情形良好、駕駛人能清楚見及相當距離、其他用路人亦能遠距離望見車輛時，部位燈得單獨使用。

三 凡車輛上所裝備之霧燈係依本公約附件五所詮釋者，只能於霧、雪或大雨時使用該燈。雖有本條第一項(三)款之規定，於此等情況使用霧燈應作為使用近光燈之代替，惟國內立法得於此種情形，准許同時使用霧燈及近光燈。

三 雖有本條第二項之規定，國內立法得准許於狹隘彎曲之道路，即使無霧、雪或大雨，亦得使用霧燈。

四 本公約不得解釋為阻止國內立法強制駕駛人在聚居地區使用近光燈。

三 第二十八條第二項所稱光色警告為每隔短時間間歇開亮近光燈或間歇開亮遠光燈或每隔短時間輪流開亮近光燈及遠光燈。

第三十四條

免 除

一 當優先車輛以特別光色及聲響警告裝置警告駛近時，

用路人均應避讓，必要時並應停止行駛，以便該車通過車行道。

三 國內立法得規定優先車輛駕駛人已以該車特別警告裝置預告其行駛，且不致危及其他用路人時，無須遵守本第貳章除第六條第二項以外之全部或任何規定。

四 國內立法得確定在何種範圍內，道路興築、修理或養護工作人員，包括此項工作所用設備之駕駛人，如已作必要之小心提防，於工作時無須遵守本第貳章之規定。

五 為超越或交會在道路上工作之本條第三項所稱設備，其他車輛駕駛人於必要範圍內，且以已作一切適當小心提防為限，得不顧本公約第十一條及第十二條之規定。

第叁章

准許汽車及拖車進入國際交通之條件

第三十五條

登 記

一 (一) 為具備享受本公約利益之資格，國際交通之汽車及輕拖車以外聯接於汽車之拖車，應經一締約國或其行政分區登記，汽車駕駛人應攜帶該締約國或其行政分區主管機關、或該締約國或其行政分區正式授權之會社代該締約國或其行政分區所發此項登記之有效證書。此項證書稱為行車執照，至少

應開具下列項目：

- 編號，稱爲登記號碼，依本公約附件二所述方式編成；
- 車輛初次登記之日期；
- 執照持有人之全名及住址；
- 車輛製造廠家之廠名或商標；
- 車底盤之編號（製造廠家之生產號碼或編號）；
- 如爲載運貨物車輛，其許可重量限額；
- 如非爲無限期，其有效期間。

執照所載詳細項目僅得用拉丁字體或所謂英文行書書寫，或重複兼用二者。

(二) 但締約國或其行政分區得決定在其領土內所發執照應登記製造年度，以代替初次登記日期。

三 雖有本條第一項規定，節連車輛在國際交通中並未拆開者，即使組成該車之牽引車輛及半拖車只有一個登記及一個執照，亦有權享受本公約規定之利益。

四 本公約不得解釋爲限制締約國或其行政分區對國際交通車輛非以該車乘車人姓名登記者，要求駕駛人對於佔有該車之權利提出證明之權。

五 建議締約國如尚未設立機構，應即設立，在國家階層或區域階層負責保管使用中汽車之紀錄，以及按車輛編製之每一行車執照詳細項目之中央紀錄。

第三十六條

登記號碼

一 國際交通中每輛汽車車前車後均應顯示登記號碼；但機器腳踏車僅須於車後顯示此種號碼。

二 國際交通中每輛登記之拖車應於車後顯示登記號碼。汽車牽引一輛或數輛拖車時，該輛拖車或最後一輛拖車如未登記，應顯示牽引車輛之登記號碼。

三 本條所稱登記號碼之組成及其顯示方式，應符合本公約附件二之規定。

第三十七條

登記國國別標誌

一 國際交通中每輛汽車車後除顯示登記號碼外，並應顯示登記國之國別標誌。

二 聯接於汽車之每輛拖車，依本公約第三十六條規定須於車後顯示登記號碼者，亦應於車後顯示發給登記號碼之國家之國別標誌。即使拖車係在其所聯接之汽車登記國以外之國家登記，亦適用本項規定；如拖車並未登記，應於車後顯示牽引車輛之登記國國別標誌，但在該國行駛時不在此限。

三 本條所稱國別標誌之組成及其顯示方式，應符合本公約附件三之規定。

第三十八條 識別標誌

國際交通中每輛汽車及每輛拖車應具備本公約附件四明定之識別標誌。

第三十九條 技術條件

國際交通中每輛汽車、每輛拖車及每一車輛組合應符合本公約附件五之規定，並應完好，運用自如。

第四十條 暫行條款

本公約依照第四十七條第一項發生效力之日起十年期間，國際交通中拖車不論其許可重量限額如何，即使並未登記，亦有權享受本公約各項規定之利益。

第肆章

汽車駕駛人

第四十一條

駕駛執照之效力

一 締約國應承認下列執照為有效：

(一) 以締約國語文或以締約國語文之一所書，如非以締約國語文所書但附有正式譯文之任何國內執照；

(二) 符合本公約附件六規定之任何國內執照；

(三) 符合本公約附件七規定之任何國際執照；准在其領土內駕駛該執照所許種類之車輛，但以該執照仍然有效，且為另一締約國或其行政分區或經該另一締約國正式授權之會社所發給者為限。本項規定不適用於學習駕駛證。

二 雖有前項規定：

(一) 駕駛執照之效力經特別註明條件，須持照人佩帶某種設備或車輛顧全駕駛人之傷殘而有某種裝置時，除非已具備此項條件，不應承認該執照為有效；

(二) 締約國得拒絕承認不滿十八歲之人所持駕駛執照在其領土內有效；

(三) 締約國得拒絕承認不滿二十一歲之人所持駕駛執照在其領土內駕駛本公約附件六及附件七所稱 C. D. E. 三類汽車或車輛組合之效力。

三 締約國擔允採取必要措施，務使各該國領土內對於駕

駛人之能力傾向及體力稱適非有相當保證，不發給本條第一項(一)(二)(三)各款所稱國內及國際駕駛執照。

四 爲本條第一項及第二項(三)款之適用：

(一) 本公約附件六及附件七所稱B類汽車得聯接一輛輕拖車；亦得聯接一輛許可重量限額超過七五〇公斤（一，六五〇磅）但不超過汽車空車重量之拖車，但以聯接車輛之合併許可重量限額不超過三，五〇〇公斤（七，七〇〇磅）爲限；

(二) 本公約附件六及附件七所稱C類或D類汽車得聯接一輛輕拖車，但以聯接結果不致不復屬於C類或D類爲限。

五 國內執照持有人，其執照之發給具備本公約所定最低限度條件者，始得發給國際執照。該國內執照號碼應記入國際執照，前者滿期後，後者即失效。

六 本條規定不要求締約國：

(一) 承認另一締約國領土內對經常居所於發照時係在本國領土內或經常居所自發照後已遷入本國領土內之人所發國內或國際執照之效力；

(二) 承認對經常居所於發照時不在發給執照之領土內或自發照後已將居所遷至另一領土之駕駛人所發上述執照之效力。

第四十二條

駕駛執照效力之停止

一 締約國或其行政分區於駕駛人在該國領土內觸犯規章依該國法律應吊銷其執照時，得吊銷該駕駛人在領土內使用其

國內或國際駕駛執照之權利。遇此情形，吊銷執照使用權利之締約國或其行政分區主管機關得：

(一) 吊銷並扣留執照至吊銷使用期間屆滿或持照人離開該國領土時為止，二者以先屆日期為準；

(二) 將吊銷執照使用權一事通知發給執照或代表發給執照之機關；

(三) 如為國際執照，則在執照上留作註記之空白處註明該執照在該國領土內不再有效；

(四) 遇並未實施本項(一)款所規定之程序時，於(二)款所稱通知外，再請發給執照或代表發給執照之機關將對關係人所作決定通知該關係人。

三 締約國應設法將依本條第一項(四)款所定程序通知該國之決定轉知關係人。

三 本公約不得解釋為禁止締約國或其行政分區對持有國內或國際駕駛執照之駕駛人如其情狀顯然可見或已證明不能安全駕駛、或其駕駛權利業經其經常居所所在之國家吊銷者，阻止其駕駛。

第四十三條

暫行條款

國際駕駛執照符合一九四九年九月十九日在日內瓦所訂道路交通公約之規定，且係在本公約依第四十七條第一項發生效力之日五年內發給者，在本公約第四十一條及第四十二條適用範圍內應予以與本公約規定之國際駕駛執照相同之待遇。

第五章

准許腳踏車及加裝馬達腳踏車從事國際交通之條件

第四十四條

一 國際交通中凡無引擎之腳踏車應：

(一) 具有靈活有效之制動器；

(二) 裝有於相當距離能聽見之車鈴；且不應攜帶其他聲響警告裝置；

(三) 於車後裝紅色反光裝置，並具備可使腳踏車前面顯示一盞白燈或選擇之黃燈，後面顯示一盞紅燈等之裝置。

二 在並未依本公約第五十四條第二項規定聲明加裝馬達腳踏車視為機器腳踏車之締約國領土內，國際交通中之加裝馬達腳踏車應：

(一) 具有兩個獨立制動器；

(二) 裝有在相當距離能聽見之車鈴或其他聲響警告裝置；

(三) 裝有有效之排氣消音器；

(四) 裝置適當設備，使其前面顯示一盞白燈或選擇之黃燈，後面顯示一盞紅燈及一個紅色回光反射器；

(五) 顯示本公約附件四所稱識別標記。

三 在已依本公約第五十四條第二項規定聲明加裝馬達腳踏車視為機器腳踏車之締約國領土內，加裝馬達腳踏車獲准進入國際交通之應備條件應為本公約附件五為機器腳踏車所定之條件。

第陸章

最後條款

第四十五條

一 本公約聽由聯合國會員國、任何專門機關或國際原子能總署會員國、國際法院規約當事國及經聯合國大會邀請為本公約締約國之任何其他國家於一九六九年十二月三十一日以前在紐約聯合國會所簽署。

二 本公約須經批准。批准書應交由聯合國秘書長存放。

三 本公約聽由本條第一項所稱任何國家加入。加入書應交由秘書長存放。

四 各國於簽署本公約或交存批准書或加入書時，應將依照本公約附件三為該國登記之車輛所選定進入國際交通時顯示之國別標誌通知秘書長。任何國家得於以後向秘書長再度提送通知書，改變其先前選定之國別標誌。

第四十六條

一 任何國家得於簽署、批准或加入本公約時，或於以後隨時向秘書長提送通知書，聲明本公約適用於對外關係由該國負責之所有任何領土。本公約應於秘書長收到通知書之日起三十日後，或於本公約對提送通知書之國家發生效力之日起，以較遲之日期為準，對通知書中指明之領土開始適用。

三 依據本條第一項提出聲明之國家，得於以後隨時向秘書長提送通知書，聲明本公約停止適用於通知書中所指明之領土，本公約應於秘書長收到通知書之日起一年後停止適用於此種領土。

三 凡依據本條第一項提送通知書之國家，應將其依照本公約附件三為關係領土內登記之車輛所選定從事國際交通時顯示之國別標誌通知秘書長。任何國家得於以後再度向秘書長提送通知書，改變其先前選定之國別標誌。

第四十七條

一 本公約應於第十五件批准書或加入書交存之日起十二個月後發生效力。

二 本公約對於第十五件批准書或加入書交存後批准或加入本公約之各國，應於各該國交存批准書或加入書之日起十二個月後發生效力。

第四十八條

本公約發生效力後，在締約國彼此關係上應即廢止並替代一九二六年四月二十四日在巴黎簽訂之汽車交通國際公約及道路交通國際公約、一九四三年十二月十五日起在華盛頓聽由各國簽署之美洲各國管制汽車交通公約及一九四九年九月十九日起在日內瓦聽由各國簽署之道路交通公約。

第四十九條

一 本公約生效一年後，任何締約國得對本公約提出一項或數項修正案。任何擬議之修正案案文應附具說明節略送交秘書長，由其轉達所有締約國。締約國應有機會於修正案文分發之日起十二個月期間通知秘書長，表示是否：(一)接受修正案；或(二)拒絕接受修正案；或(三)願意召集會議審議修正案。秘書長並應將擬議之修正案文遞送本公約第四十五條第一項所稱之所有其他國家。

二 (一) 依前項規定送達之任何擬議修正案，如於前項規定所稱十二個月期間，不及三分之一締約國通知秘書長表示拒絕接受或願意召集會議審議修正案時，該修正案應視為已被接受。秘書長應將任何擬議修正案之接受或拒絕接受以及召集會議之請求逐項通知所有締約國。如於規定之十二個月期間所收到之此項拒絕及請求之總數不及締約國總數之三分之一，秘書長應通知所有締約國，修正案將於前項規定所稱十二個月期間屆滿之日起六個月後對所有締約國發生效力，但締約國在規定期間曾表示拒絕接受修正案或請求召集會議審議者，不在此列。

(二) 任何締約國在上述十二個月期間曾拒絕接受某項擬議修正案或請求召集會議審議者得於該期間終了後隨時通知秘書長表示接受此項修正案，秘書長應將此項通知書轉達其他各締約國。此項修正案對於通知接受之締約國，應於秘書長收到其通知書之日起六個月後發生效力。

三 如某項擬議修正案未經依本條第二項規定接受，而於

本條第一項所規定十二個月期間通知秘書長拒絕接受擬議修正案之締約國不及總數之半，又如締約國總數中至少有一三分之一國家，但不少於十國、通知秘書長表示接受修正案或願意召集會議審議修正案，秘書長應召集會議以便審議擬議修正案或依本條第四項規定提送秘書長之任何其他提案。

四 依本條第三項規定召集會議時，秘書長應邀請本公約第四十五條第一項所稱之所有國家參加。秘書長應請所有被邀參加會議之國家於會議開幕日期至少六個月前，將各該國在擬議修正案之外希望會議審議之任何提案提送秘書長，並應於會議開幕日期至少三個月前，將此項提案送達所有被邀參加會議之國家。

五 (一) 本公約之任何修正案如經出席會議之國家三分二之多數通過，應視為被接受，但此項多數至少須包括出席會議之締約國之三分之二。秘書長應將通過修正案之事實通知所有締約國，此項修正案應於秘書長發送通知之日起十二個月後對所有締約國發生效力，但在此期間通知秘書長表示拒絕接受此項修正案之國家，不在此列。

(二) 在上述十二個月期間拒絕接受某項修正案之締約國得於以後隨時通知秘書長表示接受修正案，秘書長應將此項通知轉達所有其他締約國。此項修正案應於秘書長收到通知書之日起六個月後或於上述十二個月期間終了之日，以較遲之日期為準，對通知接受之締約國發生效力。

六 如擬議修正案未經遵依本條第二項視為接受，而本條第三項為召集會議所規定之條件又未克實現，則此項擬議修正案應即視為被否決。

第五十條

任何締約國得向秘書長提送書面通知，聲明退出本公約。退約聲明應於秘書長收到通知之日起一年後生效。

第五十一條

任何連續十二個月期間，締約國數目如少於五國時，本公約應即停止生效。

第五十二條

兩締約國或兩個以上締約國間關於本公約之解釋或適用問題之任何爭端不能以談判或其他方式解決時，得經任何關係締約國之請求，提請國際法院裁決。

第五十三條

本公約任何規定不得解釋為阻止締約國在符合聯合國憲章規定之範圍內，專為應付緊急情勢，採取其認為對外或對內安全所必要之行動。

第五十四條

一 任何國家得於簽署本公約或交存批准書或加入書時聲

明該國並不認爲其本國受本公約第五十二條之拘束。其他締約國對作有此種聲明之任何締約國應不受第五十二條之拘束。

三 任何國家得於交存批准書或加入書時向秘書長提送通知書，聲明在本公約適用範圍內，該國將加裝馬達腳踏車視爲機器腳踏車（第一條(四)項）。嗣後任何國家得隨時通知秘書長，撤回其聲明。

四 本條第二項所規定之聲明應於秘書長收到通知書之日起六個月後或於公約對提出聲明之國家發生效力之日，以較遲之日期爲準，發生效力。

五 對於依本公約第四十五條第四項或第四十六條第三項通知之先前選定之國別標誌之任何變更，應於秘書長收到通知書之日起三個月後發生效力。

六 對於本公約及其附件，應於本條第一項所規定之保留以外許可提出保留，但須以書面提出，如係在交存批准書或加入書以前提出，並須在各該項文書中加以確認。秘書長應將此種保留送達本公約第四十五條第一項所稱之所有國家。

七 依據本條第一項或第四項提出保留或聲明之任何締約國得隨時向秘書長提送通知書將其保留或聲明撤回。

八 依本條第五項提出之保留：

(一) 對提出保留之締約國在所保留之範圍內修改保留所關涉之公約規定；

(二) 對其他締約國在其與提出保留之締約國之關係上在同一範圍內修改各該項規定。

第五十五條

除本公約第四十九條及第五十四條所規定之聲明、通知及公文外，秘書長應將下列事項通知第四十五條第一項所稱之所有國家：

- (一) 依照第四十五條所爲之簽署批准及加入；
- (二) 依照第四十五條第四項及第四十六條所提出之通知及聲明；
- (三) 本公約依照第四十七條發生效力日期；
- (四) 本公約修正案依照第四十九條第二項及第五項發生效力日期；
- (五) 依照第五十條所爲之退約聲明；
- (六) 本公約依照第五十一條之終止。

第五十六條

本公約正本應交由聯合國秘書長存放，其中、英、法、俄及西文各本同一作準，合訂爲一本，聯合國秘書長應將其正式副本分送本公約第四十五條第一項所稱之所有國家。

爲此下列署名全權代表各秉本國政府正式授予之權，謹簽字於本公約，以昭信守。

公曆一千九百六十八年十一月八日訂於維也納。

附件一

准許國際交通汽車及拖車進入之義務之例外

一 締約國對於汽車、拖車或車輛組合，當其總重或軸載重或車身大小超過其國內立法為其在領土內登記之車輛所規定之限度者，得拒絕准許其進入該國領土從事國際交通。締約國領土內有國際重型車輛交通者，應設法締結區域協定，規定除次要道路外，該區域道路准許重量及車身大小不超過此等協定所規定數字之車輛或車輛組合進入國際交通之通行辦法。

二 在本附件第一段適用範圍內，下列裝置之側面突出並不認為超出所許可之最大寬度：

- (一) 輪胎接近着地之處及輪胎壓力指示器之接頭；
- (二) 安裝於車輪之防滑裝置；
- (三) 駕駛用鏡之設計，祇須施加適度壓力即向前後移動，因而不超出所許可之最大寬度者；
- (四) 側面指向器及標燈，但以此種突出不超出數公分為限；

(五) 荷載所蓋稅關印記及鞏固與保護此種印記之裝置。

三 締約國對於下列車輛組合，其使用為其國內立法所禁止者，得拒絕准許其進入各該國領土從事國際交通：

- (一) 機器腳踏車連同拖車；
- (二) 由汽車一輛及拖車若干輛組成之車輛組合；
- (三) 供運輸乘客之用之節連車輛。

四 締約國得拒絕准許適用本公約附件五第六十段所規定

例外之汽車及拖車進入其領土從事國際交通。

五 締約國對於加裝馬達腳踏車及機器腳踏車，其駕駛人及有乘客時其乘客不戴護盔者，得拒絕准許其進入該國領土從事國際交通。

六 締約國得規定任何汽車除兩輪加裝馬達腳踏車或無邊車之兩輪機器腳踏車外，必須具備本公約附件五第五十六段所稱之裝置，以便於該項車輛停留於車道時對該項車輛之存在所構成之危險發出警告，始得准許進入各該國領土從事國際交通。

七 締約國對於汽車之許可載重限額超過三，五〇〇公斤（七，七〇〇磅）者進入各該國領土內之若干崎嶇道路或若干崎嶇地形區域從事國際交通，得規定此種車輛必須遵照各該國國內立法就准許其本國所登記之同一許可載重限額之車輛進入此種道路或區域所訂特別規定。

八 締約國對於任何汽車之裝有光束不對稱之近光燈而此種光束未經改裝以配合各該國領土內之交通方向者，得拒絕准許其進入各該國領土從事國際交通。

九 締約國對於任何汽車或聯接於汽車之任何拖車之顯示不同於本公約第三十七條所規定之國別標誌者，得拒絕准許其進入各該國領土從事國際交通。

附件二

國際交通汽車及拖車之登記號碼

一 本公約第三十五條及第三十六條所稱之登記號碼應由數字或數字及字母組成。數字應為阿拉伯數字，字母應為大寫拉丁字體。此外亦得使用他種數字或字體，但如使用他種數字或字體時，則應加註阿拉伯數字及大寫拉丁字體。

二 登記號碼之組成與顯示應使位於車輛軸心線上之觀察者，於車輛停留狀態時在通常晝光下距離至少四十公尺（一三〇呎）之處即可識別；但締約國對於各該國所登記之車輛，得就機器腳踏車及特種汽車難於裝配相當大小之登記號碼足在距離四十公尺（一三〇呎）之處識別者，將此項最低限度之識別距離減少。

三 登記號碼之顯示於特製號牌者，此項號牌應屬扁平，並裝置於豎直或近乎豎直之位置，與車輛之縱向面中線形成直角。登記號碼之顯示或標繪於車身者，其顯示或標繪之表面應屬平面及豎直或近乎平面及豎直，而與車輛之縱向面中線形成直角。

四 以不違反第三十二條第五項之規定為條件，顯示或標繪登記號碼之號牌或表面得使用反光材料。

附件三

國際交通汽車及拖車之國別標誌

一 本公約第三十七條所稱之國別標誌應由一個至三個大寫拉丁字體之字母構成。此種字母之高度不得低於〇·〇八公尺（三·一吋）；其筆畫粗細不得小於〇·〇一公尺（〇·四吋）。字母應於長軸橫向之白地橢圓形上繪成黑色。

二 國別標誌僅有一字母時，橢圓形之長軸得呈豎直形。

三 國別標誌不得併入登記號碼，附加國別標誌之方式亦不得使其足以與登記號碼發生混淆，或使登記號碼不易辨認。

四 機器腳踏車及其拖車上之國別標誌，其橢圓形長短軸至少應為〇·一七五公尺（六·九吋）及〇·一一五公尺（四·五吋）。其他汽車及其拖車上之國別標誌，其橢圓形長短軸應至少如下：

（一）國別標誌之有三個字母者，〇·二四公尺（九·四吋）及〇·一四五公尺（五·七吋）；

（二）國別標誌所用字母不足三個者，〇·一七五公尺（六·九吋）及〇·一一五公尺（四·五吋）。

五 附件二第三段之規定對車輛上國別標誌之顯示適用之。

附件四

國際交通汽車及拖車之識別標記

一 識別標記應標明下列事項：

(一) 如係汽車：

- (1) 車輛製造廠家之名稱或商標；
- (2) 於車底盤、無車底盤時於車身、標明製造廠家之生產號碼或編號；
- (3) 如製造廠家在引擎上列有號碼時，引擎之號碼；

(二) 如係拖車，前款(1)(2)兩目所述標記。

(三) 如係加裝馬達腳踏車，汽缸容量及“CM”標記。

二 本附件第一段所稱標記應標刻於便於查驗之處，並須易於識別；此外標記並須不易更改或銷毀。標記中所用字母及數字須僅為拉丁字體或英文行書及阿拉伯數字，或重複兼用之。

附件五

汽車及拖車所應具備之技術條件

一 締約國依本公約第一條(四)款聲明願將空車重量不超過四百公斤(九百磅)之三輪車輛視為機器腳踏車者，應使此種車輛遵照本附件為機器腳踏車或汽車所訂定之規則。

二 在本附件適用範圍內，“拖車”一詞僅指設計聯接於汽車之拖車。

三 以不妨礙本公約第三條第二項(一)款之規定為條件，任何締約國得對該國所登記之汽車及該國國內立法所准許在道路通行之拖車制定補充本附件規定或較本附件規定更為嚴格之規則。

第壹章

制動(煞車)

四 在本章適用範圍內：

(一) 稱“一輪軸之車輪”者，謂以車輛之縱向面中線為基準對稱或大致對稱排列之諸車輪，縱非裝置於同一輪軸亦在所不問(前後串列輪軸以兩軸計)；

(二) 稱“行車制動器”者，謂通常用以使車輛減速及停止之裝置；

(三) 稱“停車制動器”者，謂在駕駛人不在車上時，如為拖車則在其不聯接於汽車時，使車輛保持於靜止狀態之裝置；

(四) 稱“副(緊急)制動器”者，謂於行車制動器失靈時用以使用車輛減速及停止之裝置。

甲. 機器腳踏車以外之汽車之制動

三 機器腳踏車以外每輛汽車必須裝有駕駛人在駕駛座位可以運用自如之各種制動器。此等制動器須能發揮下列三種制動作用：

(一) 行車制動器須能使車輛減速，並能以安全、迅速及有效之方式使其停止，不論其載重情形如何，亦不問其行進之道路之上下坡度如何；

(二) 停車制動器須不論車輛之載重情形如何，能在百分之十六之上下坡度上使其保持於靜止之狀態，制動器之作用面由一種動作純屬機械性之裝置固着於制動之位置；

(三) 副(緊急)制動器須不論車輛之載重情形如何，縱在行車制動器失靈時，亦能在適當距離內使車輛減速及停止。

六 以不違反本附件第五段之規定為條件，發揮上述三種制動功能(行車制動器、副制動器及停車制動器)之裝置得使用共同零件；合併操縱裝置之許可，以至少保持兩種單獨操縱裝置為條件。

七 行車制動器應管制車輛之全部車輪；惟具有兩個以上輪軸之車輛，則對於一輪軸之車輪不予施制亦所許可。

八 副(緊急)制動器須能在車輛縱向面中線之兩邊至少各管制一個車輪；停車制動器亦適用同樣規定。

九 行車制動器及停車制動器應經由以適當之堅固構成部分永久聯接於車輪之制動面發生作用。

一〇 制動面須不能與車輪脫離，但若干制動面許可此種脫離，其條件如下：

(一) 脫離僅係暫時性質，例如在換擋時；

(二) 就停車制動器而言，脫離僅能以駕駛人之動作行之；

(三) 就行車制動器或副（緊急）制動器而言，脫離後依然可能以本附件第五段所規定之效率實施制動。

乙．拖車之制動

一一 以不妨礙本附件第十七段(三)款之規定為條件，除輕拖車外，每一拖車應具備制動器如下：

(一) 行車制動器須能使車輛減速，並能以安全、迅速及有效之方式使其停止，不論其載重情形如何，亦不問其行進之道路之上下坡度如何。

(二) 停車制動器須不論車輛之載重情形如何，能在百分之十六之上下坡度上使其保持於靜止之狀態，制動器之作用面由一種動作純屬機械性之裝置固着於制動之位置。此項規定不適用於非使用工具不能將其與牽引車輛解脫之拖車，但其停車制動器須符合對於車輛組合之要求。

一二 發揮上述兩種制動功能（行車制動及停車制動）之裝置得使用共同零件。

一三 行車制動器應管制拖車之全部車輪。

一四 行車制動器須能由牽引車輛之行車制動操縱裝置使其發生作用；但拖車之許可載重限額不超過三，五〇〇公斤（七，七〇〇磅）者，得用拖車行進之際，僅藉拖車進逼牽引車輛而發生作用（越進制動）之制動器。

一五 行車制動器及停車制動器應經由以適當之堅固構成部分永久聯接於車輪之制動面發生作用。

一六 制動裝置應使拖車行進中聯接裝置中斷時，拖車即自動停止。但此項要求不適用於僅有一輪軸或具有兩輪軸而彼此相距不足一公尺（四〇吋）之拖車，但須其許可載重限額不超過一，五〇〇公斤（三，三〇〇磅），且除半拖車外，於聯接裝置以外，復裝置有本附件第五十八段所規定之補充聯接器。

丙．車輛組合之制動

一七 除本章甲乙兩部關於單獨車輛（汽車及拖車）之規定外，下列規定適用於此兩車輛之組合：

- (一) 每一組成車輛之制動裝置須彼此配合；
- (二) 行車制動作用應在各組成車輛間為適當之分佈，並同步發揮；
- (三) 無行車制動器之拖車許可載重限額不得超過牽引車輛空車重量加駕駛人重量總額之半。

丁．機器腳踏車之制動

一八 (一) 每輛機器腳踏車應裝有制動器兩具，其中一具至少管制一或數個後輪，另一具至少管制一或數個前輪；如機器腳踏車附有邊車，無須對邊車車輪實施制動。此等制動裝置須能使機器腳踏車減速，並能以安全、迅速及有效之方式使其停止，不論其載重情形如何，亦不問其行進之道路之上下坡度如何。

(二) 除本段(一)款之規定外機器腳踏車具有以車輛中央縱向軸線爲基準對稱排列之三車輪者、應裝置符合本附件第五段(二)款所載條件之停車制動器。

第貳章

車燈與反光裝置

一六 在本章適用範圍內：

稱“遠光燈”者，謂用以向車輛前方遠距離照明道路之車燈；

稱“近光燈”者，謂用以向車輛前方照明道路而不致使對面駕駛人及其他用路人感覺過於眩目或不便之車燈；

稱“前面部位(邊)燈”者，謂用以指示自前面觀察時車輛之存在及其寬度之車燈；

稱“後面部位(邊)燈”者，謂用以指示自後面觀察時車輛之存在及其寬度之車燈；

稱“停止燈”者，謂用以向車輛後方之其他用路人指示駕駛人正在施用行車制動器之車燈；

稱“霧燈”者，謂遇有霧、雪、暴風雨或揚塵風沙時用以改進照明道路之車燈；

稱“倒車燈”者，謂用以照明車輛後方之道路，並向其他用路人發出警告訊號，表示該車正在倒退或即將倒退之車燈；

稱“指向燈”者，謂用以向其他用路人指示駕駛人擬向右或向左轉變方向之燈；

稱“回光反射器”者，謂藉與車輛不相聯接之光源——觀察者即置身於此光源之附近——所發光線之反射作用，以指示該車輛之存在之裝置；

稱“發光面”者，就燈光而言，謂可以望見其發射燈光之表面；就回光反射器而言，謂可以望見其反射回光之表面。

二〇 本章所稱燈光之顏色應盡量使其符合本附件附錄中所載之定界。

二一 機器腳踏車以外每輛汽車在平路行駛之時速能超過四十公里（二十五哩）者應在車前裝置偶數之白色或選擇之黃色遠光燈，其光度須能在夜間天氣晴朗之時充分照明道路至車輛前方至少一百公尺（三二五呎）之距離。遠光燈發光面之外緣無論如何不應較近光燈發光面之外緣更為接近車輛之極外邊緣。

二二 機器腳踏車以外每輛汽車在平路行駛之時速能超過十公里（六哩）者應於車前裝置白色或選擇之黃色近光燈兩盞，其光度須能在夜間天氣晴朗之時充分照明道路至車輛前方至少四十公尺（一百三十呎）之距離。任何一邊之近光燈，其發光面離車輛之縱向面中線最遠之點不得距車輛之極外邊緣超過〇·四〇公尺（十六吋）。汽車裝置之近光燈不得多於兩盞。近光燈應經調整，符合本附件第十九段之定義。

二三 無邊車之兩輪機器腳踏車以外每輛汽車應在車前裝置白色前面部位（邊）燈兩盞；但前面部位（邊）燈併入放射選擇之黃色光之遠光燈或近光燈者，亦可用選擇之黃色。此項前面部位（邊）燈如為車輛前面開亮之唯一燈光時，應於夜間天氣晴朗之時，在距離至少三百公尺（一千呎）之處即可望見而不致使其他用路人感覺過於眩目或不便。任何一邊前面部位燈之照明面離車輛之縱向面中線最遠之點不得距車輛之極外邊緣超過〇·四〇公尺（十六吋）。

二四 (一) 無邊車之兩輪機器腳踏車以外每輛汽車應在車後裝置偶數之紅色後面部位(邊)燈，於夜間天氣晴朗之時，在距離至少三百公尺(一千呎)之處即可望見而不致使其他用路人感覺過於眩目或不便。任何一邊後面部位燈之照明面離車輛之縱向面中線最遠之點不得距車輛之極外邊緣超過〇·四〇公尺(十六吋)。

(二) 每輛拖車應在車後裝置偶數之紅色後面部位(邊)燈，於夜間天氣晴朗之時，在距離至少三百公尺(一千呎)之處即可望見而不致使其他用路人感覺過於眩目或不便。任何一邊後面部位燈之照明面離拖車之縱向面中線最遠之點不得距拖車之極外邊緣超過〇·四〇公尺(十六吋)。但拖車之總寬度不超過〇·八〇公尺(三十二吋)者，如係聯接於無邊車之兩輪機器腳踏車時，則僅裝直後面部位燈一盞亦屬許可。

二五 汽車或拖車在後面顯示登記號碼者，應有照明號碼之裝置，使在夜間天氣晴朗之時車輛處於靜止狀態時，爲此種裝置照明之號碼在後方距離二十公尺(六十五呎)之處即可識別；但任何締約國得按其依照本公約附件二第二段爲同類車輛減少之晝間最小識別距離之同一比例，減少此項夜間最小識別距離。

二六 所有汽車(包括機器腳踏車)及所有由汽車及一輛或數量拖車聯接而成之車輛組合，其電路之聯接，應使汽車之遠光燈、近光燈、霧燈及前面部位(邊)燈以及上述第二十五段所指之燈光裝置除非同時開亮汽車或車輛組合之最後後面部位(邊)燈外，不能將其開亮。

但遠光燈或近光燈係用於發出本公約第三十三條第五項所

稱光色警告時，此項規定不適用之。此外，電路之連接應使汽車之近光燈、遠光燈或霧燈開亮時，其前面部位（邊）燈亦同時開亮。

二七 無邊車之兩輪機器腳踏車以外每輛汽車應於其後面至少裝置非三角形之紅色回光反射器兩具。車輛任何一邊之照明面離車輛縱向面中線最遠之外緣不得距車輛之極外邊緣超過〇·四〇公尺（十六吋）。回光反射器於夜間天氣晴朗之時經車輛之遠光燈照射時，應為該車輛駕駛人在距離至少一百五十公尺（五百呎）之處即可望見。

二八 拖車應於其後面至少裝置紅色回光反射器兩具。此項回光反射器應作等邊三角形，頂點向上，一邊與地平線平行，每邊長度不得小於〇·一五公尺（六吋），亦不得大於〇·二〇公尺（八吋）；三角形內不得裝置訊號燈。此項回光反射器應符合上述第二十七段所規定可見距離之要求。拖車之任何一邊之照明面離拖車縱向面中線最遠之外緣不得距拖車之極外邊緣超過〇·四〇公尺（十六吋）。但拖車之總寬度不超過〇·八〇公尺（三十二吋）者，如係聯接於無邊車之兩輪機器腳踏車時，得僅裝回光反射器一具。

二九 拖車應在其前面裝置非三角形之白色回光反射器兩具。此項回光反射器應符合上述第二十七段所規定關於裝置部位及可見距離之要求。

三〇 拖車之寬度超過一·六〇公尺（五呎四吋）者，應在其前面裝置白色前面部位（邊）燈兩盞。此項前面部位（邊）燈應裝置於儘量靠近拖車極外邊緣之處，無論如何應使照明面離拖車縱向面中線最遠之外緣距拖車極外邊緣不超過〇·一五公尺（六吋）。

三六 有邊車或無邊車之兩輪機器腳踏車以外之汽車在平路行駛之時速能超過二十五公里（十五哩）者，應在其後面裝置紅色停止燈兩盞，其發光強度須顯然大於後面部位（邊）燈。同樣規定適用於車輛組合中位置最後之拖車；但小型拖車由於體積關係，使牽引車輛之停止燈仍可望見者，無須裝置停止燈。

三七 除加裝馬達腳踏車經締約國遵照本公約第五十四條第二項聲明視為機器腳踏車者，各該國可能准予免除上述義務之全部或一部份外：

(一) 兩輪機器腳踏車不論有無邊車，應裝置顏色及可見距離符合上述第二十二段所規定條件之近光燈一盞；

(二) 兩輪機器腳踏車不論有無邊車，其行駛平路之時速能超過四十公里（二十五哩）者，應於近光燈之外至少裝置顏色及可見距離符合上述第二十二段所規定條件之遠光燈一盞。此項機器腳踏車裝有一盞以上之遠光燈者，其位置應儘量接近；

(三) 兩輪機器腳踏車不論有無邊車，其所裝近光燈不得多於一盞，遠光燈不得多於兩盞。

三八 無邊車之兩輪機器腳踏車應於前面裝置顏色及可見距離符合上述第二十三段所規定條件之前面部位（邊）燈一盞或兩盞。此項機器腳踏車之裝有前面部位（邊）燈兩盞者，其位置應儘量接近。無邊車之兩輪機器腳踏車所裝之前面部位（邊）燈不得多於兩盞。

三九 無邊車之兩輪機器腳踏車應在後面裝置顏色及可見距離符合上述第二十四段（一）款所規定條件之後面部位（邊）燈一盞。

四〇 無邊車之兩輪機器腳踏車應在後面裝置顏色及可見距離符合上述第二十七段規定條件之回光反射器一具。

三六 除遵照第五十四條第二項聲明加裝馬達腳踏車視為機器腳踏車之締約國可能對有邊車或無邊車之兩輪加裝馬達腳踏車免除下述義務外，兩輪機器腳踏車不論有無邊車均應遵照上述第三十一段之規定裝置停止燈一盞。

三七 以不妨礙為無邊車之兩輪機器腳踏車所制關於燈光及裝置之規定為條件，任何附着於兩輪機器腳踏車之邊車應在前面裝置顏色及可見距離符合上述第二十三條所規定條件之前面部位（邊）燈一盞，在後面裝置顏色及可見距離符合上述第二十四段（一）款所規定條件之後面部位（邊）燈一盞，與顏色及可見距離符合上開第二十七段所規定條件之回光反射器一具。電路之連接應使機器腳踏車之後面部位（邊）燈開亮時，邊車之前面部位（邊）燈及後面部位（邊）燈即同時開亮。不論在何種情形下，邊車不^{*}得裝置遠光燈或近光燈。

三八 汽車之具有三車輪，以車輛之縱向面中線為基準對稱安裝、而依照本公約第一條（四）款視為機器腳踏車者，應具備上述第二十一段、第二十二段、第二十三段、第二十四段（一）款、第二十七段及第三十一段所規定之裝置。但如此種車輛之寬度不超過一·三〇公尺（四呎三吋），則裝有遠光燈一盞及近光燈一盞即為足夠。在此種情形下不適用關於照明面至車輛外緣距離之規定。

三九 除車輛之駕駛人能以其他用路人可自各種角度望見之手臂訊號表示其轉變方向者外，汽車應具備琥珀色閃光之固定指向燈以偶數裝配於車輛，為受該車輛行動影響之用路人晝

* 譯者註：英文本此處漏“not”一字，中文本已照條約科簽字正本校正。

夜所能望見。閃光燈閃光之頻率應為每分鐘九十次，容許差異至增減三十次。

四〇 有邊車或無邊車之兩輪機器腳踏車以外之汽車裝備霧燈者，應為白色或選擇之黃色並成偶數，其裝置位置應使其照明面任何一點均不高於近光燈照明面之最高點，並使任何一邊照明面離車輛縱向面中線最遠之點距該車輛之極外邊緣不超過〇·四〇公尺（十六吋）。

四一 倒車燈不得使其他用路人感覺過於眩目或不便。汽車之裝置倒車燈者，應發射白色、琥珀色或選擇之黃色燈光。操縱倒車燈之裝置應使該燈僅於接合倒車檔時始能開亮。

四二 除指向燈外，汽車或拖車所裝置之燈不得為閃光燈，但依照締約國之國內立法用以標示無須遵守一般交通規則或出現於道路時使其他用路人必須特別小心提防之車輛或車輛組合之燈，尤其是優先車輛、車輛隊伍、體積異常龐大之車輛及工程或道路養護車輛或機具之燈，不在此列。締約國得准許或要求除發射紅光之車燈外，若干車燈之裝置須使其全部或一部能發出閃光訊號，以表示該車輛暫時具有特別危險。

四三 在本附件規定之適用範圍內：

(一) 不論是否完全相同任何具有同樣功能與顏色之兩個以上之車燈之組合，其照明面在與車輛縱向面中線垂直之豎向面上之投影，在外切該照明面投影之最小長方形中所佔面積不少於百分之五十者，視為一個車燈；

(二) 呈寬帶形之單一照明面以車輛縱向面中線為基準對稱配置、延伸至車輛極外邊緣〇·四〇公尺（十六吋）以內、其長度至少達〇·八〇公尺（三十二吋）者，視為兩個或偶數

車燈。此種表面應至少由安裝於儘量接近兩端之兩個光源供給照明。照明面得由若干單元組成，其排列應使不同單元之照明面在與車輛縱向面中線垂直之豎向面上之投影在外切上述各單元照明面投影之最小長方形中所佔面積不少於百分之五十。

四四 個別車輛之燈光具有同一功能且面對同一方向者，應屬同一顏色。成偶數之車燈及回光反射器應以車輛之縱向面中線為基準對稱裝置，但車輛之外形不對稱者不在此列。每對燈光之強度應大致相同。

四五 不同種類之車燈以及在不違反本章其他各段規定之條件下之車燈與回光反射器，得集合或合併於同一裝置內，但須此等車燈及反射器符合本附件中所適用之各項規定。

第叁章

其他要件

駕駛機械

四六 汽車應裝有堅固之駕駛機械使駕駛人轉變車輛之方向時容易、迅速而準確。

駕駛用（照後）鏡

四七 有邊車或無邊車之兩輪機器腳踏車以外每輛汽車應裝有一面或數面駕駛用（照後）鏡；此項駕駛用鏡之數目、大小及配置應使駕駛人可以望見該車後面之交通。

聲響警告裝置

四八 汽車應至少裝有一具相當強大之聲響警告裝置。

警告裝置所發出之聲音應連續均勻而不刺耳。優先車輛及公共載客車輛得加裝補充聲響警告裝置而不受上項要求之拘束。

擋風玻璃刮水刷

四六 每輛汽車具備擋風玻璃，其大小及式樣使駕駛人通常非透過擋風玻璃之透明部份不能自駕駛座位望見前面道路者，應於適當地位至少裝置一具有效而結構堅固之擋風玻璃刮水刷，發揮功用時無須駕駛人不斷動作。

擋風玻璃洗滌器

四七 每輛汽車至少必須裝置一具擋風玻璃刮水刷者，應一併裝置擋風玻璃洗滌器。

擋風玻璃及窗

四八 在所有汽車及所有拖車上：

(一) 構成車輛之車身構造一部分包括擋風玻璃及任何內部分隔物在內之透明物質，應於萬一破碎時絕少傷害身體之危險；

(二) 擋風玻璃之透明部份應以透明度不減損之物質製成；透明部份之性能應使經由擋風玻璃向外透視物體時，其形狀不發生顯著之變相，且如萬一破碎時，駕駛人對於道路仍保有足夠清晰之視界。

倒車裝置

四九 汽車應裝有可自駕駛人座位操縱之倒車裝置。但

此項裝置對於機器腳踏車或三輪汽車係以車輛縱向面中線為基準對稱排列者，除其許可載重限額超過四百公斤（九百磅）者外，並無強制性質。

排汽消音器

五三 用以推進汽車之每一內燃機應裝置一具有效之排汽消音器；此類裝置應不使駕駛人自駕駛座位所能使其停止作用。

輪胎

五四 汽車及拖車之車輪應裝備充氣輪胎，充氣輪胎之狀態應為縱在潮濕之道路上亦足以確保安全狀況，包括附着力在內。但此項規定並不阻止締約國授權使用其他與充氣輪胎功用至少相等之裝置。

速度計

五五 汽車在平路行駛之時速能超過四十公里（二十五哩）者應裝有速度計；但締約國得對若干類機器腳踏車及其他輕型車輛免除此項要求。

汽車所應具備之警告裝置

五六 本公約第二十三條第五項及其附件一第六段所稱之裝置應為：

(一) 等邊三角形之標牌，每邊長度須不少於〇·四〇公尺（十六吋），邊鑲紅色、寬度須不少於〇·〇五公尺（二吋），標牌內部須為空心或作淺色；紅色鑲邊應藉透明度而照

明或裝配反光帶；標牌之裝置應使其能堅定直立於豎向位置；
或

(二) 某種其他同樣有效之裝置，由車輛登記國以法律定之。

防竊裝置

五七 汽車應安設防竊裝置，此種裝置可於車輛在停車狀態時使其緊要構成部分之一失去作用或發生阻塞。

輕拖車之聯接裝置

五八 拖車除半拖車外，其未裝有本附件第十六段所稱自動制動器者，應於聯接裝置以外加裝補充聯接器（鍊條、纜索等等），此項聯接器可於聯接裝置中斷時防止牽引桿觸及地面並使拖車保有若干殘餘駕駛作用。

一般規定

五九

(一) 汽車之機件及裝備應儘可能避免引起失火或爆炸之危險；亦不應導致過份發出有毒氣體、濃烟、臭氣或噪音。

(二) 汽車之高電壓發火裝置應儘可能不過分發出無線電干擾以致造成易於覺察之障礙。

(三) 汽車之構造應使駕駛人之前方及左右兩方之視界足以確保其行車安全。

(四) 汽車及拖車之構造及裝備應儘可能於萬一發生事故時減少對於乘車人及其他用路人之危險。汽車及拖車內部

或外部之裝飾品或其他物體不得有可能對乘車人或其他用路人發生危險之不必要之突出部分或隆起部分。

第肆章

免除

六〇 在國內交通範圍，締約國得准許下列車輛免除適用本附件之規定：

(一) 汽車及拖車由於設計關係其在平路行駛之速率不超過每小時二十五公里（十五哩）或其速率經國內立法限制為每小時二十五公里者；

(二) 殘廢人用車，即專為供身體有缺陷之人或殘廢之人使用而設計製造——並非僅屬改裝——之小型汽車，且通常即由此種人專用者；

(三) 用於實驗之車輛，其目的在求追隨技術進展，並改進道路安全者；

(四) 特種類型之車輛，或在特殊情形下為特殊目的而使用之車輛；

六一 締約國亦得對於下列情形，准許各該國所登記而可能進入國際交通之車輛免除適用本附件之規定：

(一) 准許本附件第二十三段及第三十段所稱之部位(邊)燈及本附件第二十九段所稱之回光反射器使用琥珀色；

(二) 准許本附件第三十九段所稱指向燈之裝置於車輛後面者使用紅色；

(三) 准許本附件第四十二段末句所稱車燈之裝置於車

輛後面者使用紅色；

(四) 特種用途車輛由於其外形非使用架設裝置無法遵行上述規定，而此種架設裝置易於損壞或扯去者，關於其車燈之部位；

(五) 准許其登記之車輛使用兩盞以上之奇數遠光燈；

(六) 關於裝載長形荷載物（樹幹、筒管等等）之拖車，在行動時不聯接於牽引車輛，而僅藉載重附着於牽引車輛者。

第五章

過渡條款

六三 本公約發生效力前或發生效力後兩年內在締約國領土內初次登記之汽車及開始使用之拖車不受本附件各項規定之拘束，但須符合一九四九年道路交通公約附件六第壹、貳、參部份所載之要求。

附 錄

獲得本附件所指顏色之濾
色器定界（三原色座標）

紅 色：趨向黃色之限度： $Y \leq 0.355$

趨向紫色之限度¹： $Z \leq 0.008$

白 色：趨向藍色之限度： $X \geq 0.310$

趨向黃色之限度： $X \leq 0.500$

¹ 註明處所採用之限度與照明會所建議者不同，因車燈光
力來源之端鈕電壓各種車輛大不相同。

趨向綠色之限度： $Y \leq 0.150 + 0.640X$

趨向綠色之限度： $Y \leq 0.440$

趨向紫色之限度： $Y \geq 0.050 + 0.750X$

趨向紅色之限度： $Y \geq 0.382$

琥珀色²：趨向黃色之限度¹： $Y \leq 0.429$

趨向紅色之限度¹： $Y \geq 0.398$

趨向白色之限度¹： $Z \leq 0.007$

選擇之

黃色³：趨向紅色之限度¹： $Y \geq 0.138 + 0.580X$

趨向綠色之限度¹： $Y \leq 1.29X - 0.100$

趨向白色之限度¹： $Y \geq -X + 0.966$

趨向光譜價值之限度¹： $Y \leq -X + 0.922$

查核此等濾色器之色度特性時應使用色溫度開氏二八五四度時之白色光源（相當於國際照明問題委員會〔照明會〕之發光體 A）。

² 適用於至今通稱為“橙色”或橙黃之汽車標誌顏色。相當於照明會顏色三角形中“黃色”帶之特定部分。

³ 僅適用於近光燈及遠光燈。就霧燈之特例而言，如顏色之純度不少於 0.820，趨向白色之限度由 $Y \geq -X + 0.966$ 改變為 $Y \geq -X + 0.940$ 及 $Y = 0.440$ ，其選擇性即認為良好。

附件六

國內駕駛執照

一 國內駕駛執照應為 A7 開式之單張（寬七四公厘長一〇五公厘，等於寬二·九一吋長四·一三吋），或為複合張（寬一四八公厘長一〇五公厘，等於寬五·八二吋長四·一三吋）或三合張（寬二二二公厘長一〇五公厘，等於寬八·七八吋，長四·一三吋）而可以摺疊為 A7 開式者。顏色應作粉紅色。

二 國內駕駛執照應以發照機關或被授權發照之機關所規定之一種或數種語文印製；執照上須具有 "Permis de Conduire" 之法文標題，加註其他語文標題與否均可。

三 駕駛執照上以手寫或打字記入之事項應限用拉丁字體或英文行書，或重複兼用兩者。

四 駕駛執照中兩頁應符合下列格式之第一頁及第二頁。以不改變計及本公約第四十一條第四項規定後 A. B. C. D. E. 五類車輛之定義、不改變其參考字母或有關持照人身份諸項目之實質為條件，縱在細節方面與格式有所出入，亦視為符合此項規定。國內駕駛執照之遵照一九四九年九月十九日在日內瓦所訂道路交通公約附件九規定格式者，特別認為符合本附件之規定。

五 執照中應否列入第三頁格式及應否載入其他事項，由國內立法定之；如備有空白以示住址更動情形，除遵照一九四九年附件九格式之執照外，此種空白應位於執照第三頁反面之上部。

各頁格式

第一頁

第二頁

第三頁

駕駛執照		PERMIS DE CONDUIRE		
1. 姓氏	.....	.....	.....	至.....年.....月.....日
2. 名號	.....	.....	.....	止有效.....年.....月.....日
3. 出生日期 ⁴ 及出生地 ⁵	.....	.....	.....	至.....年.....月.....日
4. 住址	.....	.....	.....	止有效.....年.....月.....日
持照人簽名 ⁶	.....	.....	.....	至.....年.....月.....日
5. 發照機關	.....	.....	.....	止有效.....年.....月.....日
6. 發照地點	.....	.....	.....	至.....年.....月.....日
7. 至.....年.....月.....日止有效	.....	.....	.....	止有效.....年.....月.....日
第.....號	.....	.....	.....	.....
簽字及其他	.....	.....	.....	.....
本執照許可駕駛之車輛種類:				
A	機器腳踏車	.....	.....	.....
B	汽車——A類之機器腳踏車除外—— 之許可載重限額不超過三·五〇〇公 斤(七·七〇〇磅), 除駕駛人座位 外具有座位不多於八個者。	.....	.....	.....
C	汽車之用以載貨, 其許可載重限額, 超過三·五〇〇公斤(七·七〇〇磅) 者。	.....	.....	.....
D	汽車之用以載客, 除駕駛人座位外具 有八個以上座位者。	.....	.....	.....
E	車輛組合其牽引車輛所屬之種類為駕 駛人領有執照(B與/或C與/或D), 但其本身並不屬於該類車輛者。	.....	.....	.....
相片 寬三五公厘長 四五公厘(等 於寬一·三七 吋長一·七五 吋)				

1. 在單摺格式（摺合後封面一頁非格式頁時）及雙摺格式，此項記載得列於封面一頁。
2. 記入國名或本公約附件三所規定之國別標誌。上述註一對本欄同樣適用。
3. 此處得填入父名或夫名。
4. 出生日期不明時可填報發照時之大概年齡。
5. 出生地不明時可留空白。
6. “或拇指印”，簽名或拇指印及所留空白得予刪去。
7. 執照之列入格式第三頁者，登入本欄與否聽便。
8. 發照機關或經該機關授權發照之會社簽字並／或蓋印戳。單摺格式（摺合後封面一頁非格式頁時）及雙摺格式，印戳得蓋於封面一頁。
9. 發照機關印戳，需要時並註明蓋用印戳日期。此項印戳應蓋在格式第二頁車輛種類定義之旁右手一欄中，並以執照所適用之車輛種類之欄為限；格式第三頁右手一欄記載關於延期之資料時適用同樣規定。
締約國得不於格式第二頁右手欄中蓋用印戳，而於格式第一頁加列項目八：“種類”，記入駕駛執照所適用之車輛種類之字母，並對執照所不適用之每類車輛註上星號（例如：A, B^{***}）。
10. 為國內立法所規定之他類車輛保留之空白。
11. 發照國主管機關如有需要，可在此處空白另加附註，其中包括使用之限制條件（例如“須帶矯正眼鏡”，“僅准許駕駛第．．號車輛”，“車輛須有供獨腿人駕駛之設備”）。遇有上述註九所規定之情形，此項附註以記入格式第一頁為最佳。

其他附註可記入格式各頁以外之篇幅。

附件七

國際駕駛執照

一 國際駕駛執照應為 A6 開式小冊（寬一四八公厘長一〇五公厘，等於寬五·八二吋長四·一三吋）。封面應作灰色，內部各頁應為白色。

二 封面頁之外表及內面應分別遵照下列格式第一頁及第二頁；以發照國本國語文或至少以其本國語文之一印製之。最後兩內頁應為符合下列格式三之面對頁；以法文印製之。此兩頁中之第一頁應譯為數種語文載於在前之內頁，此等語文應包括英文、俄文及西班牙文在內。

三 執照上以手寫或打字記入之事項應用拉丁字體或英文行書。

四 締約國發給或授權發給之國際駕駛執照，其封面係以英文、法文、俄文或西班牙文以外之語文印製者，應將下列格式第三頁全文譯成該種語文，送達聯合國秘書長。

格式第一頁 (封面之外頁)

. 1

國際汽車交通
國際駕駛執照
第 . . 號

一九六八年十一月八日道路交通公約

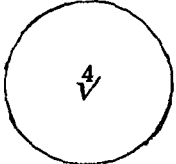
有效期間 2

發照機關

地點

日期

國內駕駛執照號碼



3

- 1 發照國國名及附件三所規定之國別標誌。
- 2 自發給日期起滿三年或至國內駕駛執照滿期之日為止，以先屆之日期為準。
- 3 發照機關或發照會社簽署。
- 4 發照機關或發照會社印戳。

格式第二頁（封面之內頁）

本執照在 ¹ 領土內無效。

本執照在所有其他締約國領土內一律有效。 本
執照所許可駕駛之車輛種類載明於本小冊末尾。

²

本執照並不影響持照人在旅行所經各國遵守關於
居住及執行職業之法律規章之義務。 本執照於持照
人在一國設定經常居所時即在該國停止生效，尤須注
意。

¹ 此處登入持照人經常居住之締約國國名。

² 所留空白充開列締約國國名之用（開列與否聽便）。

格式三
左手頁

關於駕駛人之資料	姓氏	—
	名號 ¹	二
	出生地 ²	三
	出生日期 ³	四
	住址	五
本執照許可駕駛之車輛種類		
機器腳踏車	A	
汽車——A類之機器腳踏車除外——之許可載重 限額不超過三·五〇〇公斤（七·七〇〇磅）， 除駕駛人座位外具有座位不多於八個者。	B	
汽車之用以載貨，其許可載重限額超過三·五〇 〇公斤（七·七〇〇磅）者。	C	
汽車之用以載客，除駕駛人座位外具有八個以上 座位者。	D	
車輛組合，其牽引車輛所屬之種類為駕駛人領有 執照B與/或C與/或D），但其本身並不屬於 該類車輛者。	E	
使用之限制條件 ⁴ . . .		

¹ 此處得填入父名或夫名。

² 出生地不明時可留空白。

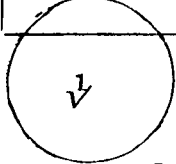
³ 出生日期不明時可填報發照時之大概年齡。

⁴ 例如“須帶矯正眼鏡”，“僅准許駕駛第· · ·號車輛”，
“車輛須有供獨腿人駕駛之設備”。

右手頁

一	.....
二	.....
三	.....
四	.....
五	.....
A	①
B	①
C	①
D	①
E	①

相片



持照人簽名 ②

取銷資格：

持照人已喪失在 . . . ③ 領土內駕駛之權利至 . . . 日為止
. 年 月 日 ④

於 ④

持照人已喪失在 . . . ③ 領土內駕駛之權利至 . . . 日為止
. 年 月 日

於 ④ ④

- ① 發照機關或發照會社之印戳。此項印戳應蓋於 A, B, C, D, E 各類車輛之欄，但以持照人准許駕駛該類車輛為限。
- ② 或拇指印。
- ③ 國名。
- ④ 註銷本執照在該國領土內效力之機關之簽字及印戳。本頁為取銷資格所設空白用完時，如再有取銷資格情事，應記入反面。

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

КОНВЕНЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

Договаривающиеся Стороны,
желая облегчить международное дорожное движение и повысить
безопасность на дорогах путем принятия единообразных правил дви-
жения,
согласились о нижеследующем:

ГЛАВА ПЕРВАЯ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

При применении положений настоящей Конвенции нижеследующие термины имеют то значение, которое придается им в настоящей статье:

a) термин «национальное законодательство» Договаривающейся Стороны означает совокупность национальных или местных законов и правил, действующих на территории этой Договаривающейся Стороны;

b) транспортное средство считается находящимся в «международном движении» по территории какого-либо государства, если оно:

- i)* принадлежит физическому или юридическому лицу, имющему обычное местожительство вне этого государства;
- ii)* не зарегистрировано в этом государстве;
- iii)* временно ввезено в него;

однако каждая Договаривающаяся Сторона вправе не считать находящимся в «международном движении» любое транспортное средство, которое оставалось на ее территории более одного года без значительного перерыва, продолжительность которого может устанавливаться этой Договаривающейся Стороной.

Состав транспортных средств считается находящимся в «международном движении», если по крайней мере одно из транспортных средств состава отвечает этому определению;

c) термин «населенный пункт» означает застроенную территорию, въезды на которую и выезды с которой специально обозначены соответствующими знаками или которая каким-либо иным образом определена в национальном законодательстве;

d) термин «дорога» означает всю полосу отвода любой дороги или улицы, открытой для движения;

e) термин «проезжая часть дороги» означает часть дороги, обычно используемую для движения транспортных средств; дорога может иметь несколько проезжих частей, четко разграниченных, в частности, разделительной полосой, или находящихся на различных уровнях;

f) на проезжей части, где крайняя полоса или крайние полосы движения или велодорожки предназначены для движения определенных транспортных средств, термин «край проезжей части» означает, для других пользователей дорог край остальной части дороги;

g) термин «полоса движения» означает любую из продольных полос, на которые может быть разделена проезжая часть дороги, обозначенных или не обозначенных посредством продольной разметки, по имеющим ширину, достаточную для движения в один ряд автомобилей, иных, чем мотоциклы;

h) термин «перекресток» означает любое пересечение на одном уровне, соединение или разветвление дорог, включая территорию, образуемую такими пересечениями, соединениями или разветвлениями;

i) термин «железнодорожный переезд» означает любое пересечение на одном уровне дороги с железнодорожными или трамвайными путями, имеющим независимое полотно;

j) термин «автомагистраль» означает дорогу, специально построенную и предназначенную для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и которая,

- i) за исключением отдельных мест или во временном порядке, имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или, в исключительных случаях, другими средствами;
- ii) не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;
- iii) специально обозначена в качестве автомагистрали;
- k) транспортное средство считается:
 - i) «остановленным», если оно приведено в неподвижное состояние на период времени, необходимый либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов;
 - ii) «находящимся на стоянке», если оно приведено в неподвижное состояние по причине, иной, чем необходимость избежать столкновения с другим пользователем дороги или с каким-либо препятствием или выполнить предписания правил движения, и если его остановка не ограничивается временем, необходимым либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов;

однако Договаривающиеся Стороны могут считать «остановленными» транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше в подпункте «ii», если длительность этого состояния не превышает предела времени, установленного национальным законодательством, и могут счи-

тать «находящимися на стоянке» транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше в подпункте «i», если длительность этого состояния превышает предел времени, установленный национальным законодательством;

l) термин «велосипед» означает любое транспортное средство, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение исключительно мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности с помощью педалей или рукояток;

m) термин «велосипед с подвесным двигателем» означает любое двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим 50 см³ (3,05 куб. дюйма), и максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/час (30 миль/час); однако Договаривающиеся Стороны могут не считать велосипедами с подвесным двигателем, в соответствии со своим национальным законодательством, те транспортные средства, которые не имеют характеристик велосипедов в отношении возможностей их использования, в частности возможности приведения их в движение с помощью педалей, или которые по своей максимальной конструктивной скорости, весу или некоторым характеристикам двигателя превышают установленные пределы. Ни одно положение настоящего определения не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам полностью приравнять велосипеды с подвесным двигателем к велосипедам при применении предписаний своих национальных законодательств, касающихся дорожного движения;

n) термин «мотоцикл» означает любое двухколесное транспортное средство с коляской или без нее, имеющее двигатель. Договаривающиеся Стороны могут в своем национальном законодательстве приравнять к мотоциклам трехколесные транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг (900 фунтов). Термин «мотоцикл» не включает велосипеды с подвесным двигателем, однако Договаривающиеся Стороны могут, при условии, что они сделают соответствующее заявление согласно пункту 2 статьи 54 настоящей Конвенции, приравнять велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам при применении настоящей Конвенции;

o) термин «механическое транспортное средство» означает любое самоходное дорожное транспортное средство, за исключением велосипедов с подвесным двигателем на территории Договаривающихся Сторон, которые не приравнивают их к мотоциклам, и за исключением рельсовых транспортных средств;

p) термин «автомобиль» означает механическое транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов. Этот термин охватывает троллейбусы, т. е. нерельсовые транспортные средства, соединенные с элект-

трическим проводом; он не охватывает такие транспортные средства, как сельскохозяйственные тракторы, использование которых для перевозки людей или грузов по дорогам или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов, является лишь вспомогательной функцией;

q) термин «прицеп» означает любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки механическим транспортным средством; этот термин охватывает также полуприцепы;

r) термин «полуприцеп» означает любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что часть его опирается на автомобиль, и последний несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза;

s) термин «легкий прицеп» означает всякий прицеп, разрешенный максимальный вес которого не превышает 750 кг (1 650 фунтов);

t) термин «состав транспортных средств» означает сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

u) термин «транспортное средство с полуприцепом» означает состав из автомобиля и сцепленного с ним полуприцепа;

v) термин «водитель» («погонщик») означает всякое лицо, управляющее транспортным средством, автомобилем и т. д., (включая велосипеды) или ведущее по дороге ског, стада, упряжных, вьючных или верховых животных;

w) термин «разрешенный максимальный вес» означает максимальный вес груженого транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;

x) термин «вес без нагрузки» означает вес транспортного средства без экипажа, пассажиров и груза, но с полным запасом топлива и необходимым комплектом инструментов;

y) термин «вес с нагрузкой» означает фактический вес груженого транспортного средства, экипажа и пассажиров;

z) термины «направление движения» и «соответствующий направлению движения» означают правую сторону, если в соответствии с национальным законодательством водитель транспортного средства должен при встрече с другим транспортным средством пропустить его слева; в противном случае эти термины означают левую сторону;

aa) предписание для водителя «уступить дорогу» другим транспортным средствам означает, что водитель не должен продолжать или возобновлять движение или осуществлять маневр, если это может вынудить водителей других транспортных средств внезапно изменить направление движения или скорость.

Статья 2. Приложения к Конвенции

Нижеследующие приложения к настоящей Конвенции являются ее неотъемлемой частью:

- приложение 1: Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобили и прицепы;
- приложение 2: Регистрационный номер автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении;
- приложение 3: Отличительный знак автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении;
- приложение 4: Оповестительные знаки автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении;
- приложение 5: Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов;
- приложение 6: Национальное водительское удостоверение;
- приложение 7: Международное водительское удостоверение.

Статья 3. Обязательства Договаривающихся Сторон

1. *а)* Договаривающиеся Стороны принимают соответствующие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила дорожного движения по своему существу соответствовали положениям главы II настоящей Конвенции. При условии, что эти правила ни в каком отношении не противоречат упомянутым положениям:

- i) эти правила могут не включать те положения, которые относятся к случаям, не имеющим места на территории данной Договаривающейся Стороны;
- ii) эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в главе II.

б) Положения настоящего пункта не обязывают Договаривающиеся Стороны предусматривать санкции за любое нарушение положений главы II, которые они включили в свои правила дорожного движения.

2. *а)* Договаривающиеся Стороны принимают также надлежащие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила, касающиеся технических условий, которым должны отвечать автомобили и прицепы, соответствовали положениям приложения 5 к настоящей Конвенции; эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в приложении 5, при условии, что эти положения не будут ни в каком отношении противоречить принципам безопасности, определяющим положения приложения 5. Они также принимают надлежащие меры к тому, чтобы находящиеся в международном движении автомобили и прицепы, зарегистрированные на их территории, соответствовали положениям приложения 5 настоящей Конвенции.

б) Что касается действующих на территории Договаривающихся Сторон правил, то положения настоящего пункта не предписывают

этим Сторонам каких-либо обязательств в отношении технических условий, которым должны отвечать механические транспортные средства, не являющиеся автомобилями применительно к настоящей Конвенции.

3. С учетом отступлений, предусмотренных в приложении 1 к настоящей Конвенции, Договаривающиеся Стороны обязуются допускать к международному движению по всей территории автомобили и прицепы, которые отвечают требованиям, предусмотренным в главе III настоящей Конвенции, и водители которых отвечают требованиям главы IV; Договаривающиеся Стороны обязуются также признавать свидетельства о регистрации, выдаваемые в соответствии с положениями главы III, как удостоверяющие, если не будет доказано обратное, что транспортные средства, на которые они выданы, отвечают условиям, предусмотренным в указанной главе III.

4. Меры, которые Договаривающиеся Стороны приняли или примут либо в одностороннем порядке, либо путем подписания двусторонних или многосторонних соглашений с целью допущения на их территории к международному движению автомобилей и прицепов, не удовлетворяющих всем условиям, указанным в главе III настоящей Конвенции, и признания, помимо случаев, предусмотренных в главе IV, действительности на их территории водительских удостоверений, выданных какой-либо другой Договаривающейся Стороной, считаются соответствующими целям настоящей Конвенции.

5. Договаривающиеся Стороны обязуются допускать к международному движению по своей территории велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, которые отвечают техническим условиям, предусмотренным в главе V настоящей Конвенции, и водители которых имеют обычное местожительство на территории другой Договаривающейся Стороны. Ни одна Договаривающаяся Сторона не может требовать наличия водительского удостоверения у водителей велосипедов или велосипедов с подвесным двигателем, находящихся в международном движении; однако те Договаривающиеся Стороны, которые в соответствии с положениями пункта 2 статьи 55 настоящей Конвенции сделают заявление относительно приравнивания к мотоциклам велосипедов с подвесным двигателем, могут требовать наличия водительского удостоверения у водителей велосипедов с подвесным двигателем, находящихся в международном движении.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона обязуется сообщать любой Договаривающейся Стороне по ее просьбе информацию, позволяющую установить лицо, на имя которого автомобиль или сцепленный с автомобилем прицеп зарегистрирован на ее территории, если в представленной просьбе указано, что это транспортное средство причастно к дорожно-транспортному происшествию, имевшему место на территории Договаривающейся Стороны, которая обратилась с такой просьбой.

7. Считаются соответствующими целям настоящей Конвенции меры, которые приняли или примут Договаривающиеся Стороны либо в

одностороннем порядке, либо путем заключения двусторонних или многосторонних соглашений в целях облегчения международного движения путем упрощения таможенных, полицейских, санитарных или иных подобного рода формальностей, а также меры, направленные на то, чтобы привести в соответствие компетенцию и часы работы таможенных отделений и постов на одном и том же пограничном пункте.

8. Положения пунктов 3, 5 и 7 настоящей статьи не препятствуют использованию каждой Договаривающейся Стороной своего права подчинять допущение к международному движению по ее территории автомобилей, прицепов, велосипедов с подвесным двигателем и велосипедов, а также их водителей и пассажиров своим правилам коммерческих перевозок пассажиров и грузов, своим правилам в области страхования от гражданской ответственности водителей и своим таможенным правилам, а также вообще своим предписаниям в областях, не относящихся к дорожному движению.

Статья 4. Дорожные знаки и сигналы

Договаривающиеся Стороны настоящей Конвенции, не являющиеся Договаривающимися Сторонами Конвенции о дорожных знаках и сигналах, открытой для подписания в Вене одновременно с настоящей Конвенцией, обязуются принять меры к тому, чтобы:

- a) все установленные на их территории дорожные знаки и сигналы, световые дорожные сигналы и разметка дорог составляли единую систему;
- b) число типов сигналов было ограничено, и сигналы устанавливались лишь в тех местах, где их наличие считается полезным;
- c) предупреждающие сигнальные знаки устанавливались на достаточном расстоянии от препятствий для своевременного предупреждения о них водителей;
- d) было запрещено:
 - i) помещать на сигнальном знаке, на его опоре или на любом другом приспособлении, предназначенном для регулирования движения, что-либо, что не имеет отношения к назначению этого сигнального знака или приспособления; однако, если Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения разрешают какой-либо ассоциации, не имеющей целью получение материальной выгоды, устанавливать указательные знаки, они могут разрешать, чтобы эмблема этой ассоциации обозначалась на знаке или на его опоре при условии, что это не затруднит его понимания;
 - ii) помещать плакаты, афиши, производить разметку и устанавливать приспособления, которые либо могут быть приняты за сигнальные знаки или другие приспособления для регулирования движения, либо могут снизить их видимость или эффективность,

либо ослеплять пользователей дороги или отвлекать их внимание и тем самым ставить под угрозу безопасность дорожного движения.

ГЛАВА II. ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья 5. Значение дорожных знаков и сигналов

1. Пользователи дороги должны выполнять предписания дорожных знаков и сигналов, световых дорожных сигналов или разметки дорог, даже если упомянутые предписания кажутся противоречащими другим правилам движения.

2. Предписания световых дорожных сигналов превалируют над предписаниями дорожных знаков, определяющих преимущественное право проезда.

Статья 6. Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение

1. Лица, уполномоченные регулировать дорожное движение, должны быть хорошо распознаваемыми и видимыми на расстоянии как днем, так и ночью.

2. Пользователи дороги должны немедленно выполнять любое указание лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение.

3. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, чтобы в качестве указаний лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение, считались, в частности, перечисленные ниже сигналы:

- a) поднятая вертикально рука; этот жест означает сигнал «внимание, стоп» для всех пользователей дороги, кроме тех водителей, которые не могли бы уже остановиться в условиях достаточной безопасности; кроме того, если этот сигнал подается на перекрестке, водитель, уже выехавший на перекресток, может продолжать движение;
- b) рука или руки, вытянутые горизонтально; этот жест означает сигнал «стоп» для всех пользователей дороги, которые, независимо от направления их движения, движутся с направлений, пересекающих направление, обозначенное вытянутой рукой или руками лица, уполномоченного регулировать дорожное движение; подав этот сигнал, регулировщик может опустить руку или руки; для водителей, к которым он обращен грудью или спиной, этот жест также означает сигнал «стоп»;
- c) покачивание красным огнем; этот жест означает сигнал «стоп» для пользователей дороги, в сторону которых направлен этот огонь.

4. Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение, превалирует над предписаниями дорожных знаков и сигналов и световых дорожных сигналов или разметки дорог, а также правил дорожного движения.

Статья 7. ОБЩИЕ ПРАВИЛА

1. Пользователи дороги должны вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности или препятствий для движения, не подвергать опасности людей и не причинять ущерба государственному, общественному или частному имуществу.

2. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве, что пользователи дороги не должны стеснять дорожное движение или ставить под угрозу его безопасность, бросая, складывая или оставляя на дороге предметы или материалы, или создавая на ней какие-либо другие препятствия. Пользователи дороги, которым не удалось избежать создания такого препятствия или такой опасности, должны принять необходимые меры для возможно более быстрого их устранения и, если они не могут сделать это немедленно, для предупреждения о них других пользователей дороги.

Статья 8. ВОДИТЕЛИ

1. Каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя.

2. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве, что вьючные, упряжные и верховые животные, а также скот и стада (за исключением соответствующим образом обозначенных зон) должны иметь погонщика.

3. Водитель должен обладать необходимыми физическими и психическими качествами, и его физическое и умственное состояние должно позволять ему управлять транспортным средством.

4. Водитель механического транспортного средства должен иметь знания и навыки, необходимые для управления транспортным средством; однако это положение не препятствует обучению вождению в соответствии с положениями национального законодательства.

5. Водитель (погонщик) должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством (направлять своих животных).

Статья 9. СТАДА ЖИВОТНЫХ

Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что, за исключением отступлений, имеющих целью облегчить перегон скота, стада должны разделяться на части умеренной длины, причем расстояние между этими частями должно быть достаточным для удобства движения.

Статья 10. РАСПОЛОЖЕНИЕ НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

1. Направление движения должно быть одинаковым на всех дорогах данного государства, за исключением, в соответствующих случаях, дорог, используемых исключительно или главным образом для транзита между двумя другими государствами.

2. Двигающихся по дороге животных следует вести как можно ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения.

3. Не нарушая иного рода положений пункта 1 статьи 7, пункта 6 статьи 11 и других положений противоположного характера, содержащихся в настоящей Конвенции, водитель транспортного средства должен в той мере, в какой позволяют обстоятельства, находиться ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения. Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут регламентировать более конкретно правила расположения на проезжей части грузовых транспортных средств.

4. На дороге с двумя или тремя проезжими частями водитель транспортного средства не должен выезжать на проезжую часть, противоположную стороне, соответствующей направлению движения.

5. а) На дороге с двусторонним движением, имеющей по крайней мере четыре полосы движения, водитель транспортного средства не должен выезжать на полосы, по которым совершается движение в противоположном направлении.

б) На дороге с двусторонним движением, имеющей три полосы движения, водитель транспортного средства не должен выезжать на крайнюю полосу проезжей части, по которой совершается движение в противоположном направлении.

Статья 11. Обгон и движение в рядах

1. а) Обгон должен производиться со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения.

б) Однако обгон должен производиться со стороны, соответствующей направлению движения, в том случае, если водитель (погонщик), которого обгоняют, подал сигнал о своем намерении повернуть в сторону, противоположную стороне, соответствующей направлению движения, и направил свое транспортное средство или своих животных в эту сторону с тем, чтобы либо повернуть на другую дорогу или въехать в придорожное владение, либо остановиться на этой стороне.

2. Перед обгоном водитель должен, не нарушая положений пункта 1 статьи 7 и положений статьи 14 настоящей Конвенции, убедиться в том:

- а) что ни один следующий позади водитель не начал обгона;
- б) что водитель транспортного средства, движущегося впереди него по той же полосе движения, не подал сигнала о своем намерении совершить обгон другого транспортного средства;
- в) что полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на расстоянии, достаточном для того, чтобы, учитывая разницу между скоростью его транспортного средства во время обгона и скоро-

стью обгоняемых пользователей дороги, его маневр не поставил под угрозу или не затруднил движение встречных транспортных средств; и

- d) что, за исключением случаев выезда на полосу, встречное движение по которой запрещено, он может без ущерба для обгоняемого пользователя или пользователей дороги вновь занять место, предписанное пунктом 3 статьи 10 настоящей Конвенции.

3. Во исполнение положений пункта 2 настоящей статьи запрещается, в частности, на дорогах с двусторонним движением, совершать обгон при приближении к концу подъема и, когда видимость недостаточна, на поворотах, за исключением случаев, когда в этих местах имеется продольная разметка и когда обгон совершается без выезда на полосы, предназначенные для встречного движения.

4. В момент обгона водитель должен оставлять для обгоняемого пользователя или пользователей дороги достаточное боковое пространство.

5. a) На дорогах, имеющих по крайней мере две полосы, предназначенные для движения в данном направлении, водитель транспортного средства, который вынужден был бы совершить новый обгон сразу или вскоре после того, как он вернется в свой ряд, предписанный пунктом 3 статьи 10 настоящей Конвенции, может для совершения этого маневра остаться на полосе движения, занятой им для первого обгона, предварительно убедившись, что он может это сделать, не создавая серьезных затруднений для водителей транспортных средств, следующих за ним на большей скорости.

b) Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут не применять положений настоящего пункта к водителям велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, мотоциклов и транспортных средств, не считающихся автомобилями согласно настоящей Конвенции, а также к водителям автомобилей, разрешенный максимальный вес которых превышает 3 500 кг (7 700 фунтов) или конструктивная скорость которых не превышает 40 км/час (25 миль/час).

6. Когда применяются положения подпункта «а» пункта 5 настоящей статьи и интенсивность движения такова, что транспортные средства не только занимают всю ширину проезжей части, предназначенной исключительно для движения в данном направлении, но к тому же двигаются со скоростью, зависящей от скорости транспортного средства, следующего впереди них в данном ряду, то

- a) без ущерба для положений пункта 9 настоящей статьи, тот факт, что транспортные средства одного ряда двигаются с большей скоростью, чем транспортные средства другого ряда, не рассматривается как обгон, в соответствии с настоящей статьей;
- b) водитель транспортного средства, которое не находится на полосе движения, наиболее близкой к краю проезжей части, соответствующему направлению движения, может выезжать из ряда только с

целью сделать поворот направо или налево или выехать на стоянку; однако это требование не применяется, если водитель выезжает из одного ряда в другой согласно положениям национального законодательства при выполнении предписаний подпункта «b» пункта 5 настоящей статьи.

7. Если полосы разграничены на проезжей части продольной разметкой, водителям запрещается при движении в рядах, описанном в пункте 5 и 6 настоящей статьи, наезжать на эту разметку.

8. Без ущерба для положений пункта 2 настоящей статьи и других ограничений, которые Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут предписать в отношении обгона на перекрестках и железнодорожных переездах, ни один водитель транспортного средства не должен обгонять другое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед, двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски:

a) непосредственно перед перекрестком и на перекрестке, ином, чем перекресток с круговым движением, за исключением:

- i) случая, предусмотренного в подпункте «b» пункта 1 настоящей статьи;
- ii) случая, когда обгон совершается по дороге, при движении по которой на перекрестке предоставляется преимущественное право проезда;
- iii) случая, когда движение на перекрестке регулируется регулирующим или световыми дорожными сигналами;

b) непосредственно перед железнодорожными переездами без шлагбаумов или полушлагбаумов и на этих переездах, учитывая, однако, что Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут разрешать такой обгон на железнодорожных переездах, где дорожное движение регулируется световыми дорожными сигналами, имеющими огонь, разрешающий транспортным средствам проезд.

9. Транспортное средство может обгонять другое транспортное средство, которое приближается к пешеходному переходу, обозначенному либо разметкой на проезжей части дороги, либо знаком или сигналом, или которое остановилось непосредственно перед этим переходом, только на достаточно сниженной скорости, обеспечивающей своевременную остановку в том случае, если на переходе окажутся пешеходы. Ни одно положение настоящего пункта не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям запрещать обгон, начиная с определенного расстояния до пешеходного перехода, или предъявлять более строгие требования к водителям транспортных средств, намеревающимся совершать обгон транспортного средства, остановившегося у пешеходного перехода.

10. Водитель, который убедится, что следующий за ним водитель намерен совершить обгон, должен, за исключением случая, предусмотренного в подпункте «b» пункта 1 статьи 16 настоящей Конвенции, приблизиться к краю проезжей части дороги, соответствующему направлению движения, и не повышать скорость. Если недостаточная ширина, профиль или состояние проезжей части дороги не позволяют — с учетом интенсивности встречного движения — легко и безопасно обгонять тихоходное, крупногабаритное или вынужденное соблюдать определенную скорость транспортное средство, водитель последнего должен замедлить движение и в случае необходимости, при первой возможности, уступить дорогу для того, чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства.

11. а) Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут на дорогах с односторонним движением и на дорогах с двусторонним движением в том случае, если по крайней мере две полосы движения в населенных пунктах и три полосы движения вне населенных пунктов предназначены для движения в одном и том же направлении и обозначены продольной разметкой:

- i) разрешать транспортным средствам, двигающимся по одной полосе движения, обгонять со стороны, соответствующей направлению движения, транспортные средства, движущиеся по другой полосе движения;
- ii) не применять положений пункта 3 статьи 10 настоящей Конвенции; при наличии соответствующих предписаний, ограничивающих возможность выезда на другую полосу движения;

b) в случае, предусмотренном выше в подпункте «a», и без ущерба для положений пункта 9 настоящей статьи, такое опережение не считается обгоном по смыслу настоящей Конвенции.

Статья 12. Встречный разъезд

1. При встречном разъезде водитель транспортного средства должен оставить сбоку достаточное свободное пространство и в случае необходимости держаться ближе к краю проезжей части дороги, соответствующему направлению движения; если при этом его движение будет затруднено ввиду наличия препятствия или других пользователей дороги, он должен замедлить движение и в случае необходимости остановиться для того, чтобы пропустить встречное транспортное средство или транспортные средства.

2. На горных дорогах и на дорогах с большим уклоном, имеющих аналогичные характеристики, где разъезд невозможен или затруднен, водитель движущегося под уклон транспортного средства обязан остановиться и уступить дорогу любому движущемуся на подъем транспортному средству, за исключением тех случаев, когда места для разъезда располагаются вдоль проезжей части таким образом, что движущееся на подъем транспортное средство могло бы, учитывая скорость и поло-

жение транспортных средств, остановиться на имеющемся впереди него месте для разъездов, в связи с чем отпала бы необходимость для одного из транспортных средств дать задний ход. В случае, если одно из двух встречных транспортных средств должно с целью разъезда дать задний ход, это обязан сделать водитель движущегося под уклон транспортного средства, за исключением случаев, когда совершенно очевидно, что такой маневр значительно легче выполнить водителю движущегося на подъем транспортного средства. Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут предписать в отношении некоторых транспортных средств или некоторых дорог или участков дорог специальные правила, отличающиеся от правил настоящего пункта.

Статья 13. Скорость и дистанция

1. Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством с тем, чтобы соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить. Он должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии предвидеть. Он должен снижать скорость и в случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно когда видимость неудовлетворительна.

2. Водитель не должен без особого на то основания затруднять нормальное движение других транспортных средств, двигаясь на слишком малой скорости.

3. Водитель транспортного средства, следующего за другим транспортным средством, должен соблюдать соответствующую дистанцию, с тем чтобы избежать столкновения в случае неожиданного торможения или остановки движущегося впереди транспортного средства.

4. Вне населенных пунктов с целью облегчения обгона водители транспортных средств или составов транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых превышает 3 500 кг (7 700 фунтов) или габаритная длина которых превышает 10 м (33 фута), должны, за исключением момента обгона или начала обгона, поддерживать между своими транспортными средствами и движущимися впереди них механическими транспортными средствами такую дистанцию, чтобы обгоняющие их транспортные средства могли в полной безопасности вновь занять соответствующее место в ряду впереди транспортного средства, которое они обогнали. Однако это положение не относится ни к очень интенсивному движению, ни к случаям запрещения обгона. Кроме того,

- a) компетентные органы могут предусмотреть для некоторых составов транспортных средств отступление от этого положения или не применять его также на дорогах, на которых две полосы предназначены для движения в данном направлении;
- b) Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут устанавливать для характеристик транспортных средств величины, которые отличаются от указанных в настоящем пункте и начиная с которых применяется это положение.

5. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям предписывать общие или местные ограничения скорости для всех транспортных средств или для некоторых категорий транспортных средств или предписывать на некоторых дорогах или на некоторых категориях дорог либо минимальную и максимальную скорости, либо только максимальную или минимальную скорость, или предписывать минимальные дистанции, обоснованные наличием на дороге некоторых категорий транспортных средств, представляющих особую опасность, в частности, вследствие их веса или нагрузки.

Статья 14. Общие предписания, касающиеся маневров

1. Водитель, который намерен выполнить какой-либо маневр, как, например, выехать из ряда транспортных средств, находящихся на стоянке, или въехать в него, принять вправо или влево на проезжей части дороги, выполнить поворот налево или направо для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение, должен начинать этот маневр только после того, как он убедится, что может это сделать, не подвергая опасности тех пользователей дороги, которые следуют позади него, впереди или навстречу, и с учетом их положения, направления движения и скорости.

2. Водитель, который намерен выполнить разворот или дать задний ход, должен убедиться в том, что он может выполнить этот маневр, не подвергая опасности других пользователей дороги и не мешая им.

3. Перед тем как повернуть или выполнить маневр, связанный с движением в сторону, водитель должен ясно и заблаговременно предупредить о своем намерении посредством включения указателя или указателей поворота своего транспортного средства или, при отсутствии таковых, если возможно, посредством соответствующего сигнала рукой. Сигнал, подаваемый при помощи указателя или указателей поворота, должен подаваться в течение всего времени выполнения маневра и прекращаться немедленно после его завершения.

Статья 15. Особые предписания, касающиеся транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта

Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что в населенных пунктах для облегчения движения транспортных

средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта, водители других транспортных средств, при условии соблюдения предписаний пункта 1 статьи 17 настоящей Конвенции, должны замедлить движение и в случае необходимости остановиться для того, чтобы позволить этим транспортным средствам общего пользования выполнить маневр, необходимый для выезда с соответствующим образом обозначенной остановки. Такие положения, предписанные Договаривающимися Сторонами или их территориальными подразделениями, ни в коей мере не освобождают водителей транспортных средств общего пользования от обязанности принимать — после подачи при помощи указателей поворота сигнала о намерении возобновить движение — меры предосторожности, необходимые для того, чтобы избежать дорожно-транспортное происшествие.

Статья 16. Изменение направления движения

1. Перед поворотом направо или налево для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение водитель должен, не нарушая положений пункта 1 статьи 7 и статьи 14 настоящей Конвенции,

- а) если он намерен выехать с дороги со стороны, соответствующей направлению движения, — приблизиться, насколько это возможно, к краю проезжей части дороги, соответствующему этому направлению, и затем выполнить возможно более короткий маневр;
- б) если он намерен выехать с дороги с другой стороны, при условии что Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения будут иметь возможность предписать иные положения для велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем, — приблизиться, насколько это возможно, к оси проезжей части (на дорогах с двусторонним движением) или к краю, противоположному стороне, соответствующей направлению движения (на дорогах с односторонним движением), а если он намерен выехать на другую дорогу с двусторонним движением, — совершить поворот таким образом, чтобы выехать на проезжую часть этой другой дороги по стороне, соответствующей направлению движения.

2. При выполнении маневра, связанного с изменением направления движения, водитель должен, не нарушая положений статьи 21 настоящей Конвенции в отношении пешеходов, пропустить транспортные средства, движущиеся в противоположном направлении по проезжей части, с которой он собирается выехать, а также велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, движущиеся по велосипедным дорожкам, пересекающим проезжую часть, на которую он выезжает.

Статья 17. Замедление движения

1. Водитель транспортного средства не должен резко тормозить, если это не требуется в интересах безопасности.

2. Водитель, который намерен заметно снизить скорость, если только это снижение скорости не вызвано непосредственной опаснос-

тью, должен предварительно убедиться, что он может это сделать, не создавая опасности для других пользователей дороги и не затрудняя излишним образом их движение. Кроме того, водитель должен соответствующим знаком рукой ясно и заблаговременно указать о своем намерении замедлить движение, за исключением тех случаев, когда он убедился, что позади него нет транспортных средств или что они находятся на очень большом расстоянии; однако это положение не применяется, если сигнал о снижении скорости подается посредством имеющихся на транспортном средстве стоп-сигналов, упомянутых в пункте 31 приложения 5 к настоящей Конвенции.

Статья 18. Перекрестки и обязанность уступить дорогу

1. При приближении к перекрестку водитель должен проявлять особую осторожность в зависимости от местных условий. Водитель должен, в частности, вести транспортное средство с такой скоростью, чтобы иметь возможность остановиться для того, чтобы пропустить транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда.

2. Водитель, выезжающий с проселочной или грунтовой дороги на дорогу, не являющуюся проселочной или грунтовой, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге. Для целей настоящей статьи смысл терминов «проселочная дорога» и «грунтовая дорога» может быть определен в национальном законодательстве.

3. Водитель, выезжающий на дорогу из придорожного владения, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

4. При условии соблюдения положений пункта 7 настоящей статьи:
- a) в государствах с правосторонним движением на перекрестках, иных, чем упомянутые в пункте 2 настоящей статьи и в пунктах 2 и 4 статьи 25 настоящей Конвенции, водитель транспортного средства обязан уступать дорогу транспортным средствам, движущимся справа от него;
 - b) Договаривающиеся Стороны или их подразделения, на территории которых движение является левосторонним, вправе определять по своему усмотрению правила очередности проезда через перекрестки.

5. Даже если световые сигналы разрешают проезд, водитель не должен выезжать на перекресток, если образовался такой затор, что он, вероятно, будет вынужден остановиться на перекрестке, создавая тем самым помехи или препятствия для движения в поперечном направлении.

6. Водитель, въехавший на перекресток, где движение регулируется световыми дорожными сигналами, может выехать с перекрестка, не ожидая, когда будет открыто движение в нужном ему направлении, при условии, однако, что это не будет препятствовать движению других пользователей дороги в том направлении, в котором открыто движение.

7. На перекрестках водители нерельсовых транспортных средств обязаны уступать дорогу рельсовым транспортным средствам.

Статья 19. Железнодорожные переезды

Каждый пользователь дороги должен проявлять особую осторожность при приближении к железнодорожному переезду и при проезде по нему. В частности:

- a) водитель транспортного средства должен двигаться с умеренной скоростью;
- b) с учетом указаний светового сигнала или звукового сигнала, предписывающего остановку, ни один пользователь дороги не должен въезжать на железнодорожный переезд, шлагбаумы или полушлагбаумы которого закрыты или закрываются или полушлагбаумы которого начинают подниматься;
- c) если железнодорожный переезд не оборудован шлагбаумами, полушлагбаумами или световыми сигналами, ни один пользователь дороги не должен проезжать по нему, не убедившись в том, что к переезду не приближается никакое рельсовое транспортное средство;
- d) пользователь дороги должен переезжать по железнодорожному переезду не задерживаясь; при вынужденной остановке транспортного средства водитель должен постараться вывести его с железнодорожного полотна, а если он не может этого сделать, то немедленно принять все зависящие от него меры к заблаговременному предупреждению об опасности машинистов рельсовых транспортных средств.

Статья 20. Предписания, касающиеся пешеходов

1. Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут предписать, что положения настоящей статьи применяются лишь в тех случаях, когда движение пешеходов по проезжей части дороги затрудняло бы или ставило под угрозу движение транспортных средств.

2. Если у края проезжей части дороги имеется тротуар или обочина, пригодные для движения пешеходов, последние должны пользоваться ими. Однако, принимая необходимые меры предосторожности,

- a) пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, могут идти по проезжей части, если их движение по тротуару или обочине может служить серьезной помехой для других пешеходов;
- b) группы пешеходов, возглавляемые руководителями или представляющие собой шествие, могут идти по проезжей части.

3. При отсутствии тротуаров или обочин или в случае невозможности их использования пешеходы могут передвигаться по проезжей части; если имеется велосипедная дорожка и если интенсивность движения позволяет это, они могут двигаться по этой велосипедной до-

рожке, не затрудняя, однако, движение водителей велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем.

4. Когда пешеходы движутся по проезжей части дороги в соответствии с пунктами 2 и 3 настоящей статьи, они должны находиться возможно ближе к краю проезжей части.

5. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве, что пешеходы, движущиеся по проезжей части дороги, должны придерживаться (если это не угрожает их безопасности) стороны, противоположной направлению движения; однако лица, ведущие велосипед, велосипед с подвесным двигателем или мотоцикл, должны всегда придерживаться стороны проезжей части дороги, соответствующей направлению движения; это положение относится также к группам пешеходов, возглавляемым руководителем или представляющим собой шествие. За исключением шествий, пешеходы, движущиеся по проезжей части ночью или в условиях плохой видимости, а также днем, если этого требует интенсивность движения транспортных средств, должны по возможности двигаться цепочкой один за другим.

6. *a)* Пешеходы не должны пересекать проезжую часть дороги, не приняв мер предосторожности; они должны пользоваться пешеходными переходами, если таковые имеются поблизости.

b) При переходе по пешеходному переходу, обозначенному разметкой или соответствующим знаком или сигналом:

- i)* если на пешеходном переходе имеются световые сигналы для пешеходов, последние должны следовать указаниям этих сигналов;
- ii)* если на пешеходном переходе не имеется таких знаков или сигналов, но движение транспортных средств регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, пока световой сигнал или жест регулировщика разрешает движение транспортных средств;
- iii)* на иных переходах пешеходы не должны выходить на проезжую часть дороги, не оценив расстояние до приближающихся транспортных средств и их скорость.

c) При переходе проезжей части вне пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, не убедившись в том, что они могут сделать это, не затрудняя движение транспортных средств.

d) Выйдя на проезжую часть дороги, пешеходы не должны удлинять свой переход, задерживаться или останавливаться на ней без необходимости.

7. Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут предписать более строгие правила для пешеходов, переходящих проезжую часть.

Статья 21. Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам

1. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 7, пункта 9 статьи 11 и пункта 1 статьи 13 настоящей Конвенции, на пешеходных переходах, обозначенных разметкой или соответствующим знаком или сигналом, должны выполняться следующие предписания:

- a) если движение транспортных средств на таком пешеходном переходе регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, водители должны при наличии сигнала, запрещающего движение, остановиться перед переходом, а когда они получают разрешение продолжать движение, не мешать пешеходам, которые уже вступили на проезжую часть и переходят дорогу в условиях, предусмотренных статьей 20 настоящей Конвенции; если водитель делает поворот для выезда на другую дорогу, при въезде на которую находится пешеходный переход, он должен делать это только на небольшой скорости и пропуская пешеходов (при необходимости остановившись), вступивших или вступающих на переход в условиях, предусмотренных пунктом 6 статьи 20 настоящей Конвенции;
- b) если движение транспортных средств на этом переходе не регулируется ни световыми дорожными сигналами, ни регулировщиком, водители должны при приближении к этому переходу надлежащим образом снизить скорость с тем, чтобы не подвергать опасности пешеходов, вступивших или вступающих на переход; в случае необходимости надлежит остановиться и пропустить пешеходов.

2. Водители, намеревающиеся проехать со стороны, соответствующей направлению движения, мимо транспортного средства общего пользования, находящегося на надлежащим образом обозначенной остановке, должны снизить скорость и в случае необходимости остановиться с тем, чтобы обеспечить пассажирам общественного транспорта возможность посадки или высадки.

3. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям:

- предписывать водителям транспортных средств останавливаться во всех случаях, когда пешеходы вступают или вступили на пешеходный переход, обозначенный разметкой или знаками и сигналами, в условиях, предусмотренных статьей 20 настоящей Конвенции, или
- запрещать водителям мешать движению пешеходов, которые уже вступили на проезжую часть на перекрестке или вблизи него, даже если в этом месте не имеется пешеходных переходов, обозначенных разметкой или знаками и сигналами.

Статья 22. Островки безопасности

Не нарушая положений статьи 10 настоящей Конвенции, водитель может объезжать справа или слева островки безопасности, тумбы и

другие приспособления, установленные на проезжей части, по которой он движется, за исключением случаев, когда:

- a) сигнальный знак предписывает, с какой стороны следует объезжать островок безопасности, тумбу или приспособление;
- b) островок безопасности, тумба или приспособление находятся на оси проезжей части дороги с двусторонним движением; в последнем случае водитель должен объезжать островок безопасности, тумбу или приспособление со стороны, соответствующей направлению движения.

Статья 23. Остановка и стоянка

1. Вне населенных пунктов останавливающиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства и животные должны по мере возможности находиться вне проезжей части. Они не должны находиться ни на велосипедных дорожках, ни (исключая случаи, разрешенные национальным законодательством) на тротуарах или на обочинах, предназначенных для пешеходов.

2. a) Останавливающиеся или находящиеся на стоянке на проезжей части животные и транспортные средства должны находиться как можно ближе к краю проезжей части. Водитель может остановить или поставить на стоянку транспортное средство на проезжей части только на стороне, соответствующей для него направлению движения; однако остановка или стоянка разрешается на другой стороне проезжей части, если ввиду наличия рельсовых путей невозможно остановиться на стороне, соответствующей направлению движения. Кроме того, Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут:

- i) при определенных условиях, например, когда имеются дорожные знаки, запрещающие остановку на стороне, соответствующей направлению движения, разрешать остановку и стоянку на другой стороне проезжей части дороги;
- ii) на проезжей части дороги с односторонним движением — разрешать остановку и стоянку только на другой стороне или также одновременно на стороне, соответствующей направлению движения;
- iii) разрешать остановку и стоянку посередине проезжей части в специально обозначенных местах.

b) При отсутствии в национальном законодательстве иных положений транспортные средства, исключая двухколесные велосипеды, двухколесные велосипеды с подвесным двигателем и двухколесные мотоциклы без коляски, не должны останавливаться или находиться на стоянке на проезжей части в два ряда. Остановившиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства должны располагаться параллельно краю проезжей части, за исключением тех мест, конфигурация которых допускает иное расположение транспортных средств.

3. а) Всякая остановка и стоянка транспортного средства запрещается на проезжей части дороги:

- i) на пешеходных переходах, переездах для велосипедистов и на железнодорожных переездах;
- ii) на трамвайных и железнодорожных путях, проходящих по дороге, или настолько близко от этих путей, что движение трамваев или поездов может быть затруднено, а также — при условии предоставления Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям возможности предусмотреть противоположные положения — на тротуарах и велосипедных дорожках.

б) Всякая остановка и стоянка транспортного средства запрещается в любом месте, где она может создать опасность, в частности:

- i) за исключением специально обозначенных мест — под эстакадами и в туннелях;
- ii) на проезжей части дороги вблизи переломов и на поворотах, когда видимость недостаточна для безопасного объезда транспортного средства, с учетом скорости транспортных средств на этом участке дороги;
- iii) на проезжей части дороги, где расстояние между продольной разметкой, запрещающей выезд за нее, и остановившимся транспортным средством составляет менее 3 м (10 футов), и если при этом не применяется положение подпункта «b» «ii» пункта 3 настоящей статьи.

с) Всякая стоянка транспортного средства на проезжей части дороги запрещается:

- i) вблизи железнодорожных переездов, перекрестков и остановок автобуса, троллейбуса или рельсовых транспортных средств на расстояниях, установленных национальным законодательством;
- ii) напротив выезда из ворот;
- iii) в любом месте, где находящееся на стоянке транспортное средство мешало бы подъезду другого транспортного средства к месту своей обычной стоянки или выезду оттуда;
- iv) на центральной полосе проезжей части дороги, состоящей из трех полос движения, и — вне населенных пунктов — на проезжей части дорог, обозначенных соответствующими знаками или сигналами, как главная дорога;
- v) в местах, где находящееся на стоянке транспортное средство закрывало бы от пользователей дороги дорожные знаки или световые дорожные сигналы.

4. Водитель не должен оставлять свое транспортное средство, а погонщик — своих животных, не приняв все необходимые меры предосторожности во избежание дорожно-транспортного происшествия, а

если речь идет об автомобиле — для недопущения его использования без соответствующего разрешения.

5. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве, что каждое механическое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, а также каждый сцепленный или несцепленный с тягачом прицеп, остановившиеся на проезжей части дороги вне населенного пункта, должны быть обозначены на некотором расстоянии с помощью по крайней мере одного приспособления, установленного в наиболее подходящем месте, для своевременного предупреждения приближающихся водителей:

- a) если транспортное средство остановилось ночью на проезжей части в таких условиях, что приближающиеся водители не могут заметить препятствие, каким является остановившееся транспортное средство;
- b) если в других случаях водитель вынужден остановить свое транспортное средство в месте, где остановка запрещена.

6. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям предусматривать иные запрещения стоянки и остановки.

Статья 24. Дверцы транспортных средств

Запрещается открывать дверцы транспортного средства, оставлять их открытыми или выходить из транспортного средства, не убедившись в том, что это не повлечет за собой опасности для других пользователей дороги.

Статья 25. Автомагистрали и дороги подобного рода

1. На автомагистралях и, если это предусматривается национальным законодательством, на специальных выездах на автомагистрали и съездах с них

- a) запрещается движение пешеходов, животных, велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, если они не приравнены к мотоциклам, и всех транспортных средств, иных, чем автомобили и их прицепы, а также автомобилей и их прицепов, конструктивная скорость которых не может достигать на ровной дороге определенной величины, установленной национальным законодательством;
- b) водителям запрещается:
 - i) останавливать транспортное средство или ставить его на стоянку в иных местах, чем специально обозначенные для этого места стоянки. Водитель, вынужденный по независящим от него обстоятельствам остановиться, должен постараться вывести транспортное средство с проезжей части, а также с полосы вынужденной остановки или, если он не может этого сделать, немедленно

обозначить транспортное средство на достаточном расстоянии с тем, чтобы своевременно предупредить приближающихся водителей;

- ii) разворачиваться или двигаться задним ходом или въезжать на центральную разделительную полосу и на поперечные соединения обеих проезжих частей дороги.

2. При въезде на автомагистраль водители должны:

- a) при отсутствии полосы ускорения движения, являющейся продолжением подъездной дороги, пропускать движущиеся по автомагистрали транспортные средства;
- b) при наличии полосы ускорения — выезжать на нее и включаться в движение по автомагистрали в соответствии с предписаниями пунктов 1 и 3 статьи 14 настоящей Конвенции.

3. При выезде с автомагистрали водитель должен своевременно въехать на полосу, прилегающую к съезду с автомагистрали, и по возможности быстрее въехать на полосу замедления движения, если таковая имеется.

4. При применении положений пунктов 1, 2 и 3 настоящей статьи к автомагистралям приравниваются другие предназначенные для автомобильного движения и обозначенные как таковые дороги, не обслуживающие придорожных владений.

Статья 26. Особые правила, касающиеся шестивий и инвалидов

1. Пользователям дороги запрещается пересекать воинские колонны, группы школьников, идущих шеренгами во главе с руководителем, и другие шествия.

2. Инвалиды, передвигающиеся в колясках, приводимых в действие ими самими или имеющих скорость пешехода, могут пользоваться тротуарами и обочинами, пригодными для такого движения.

Статья 27. Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов

1. Несмотря на положения пункта 3 статьи 10 настоящей Конвенции, Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут не запрещать водителям велосипедов передвигаться по несколько человек в ряд.

2. Водителям велосипедов запрещается передвигаться не держась за руль по крайней мере одной рукой, использовать другие транспортные средства в качестве буксира или перевозить, буксировать или толкать предметы, которые могут помешать управлению или представляют опасность для других пользователей дороги. Аналогичные положения применяются к водителям велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов, но, помимо этого, они должны держать руль обеими руками, за исключением тех случаев, когда необходимо подать сигнал о маневре, описанном в пункте 3 статьи 14 настоящей Конвенции.

3. Водителям велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем запрещается перевозить пассажиров; однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут разрешить отступление от этого положения и, в частности, разрешить перевозку пассажиров на дополнительном сиденье (сиденьях), оборудованном на велосипеде. Водителям мотоциклов разрешается перевозить пассажиров только в коляске (если таковая имеется) и на дополнительном сиденье, которое может быть оборудовано позади водителя.

4. При наличии велосипедных дорожек Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут запретить водителям велосипедов передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки. В этом случае они могут разрешить водителям велосипедов с подвесным двигателем передвигаться по велосипедной дорожке и, если они сочтут это необходимым, запретить им передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки.

Статья 28. Звуковые и световые сигналы

1. Звуковые и световые сигнальные приборы могут применяться только

- a) для своевременного предупреждения во избежание дорожно-транспортного происшествия;
- b) вне населенных пунктов, когда следует предупредить водителя другого транспортного средства о намерении произвести обгон.

Звуковые сигналы не должны быть более продолжительными, чем это необходимо.

2. Вместо звуковых сигналов водители автомобилей могут с наступлением темноты и до рассвета подавать световые сигналы, предусмотренные в пункте 5 статьи 33 настоящей Конвенции. Они могут делать это также и днем в целях, указанных в подпункте «b» пункта 1 настоящей статьи, если это более соответствует обстоятельствам.

3. Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут разрешить подачу световых сигналов в целях, указанных в подпункте «b» пункта 1 настоящей статьи, также и в населенных пунктах.

Статья 29. Рельсовые транспортные средства

1. Если рельсовый путь проходит по проезжей части дороги, каждый пользователь дороги должен при приближении трамвая или другого рельсового транспортного средства по возможности быстрее освободить путь для того, чтобы пропустить рельсовое транспортное средство.

2. В отношении движения рельсовых транспортных средств по автомобильным дорогам, встречного разъезда с этими транспортными средствами или их обгона, Договаривающиеся Стороны или их терри-

ториальные подразделения могут принимать специальные правила, отличающиеся от предусмотренных настоящей главой. Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения не могут принимать положений, противоречащих положениям пункта 7 статьи 18 настоящей Конвенции.

Статья 30. Груз транспортных средств

1. Если для транспортного средства установлен разрешенный максимальный вес, то вес транспортного средства с нагрузкой никогда не должен превышать разрешенный максимальный вес.

2. Любой груз должен быть размещен и в случае необходимости закреплен на транспортном средстве таким образом, чтобы он:

- a) не подвергал опасности людей и не наносил ущерба государственному, общественному или личному имуществу, в частности не волочился и не падал на дорогу;
- b) не ограничивал видимости и обзорности, не нарушал устойчивости транспортного средства и не затруднял управления им;
- c) не производил шума, не поднимал пыли и не вызывал других неудобств, которых можно избежать;
- d) не закрывал огней, включая стоп-сигналы и указатели поворота, светоотражающих приспособлений, регистрационных номеров и отличительного знака государства регистрации, которые должны быть на транспортном средстве в соответствии с настоящей Конвенцией или в соответствии с национальным законодательством, или не закрывал сигналов, подаваемых рукой в соответствии с положениями пункта 3 статьи 14 или пункта 2 статьи 17 настоящей Конвенции.

3. Все вспомогательные приспособления, используемые для закрепления и обеспечения сохранности груза (веревки, цепи, брезент), должны быть туго затянуты и прочно закреплены. Все вспомогательные приспособления, используемые для обеспечения сохранности груза, должны удовлетворять требованиям, предусмотренным в отношении груза пунктом 2 настоящей статьи.

4. Груз, выступающий спереди, сзади или сбоку за габарит транспортного средства, должен быть заметным образом обозначен во всех случаях, когда он может не быть замечен водителями других транспортных средств; ночью эта сигнализация осуществляется спереди с помощью белого огня и белого светоотражающего приспособления, а сзади с помощью красного огня или красного светоотражающего приспособления. В частности, на механических транспортных средствах:

- a) грузы, выступающие за пределы транспортного средства более чем на 1 м (3 фута 4 дюйма) сзади или спереди, должны быть всегда обозначены;
- b) грузы, выступающие сбоку за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии

более 0,4 м (16 дюймов) от внешнего края подфарника транспортного средства, должны обозначаться ночью спереди; аналогичным образом ночью должны обозначаться сзади грузы, выступающие за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,4 м (16 дюймов) от внешнего края заднего красного габаритного фонаря транспортного средства.

5. Ни одно положение пункта 4 настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям запрещать, ограничивать или подчинять специальному разрешению перевозку выступающих за габарит транспортного средства грузов, упомянутых в указанном пункте 4.

Статья 31. Поведение водителя в случае дорожно-транспортного происшествия

1. Не нарушая предписаний национального законодательства относительно обязанности оказывать помощь пострадавшим, водитель или любой другой пользователь дороги, причастный к дорожно-транспортному происшествию, должен:

- a) по возможности быстрее остановиться, не создавая дополнительной опасности для движения;
- b) принять меры для обеспечения безопасности движения в месте дорожно-транспортного происшествия и, если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются тяжелораненые или убитые, избегать, в той мере, в какой это не влияет на безопасность движения, изменять что-либо на месте происшествия или уничтожать следы, которые могут быть полезными для установления ответственности;
- c) по требованию других лиц, причастных к дорожно-транспортному происшествию, назвать себя;
- d) если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются раненые или убитые, сообщить об этом в службу дорожного движения и, если последняя не разрешает покинуть место происшествия или если он не должен оказать помощь раненым или получить медицинскую помощь сам, возвратиться к месту происшествия или оставаться на месте до прибытия сотрудников службы дорожного движения.

2. Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут в своем национальном законодательстве не предписывать положение, указанное в подпункте «d» пункта 1 настоящей статьи, в том случае, если не было нанесено никакого серьезного телесного повреждения и если никто из лиц, попавших в дорожно-транспортное происшествие, не требует уведомить об этом полицию.

Статья 32. Освещение: общие предписания

1. В соответствии с настоящей статьей термин «ночь» охватывает период времени между наступлением темноты и рассветом, а также другие моменты, когда видимость недостаточна, например ввиду тумана, снегопада, сильного дождя или просвета по туннелю.

2. Ночью

- a) на любом находящемся на дороге механическом транспортном средстве, ином, чем велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, должно быть включено спереди не менее двух белых или желтых селективных огней, а сзади — парное количество красных огней в соответствии с предписаниями, предусмотренными для автомобилей в пунктах 23 и 24 приложения 5; однако национальное законодательство может разрешить использование автожелтых подфарников. Положения настоящего подпункта применяются к составам, включающим одно механическое транспортное средство и один или несколько прицепов, причем в этом случае красные огни должны помещаться сзади последнего прицепа; на прицепах, к которым применимы предписания пункта 30 приложения 5 к настоящей Конвенции, должны быть включены спереди два белых огня, которые они должны иметь в соответствии с предписаниями указанного пункта 30;
- b) любые находящиеся на дороге транспортные средства или составы транспортных средств, к которым не применяются положения подпункта «a» настоящего пункта, должны иметь по крайней мере один передний белый или желтый селективный огонь и по крайней мере один задний красный огонь; если имеется лишь один передний или один задний огонь, этот огонь должен помещаться по центру или на стороне транспортного средства, противоположной стороне, соответствующей направлению движения; что касается гужевых повозок и ручных тележек, то приспособление с указанными огнями может нести водитель или сопровождающее лицо, идущее с этой стороны транспортного средства.

3. Предусмотренные пунктом 2 настоящей статьи огни должны отчетливо обозначать транспортное средство для других пользователей дороги; одна и та же лампа или одно и то же приспособление может быть источником переднего и заднего огня лишь в том случае, если характеристики транспортного средства, в частности его небольшая длина, таковы, что в этих условиях указанное предписание может быть соблюдено.

4. a) В отступление от положений пункта 2 настоящей статьи

- i) положения указанного пункта 2 не применяются к транспортным средствам, остановившимся или находящимся на стоянке на дороге, освещенной таким образом, что они ясно видны с достаточного расстояния;

- ii) на механических транспортных средствах, длина и ширина которых не превышают соответственно 6 м (20 футов) и 2 м (6 футов и 6 дюймов) и которые не буксируют какое-либо другое транспортное средство, может быть включен во время остановки или стоянки на дороге в населенном пункте лишь один огонь, находящийся на стороне транспортного средства, противоположной краю проезжей части, вдоль которого остановилось или находится на стоянке это транспортное средство; этот огонь должен быть белым или автожелтым спереди и красным или автожелтым сзади;
- iii) положения подпункта «b» пункта 2 настоящей статьи не относятся ни к двухколесным велосипедам, ни к двухколесным велосипедам с подвесным двигателем, ни к двухколесным мотоциклам без коляски, не снабженным батареями, если они остановились или находятся на стоянке в населенном пункте у самого края проезжей части;
 - b) кроме того, национальное законодательство может допускать отступления от положений настоящей статьи в отношении:
 - i) транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке на специально предназначенных для этого местах вне проезжей части;
 - ii) транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке на жилых улицах с очень слабым движением.

5. Ни в коем случае транспортное средство не должно иметь спереди красных огней, красных светоотражающих приспособлений или красных светоотражающих материалов, а сзади — белых или желтых селективных огней, белых или желтых селективных светоотражающих приспособлений или белых или желтых селективных светоотражающих материалов; это предписание не относится ни к использованию белых или желтых селективных огней заднего хода, ни к приданию на задних номерных знаках светоотражающих свойств цифрам или буквам светлого цвета или отличительным знакам, или прочим отличительным знакам, которые могут требоваться согласно национальному законодательству, ни к приданию светоотражающих свойств светлomu фону этих номерных или отличительных знаков, ни к красным вращающимся или проблесковым огням некоторых транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда.

6. Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут — в той мере, в какой они считают возможным это делать без ущерба для безопасности движения, — допускать в своем национальном законодательстве исключения из положений настоящей статьи в отношении

- a) гужевых повозок и ручных тележек;
- b) транспортных средств, имеющих особую форму или особый характер или используемых в особых целях и в особых условиях.

7. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее предписать в национальном законодательстве, чтобы группы пешеходов, возглавляемые руководителем, или шествия, а также погонщики скота, стад, упряжных, вьючных или верховых животных, движущиеся по проезжей части в условиях, определенных подпунктом «b» пункта 2 настоящей статьи, имели светоотражающее приспособление или огонь; в этом случае отражаемый или излучаемый свет должен быть либо белым или желтым селективным спереди и красным сзади, либо автожелтым спереди и сзади.

*Статья 33. Освещение: условия использования огней,
предусмотренных в приложении 5*

1. Водитель транспортного средства, имеющего огни дальнего света, огни ближнего света и подфарники, определенные в приложении 5 к настоящей Конвенции, должен пользоваться этими огнями в нижеследующих условиях, когда в соответствии со статьей 32 настоящей Конвенции транспортное средство должно быть обозначено спереди по меньшей мере одним или двумя белыми или желтыми селективными огнями:

- a) дальний свет не должен включаться ни в населенных пунктах, если дорога достаточно освещена, ни вне населенных пунктов, если проезжая часть равномерно освещена и если это освещение достаточно для обеспечения водителю хорошей видимости на достаточное расстояние, ни на остановке;
- b) с учетом возможности разрешать в национальном законодательстве использование огней дальнего света днем, когда видимость недостаточна, например, ввиду тумана, снегопада, сильного дождя или проезда через туннель, дальний свет не должен включаться или должен направляться таким образом, чтобы не вызывать ослепления:
 - i) при встречном разезде; когда используются огни фар, они должны выключаться на достаточном расстоянии или быть отрегулированы таким образом, чтобы не вызывать ослепления и дать водителю встречного транспортного средства возможность спокойно и безопасно продолжать движение;
 - ii) если транспортное средство следует на небольшом расстоянии позади другого транспортного средства; однако дальний свет может быть использован, в соответствии с положениями пункта 5 настоящей статьи, для указания намерения произвести обгон в условиях, предусмотренных в статье 28 настоящей Конвенции;
 - iii) в любых других условиях, когда следует избегать ослепления других пользователей дороги или пользователей водного или железнодорожного пути, проходящего вдоль дороги;
- c) при условии соблюдения положений подпункта «d» настоящего пункта огни ближнего света должны быть включены, когда исполь-

зование огней дальнего света запрещено в соответствии с положениями приведенных выше подпунктов «а» и «b», и они могут быть использованы вместо огней дальнего света, когда огней ближнего света достаточно для того, чтобы дать возможность водителю ясно видеть на достаточном расстоянии, а другим пользователям дороги — видеть данное транспортное средство на достаточном расстоянии;

- d) подфарники следует использовать вместе с огнями дальнего света, огнями ближнего света или противотуманными фарами. Их можно использовать отдельно, когда транспортное средство остановилось или находится на стоянке или когда на дорогах, кроме автомагистралей и дорог, указанных в пункте 4 статьи 25 настоящей Конвенции, условия освещения таковы, что водитель хорошо видит на достаточном расстоянии, а другие пользователи дороги видят транспортное средство с достаточного расстояния.

2. Если на транспортном средстве имеются противотуманные фары, определенные в приложении 5 к настоящей Конвенции, ими можно пользоваться только во время тумана, снегопада или сильного дождя. В отступление от положений подпункта «с» пункта 1 настоящей статьи, при включении противотуманных фар, фары ближнего света должны выключаться, однако национальное законодательство может разрешить в этом случае одновременное включение противотуманных фар и фар ближнего света.

3. В отступление от положений пункта 2 настоящей статьи, национальное законодательство может разрешить включение противотуманных фар даже при отсутствии тумана, снегопада или сильного дождя на узких дорогах с большим количеством поворотов.

4. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам вменять в обязанность использование огней ближнего света в населенных пунктах.

5. Упомянутые в пункте 2 статьи 28 настоящей Конвенции световые сигналы представляют собой многократное и кратковременное включение и выключение дальнего или ближнего света или кратковременное попеременное включение ближнего и дальнего света.

Статья 34. Отступления

1. При приближении пользующегося преимущественным правом проезда транспортного средства, которое подает сигналы специальными световыми и звуковыми приборами, каждый пользователь дороги должен освободить для него место на проезжей части и в случае необходимости остановиться.

2. В национальном законодательстве может быть предусмотрено, что водители транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда, подавшие сигналы о своем приближении специальными приборами транспортного средства, и при условии, что не будут поставлены под угрозу другие пользователи дороги, могут не

соблюдать все или некоторые положения настоящей главы II, иные, чем положения пункта 2 статьи 6.

3. В национальном законодательстве может быть предусмотрено, в какой степени персонал, занятый на работах по строительству, ремонту или содержанию дорог, включая водителей механизмов, используемых на этих работах, может, при условии принятия необходимых мер предосторожности, не соблюдать во время работы положений настоящей главы II.

4. В целях обгона или встречного разъезда с механизмами, упомянутыми в пункте 3 настоящей статьи, когда они используются на дорожных работах, водители других транспортных средств могут, по мере необходимости и при условии соблюдения всех мер предосторожности, не соблюдать положений статей 11 и 12 настоящей Конвенции.

ГЛАВА III. УСЛОВИЯ ДОПУЩЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ

Статья 35. Регистрация

1. а) Положения настоящей Конвенции применяются к автомобилям, находящимся в международном движении, и к прицепам, иным, чем сцепленный с автомобилем легкий прицеп, которые зарегистрированы одной из Договаривающихся Сторон или одним из ее территориальных подразделений, причем водитель автомобиля должен иметь свидетельство о регистрации, выданное в подтверждение факта регистрации, либо соответствующим компетентным органом этой Договаривающейся Стороны или ее территориального подразделения, либо от имени Договаривающейся стороны или ее территориального подразделения уполномоченным ею на то объединением. В свидетельстве о регистрации должны быть по крайней мере указаны:

- порядковый номер, именуемый регистрационным номером, составные элементы которого указаны в приложении 2 к настоящей Конвенции;
- дата первой регистрации транспортного средства;
- фамилия, имя и место жительства владельца свидетельства;
- название или фабричная марка завода-изготовителя транспортного средства;
- порядковый номер шасси (заводской или серийный номер завода-изготовителя);
- разрешенный максимальный вес, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов;
- срок действия, если он ограничен.

Указанные в свидетельстве данные пишутся либо исключительно латинскими буквами или прописью, либо повторяются одним из этих способов.

b) Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут решить, что в свидетельствах, выдаваемых на их территории, вместо даты первой регистрации будет указываться год выпуска.

2. В отступление от положений пункта 1 настоящей статьи, на транспортное средство с полуприцепом, находящееся в международном движении в нерасцепленном состоянии, распространяются положения настоящей Конвенции, даже если тягач и полуприцеп зарегистрированы вместе и имеют только одно свидетельство о регистрации.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как ограничивающее право Договаривающихся Сторон или их территориальных подразделений требовать подтверждения права водителя на владение находящимся в международном движении транспортным средством, которое не зарегистрировано на имя находящегося в нем лица.

4. Рекомендуются, чтобы Договаривающиеся Стороны, которые еще не сделали этого, создали орган, которому было бы поручено регистрировать в национальном или региональном масштабе сдаваемые в эксплуатацию автомобили и вести централизованный учет по каждому транспортному средству сведений, содержащихся в свидетельстве о регистрации.

Статья 36. Регистрационный номер

1. На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться спереди и сзади регистрационный номер; однако на мотоциклах этот номер должен помещаться только сзади.

2. На каждом зарегистрированном прицепе, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади регистрационный номер. Если автомобиль буксирует один или несколько прицепов, то единственный прицеп или последний прицеп, если они не зарегистрированы, должны иметь регистрационный номер автомобиля, с которым они сцеплены.

3. Составные элементы и способ нанесения регистрационного номера, указанного в настоящей статье, должны соответствовать предписаниям приложения 2 к настоящей Конвенции.

Статья 37. Отличительный знак государства регистрации

1. На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади, помимо его регистрационного номера, отличительный знак государства, в котором он зарегистрирован.

2. На каждом буксируемом автомобилем прицепе, на котором должен, в соответствии со статьей 36 настоящей Конвенции, помещаться сзади регистрационный номер, должен также помещаться сзади отличительный знак государства, выдавшего этот регистрационный номер.

Предписания настоящего пункта применяются даже в том случае, если прицеп зарегистрирован в государстве, ином, чем государство регистрации транспортного средства, с которым он сцеплен; если прицеп не зарегистрирован, он должен иметь сзади отличительный знак государства регистрации транспортного средства-тягача, за исключением тех случаев, когда он передвигается по территории этого государства.

3. Составные элементы и способ нанесения отличительного знака, указанного в настоящей статье, должны соответствовать предписаниям приложения 3 к настоящей Конвенции.

Статья 38. ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

На каждом автомобиле и на каждом прицепе, находящихся в международном движении, должны быть опознавательные знаки, определенные в приложении 4 к настоящей Конвенции.

Статья 39. ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРЕДПИСАНИЯ

Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии.

Статья 40. ПЕРЕХОДНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

В течение десяти лет с момента вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47, на прицепы, находящиеся в международном движении, независимо от их разрешенного максимального веса, распространяются положения настоящей Конвенции даже в том случае, если эти транспортные средства не будут зарегистрированы.

ГЛАВА IV. ВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ

Статья 41. Действительность водительских удостоверений

1. Договаривающиеся стороны будут признавать

- a) любое национальное водительское удостоверение, составленное на их национальном языке или на одном из их национальных языков, либо, если оно не составлено на таком языке, сопровождаемое заверенным переводом;
- b) любое национальное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям положения 6 к настоящей Конвенции, и
- c) любое международное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 7 к настоящей Конвенции,

действительными на своей территории для управления автомобилем, соответствующим категории или категориям транспортных средств, на управление которыми выдано удостоверение, при условии, что указан-

ное удостоверение является действительным и что оно выдано другой Договаривающейся Стороной или одним из ее территориальных подразделений, либо объединением, уполномоченным на то этой Договаривающейся Стороной или одним из ее территориальных подразделений. Положения настоящего пункта не применяются к водительскому удостоверению ученика-водителя.

2. Независимо от положений, содержащихся в предыдущем пункте,

- a) если действительность водительского удостоверения обусловлена специальной пометкой, требующей ношения данным лицом некоторых приспособлений или предусматривающей некоторое переустройство транспортного средства с учетом инвалидности водителя, это удостоверение считается действительным только при условии соблюдения этих предписаний;
- b) Договаривающиеся Стороны могут не признавать действительным на своей территории водительское удостоверение, владельцу которого не исполнилось восемнадцати лет;
- c) каждая Договаривающаяся Сторона может не признавать действительными на своей территории для управления автомобилями или составами транспортных средств категорий C, D и E, упомянутых в приложении 6 и 7 к настоящей Конвенции, водительские удостоверения, владельцам которых не исполнилось двадцати одного года.

3. Договаривающиеся Стороны обязуются принять необходимые меры для того, чтобы национальные и международные водительские удостоверения, указанные в подпунктах «a», «b» и «c» пункта 1 настоящей статьи, не выдавались на их территории без разумной гарантии способности водителя управлять транспортным средством и его физической пригодности.

4. При применении пункта 1 и подпункта «c» пункта 2 настоящей статьи

- a) автомобиль категории B, указанной в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, может буксировать прицеп; он может также буксировать прицеп, разрешенный максимальный вес которого превышает 750 кг (1 650 фунтов), но не превышает веса автомобиля без нагрузки, если общий разрешенный максимальный вес такого состава не превышает 3 500 кг (7 700 фунтов);
- b) автомобили категорий C и D, указанных в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, могут буксировать легкий прицеп, причем такой состав продолжает входить в категорию C или в категорию D.

5. Международное водительское удостоверение может выдаваться только на основании национального водительского удостоверения, выданного с учетом минимальных требований, предусмотренных в настоящей Конвенции. Международное водительское удостоверение теряет силу по истечении срока действия соответствующего национального

водительского удостоверения, номер которого должен проставляться в международном водительском удостоверении.

6. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривающиеся Стороны

- a) признавать действительными национальные или международные водительские удостоверения, выданные на территории другой Договаривающейся Стороны лицам, которые имели на их территории обычное местожительство в момент выдачи этого водительского удостоверения или которые перенесли свое обычное местожительство на их территорию после выдачи этого удостоверения;
- b) признавать действительность вышеуказанных водительских удостоверений, выданных водителям, обычное местожительство которых в момент выдачи удостоверений находилось не на территории, где были выданы удостоверения, или которые перенесли свое местожительство после выдачи удостоверений на другую территорию.

Статья 42. Приостановление действия водительских удостоверений

1. Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут лишить водителя права пользоваться на их территории национальным или международным водительским удостоверением в случае нарушения им на их территории правил, за которое, согласно их законодательству, предусматривается лишение права пользоваться водительским удостоверением. В этом случае компетентный орган Договаривающейся Стороны или ее территориального подразделения, который лишил водителя права пользоваться водительским удостоверением, может:

- a) изъять водительское удостоверение и задержать его до истечения срока, на который изымается это удостоверение, или до момента выезда водителя с данной территории, в зависимости от того, какой срок наступает скорее;
- b) информировать орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, о лишении права пользования этим удостоверением;
- c) если речь идет о международном водительском удостоверении, сделать в специально предусмотренном для этого месте отметку о том, что указанное водительское удостоверение перестало быть действительным на данной территории;
- d) в том случае, когда он не применяет процедуру, упомянутую в подпункте «a» настоящего пункта, в дополнение к сообщению, упомянутому в подпункте «b», просить орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, информировать заинтересованное лицо о принятом в отношении него решении.

2. Договаривающиеся Стороны будут стремиться ставить заинтересованных лиц в известность о решениях, которые будут им сооб-

щаться в соответствии с процедурой, предусмотренной в подпункте «d» пункта 1 настоящей статьи.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям запретить водителю, имеющему национальное или международное водительское удостоверение, управлять автомобилем, если очевидно и доказано, что его состояние таково, что он не может управлять транспортным средством, не создавая угрозы для движения, или если он был лишен права на вождение в государстве, где он имеет свое обычное местожительство.

Статья 43. Переходное положение

Международные водительские удостоверения, соответствующие положениям Конвенции о дорожном движении, подписанной в Женеве 19 сентября 1949 года, и выданные в течение пяти лет после вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 настоящей Конвенции, будут при применении статей 41 и 42 настоящей Конвенции приравниваться к международным водительским удостоверениям, предусмотренным в настоящей Конвенции.

ГЛАВА V. УСЛОВИЯ ДОПУЩЕНИЯ ВЕЛОСИПЕДОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ С ПОДВЕСНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ

Статья 44

1. Велосипеды без двигателя, находящиеся в международном движении, должны быть снабжены:

- a) эффективным тормозом;
- b) звонком, слышимым на достаточном расстоянии, причем всякие другие звуковые сигнальные приборы запрещаются;
- c) задним красным светоотражающим приспособлением и приспособлениями, излучающими белый или желтый селективный свет спереди и красный свет сзади.

2. На территории Договаривающихся Сторон, которые не сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявления о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, находящиеся в международном движении велосипеды с подвесным двигателем должны быть снабжены:

- a) двумя независимыми тормозами;
- b) звонком или другим звуковым сигнальным прибором, слышимым на достаточном расстоянии;
- c) эффективным глушителем;
- d) приспособлениями, излучающими передний белый или желтый селективный свет и задний красный свет, а также задним красным светоотражающим приспособлением;

е) опознавательным знаком, определение которого содержится в приложении 4 к настоящей Конвенции.

3. На территории Договаривающихся Сторон, которые сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, условиями, которым должны отвечать велосипеды с подвесным двигателем для того, чтобы быть допущенными к международному движению, являются условия, определенные для мотоциклов в приложении 5 к настоящей Конвенции.

ГЛАВА VI. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 45

1. Настоящая Конвенция открыта в Центральных Учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 31 декабря 1969 года для подписания всеми государствами-членами Организации Объединенных Наций или членами любых специализированных учреждений, или членами Международного агентства по атомной энергии, или Сторонами Статуса Международного Суда и любым другим государством, приглашенным Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций стать Стороной настоящей Конвенции.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Ратификационные грамоты передаются на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Настоящая Конвенция остается открытой для присоединения к ней любого из государств, указанных в пункте 1 настоящей статьи. Документы о присоединении передаются на хранение Генеральному Секретарю.

4. Каждое государство должно в момент поднесения настоящей Конвенции или сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении уведомить Генерального Секретаря о выбранном им отличительном знаке, который будет проставляться, в соответствии с приложением 3 к настоящей Конвенции, на находящихся в международном движении зарегистрированных им транспортных средствах. Посредством последующей нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, каждое государство может изменить ранее выбранный им отличительный знак.

Статья 46

1. Каждое государство может при подписании, ратификации настоящей Конвенции или при присоединении к ней, или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что Конвенция становится применимой ко всем территориям или части территорий, за внешние сношения которых оно ответственно. Конвенция начинает применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, по истечении тридцати дней со дня получения Генеральным Секретарем упомянутой нотификации

или в момент вступления Конвенции в силу в отношении государства, сделавшего нотификацию, если эта дата является более поздней.

2. Каждое государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что Конвенция перестанет применяться на территории, указанной в нотификации, и Конвенция перестанет применяться на территории, указанной в нотификации, по истечении одного года со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

3. Каждое государство, сделавшее нотификацию в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, уведомляет Генерального Секретаря о выбранном им отличительном знаке или знаках, которые будут представляться на находящихся в международном движении транспортных средствах, которые зарегистрированы на соответствующей территории или территориях согласно приложению 3 к настоящей Конвенции. Посредством последующей нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, каждое государство может изменить ранее выбранный им отличительный знак.

Статья 47

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи на хранение пятнадцатого документа о ратификации или присоединении.

2. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящую Конвенцию или присоединится к ней после сдачи на хранение пятнадцатого документа о ратификации или присоединении, Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи этим государством на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении.

Статья 48

С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяются и заменяются в отношениях между Договаривающимися Сторонами Международная конвенция об автомобильном движении и Международная конвенция о дорожном движении, подписанные в Париже 24 апреля 1926 года, Конвенция о правилах автомобильного движения между американскими странами, открытая для подписания в Вашингтоне 15 декабря 1943 года, и Конвенция о дорожном движении, открытая для подписания в Женеве 19 сентября 1949 года.

Статья 49

1. Через один год после вступления в силу настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся Сторона может предложить одну или несколько поправок к Конвенции. Текст любой предложенной поправки вместе с пояснительным меморандумом направляется Генеральному Секретарю, который препровождает его всем Договаривающимся Сто-

ронам. Договаривающиеся Стороны имеют возможность уведомить его в двенадцатимесячный срок, начиная со дня препровождения этого текста, о том: *a)* принимают ли они поправку, *b)* отклоняют ли они поправку или *c)* желают ли они, чтобы для рассмотрения этой поправки была созвана конференция. Генеральный Секретарь направляет также текст предложенной поправки всем другим государствам, указанным в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции.

2. *a)* Любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, считается принятой, если в течение упомянутого выше двенадцатимесячного срока менее трети Договаривающихся Сторон информируют Генерального Секретаря о том, что они отклоняют поправку или желают созыва конференции для рассмотрения этой поправки. Генеральный Секретарь уведомляет все Договаривающиеся Стороны о каждом принятии или отклонении предложенной поправки и о любом поступлении просьбы о созыве конференции. Если в течение установленного двенадцатимесячного срока такие отклонения и просьбы будут получены менее чем от трети всех Договаривающихся Сторон, Генеральный Секретарь информирует все Договаривающиеся Стороны о том, что поправка вступает в силу через шесть месяцев по истечении двенадцатимесячного срока, указанного в предыдущем пункте, для всех Договаривающихся Сторон, за исключением тех, которые в течение установленного срока отклонили поправку или обратились с просьбой созвать конференцию для ее обсуждения,

b) Каждая Договаривающаяся Сторона, которая в течение вышеуказанного двенадцатимесячного срока отклонила предложенную поправку или попросила созвать конференцию для ее рассмотрения, может в любое время после истечения этого срока уведомить Генерального Секретаря о принятии ею поправки, и Генеральный Секретарь рассылает это уведомление всем остальным Договаривающимся Сторонам. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающихся Сторон, направивших такие уведомления о принятии, через шесть месяцев после получения их Генеральным Секретарем.

3. Если предложенная поправка не была принята в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если в течение двенадцатимесячного срока, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, менее половины общего числа Договаривающихся Сторон информируют Генерального Секретаря о том, что они отклоняют предложенную поправку, и если по крайней мере треть всех Договаривающихся Сторон, но не менее десяти, информируют его о том, что они принимают ее или желают созыва конференции для обсуждения этой поправки, Генеральный Секретарь созывает конференцию для рассмотрения предложенной поправки или любого другого предложения, которое может быть ему представлено в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.

4. Если конференция созывается в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, Генеральный Секретарь приглашает на нее все государства, указанные в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции. Гене-

ральный Секретарь обращается ко всем приглашенным на конференцию государствам с просьбой представить ему, по крайней мере за шесть месяцев до открытия конференции, любые предложения, которые они в дополнение к предложенной поправке могут пожелать рассмотреть на конференции, и уведомляет об этих предложениях по крайней мере за три месяца до открытия конференции все приглашенные на конференцию государства.

5. а) Любая поправка к настоящей Конвенции считается принятой, если она принимается большинством в две трети государств, представленных на Конференции, при условии, что это большинство включает по крайней мере две трети всех Договаривающихся Сторон, представленных на Конференции. Генеральный Секретарь извещает все Договаривающиеся Стороны о принятии поправки, и она вступает в силу через двенадцать месяцев со дня такого уведомления в отношении всех Договаривающихся Сторон, за исключением тех, которые в течение этого срока сообщили Генеральному Секретарю об отклонении поправки.

б) Каждая Договаривающаяся Сторона, отклонившая в течение вышеуказанного двенадцатимесячного срока поправку, может в любое время уведомить Генерального Секретаря о принятии ею поправки, и Генеральный Секретарь извещает об этом все остальные Договаривающиеся Стороны. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающейся Стороны, уведомившей о ее принятии, через шесть месяцев после получения уведомления Генеральным Секретарем или по истечении вышеуказанного двенадцатимесячного срока, если этот срок истекает позднее.

6. Если предложенная поправка не считается принятой в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если не выполнены условия созыва конференции, предписанные в пункте 3 настоящей статьи, предложенная поправка считается отклоненной.

Статья 50

Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящую Конвенцию посредством письменной нотификации, адресованной Генеральному Секретарю. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

Статья 51

Настоящая Конвенция теряет силу, если число Договаривающихся Сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее пяти.

Статья 52

Всякий спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами относительно толкования или применения настоящей Конвенции,

который Стороны не смогут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, может быть по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся Сторон передан для разрешения Международному Суду.

Статья 53

Никакое положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся Сторон принимать совместные с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

Статья 54

1. Каждое государство может при подписании настоящей Конвенции или при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 52 настоящей Конвенции. Другие Договаривающиеся Стороны не являются связанными статьей 52 в отношении любой Договаривающейся Стороны, сделавшей такое заявление.

2. В момент сдачи на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении каждое государство может заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что в целях применения настоящей Конвенции оно приравнивает велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам (подпункт «n» статьи 1).

В любое время впоследствии каждое государство может посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, взять обратно свое заявление.

3. Предусмотренные в пункте 2 настоящей статьи заявления вступают в силу через шесть месяцев после получения Генеральным Секретарем нотификации или в момент вступления в силу Конвенции в отношении государства, сделавшего заявление, если эта дата является более поздней.

4. Любое изменение ранее выбранного отличительного знака, о котором сделано уведомление в соответствии с пунктом 4 статьи 45 или пунктом 3 статьи 46 настоящей Конвенции, вступает в силу через три месяца со дня получения уведомления Генеральным Секретарем.

5. Оговорки к настоящей Конвенции и приложениям к ней, иные, чем оговорка, предусмотренная в пункте 1 настоящей статьи, разрешаются при условии представления их в письменной форме и, если они сделаны до сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении, при условии подтверждения их в ратификационной грамоте или документе о присоединении, Генеральный Секретарь сообщает об указанных оговорках всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона, которая делает оговорку или заявление в соответствии с пунктами 1 или 4 настоящей статьи, может в любой момент взять свою оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю.

7. Любая оговорка, сделанная в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи,

- a) изменяет для Договаривающейся Стороны, сделавшей вышеуказанную оговорку, в рамках этой оговорки положения Конвенции, к которым она относится;
- b) изменяет в такой же мере эти положения и для других Договаривающихся Сторон в их взаимоотношениях с Договаривающейся Стороной, сделавшей оговорку.

Статья 55

Помимо заявлений, нотификаций и уведомлений, предусмотренных в статьях 49 и 54 настоящей Конвенции, Генеральный Секретарь сообщает всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 45:

- a) о подписаниях, ратификациях и присоединениях к Конвенции в соответствии со статьей 45;
- b) о нотификациях и заявлениях в соответствии с пунктом 4 статьи 45 и со статьей 46;
- c) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 47;
- d) о дате вступления в силу поправок к настоящей Конвенции в соответствии с пунктами 2 и 5 статьи 49;
- e) о денонсациях в соответствии со статьей 50;
- f) об утрате настоящей Конвенцией силы в соответствии со статьей 51.

Статья 56

Подлинник настоящей Конвенции, составленный в одном экземпляре на английском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все пять текстов являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся представители, надлежащим образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Вене ноября месяца восьмого дня тысяча девятьсот шестьдесят восьмого года.

П Р И Л О Ж Е Н И Е 1

ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ДОПУСКАТЬ К МЕЖДУНАРОДНОМУ
ДВИЖЕНИЮ АВТОМОБИЛИ И ПРИЦЕПЫ

1. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, прицепы и составы транспортных средств, общий вес которых или нагрузка на ось, или габаритные размеры превышают пределы, установленные их национальным законодательством для транспортных средств, зарегистрированных на их территории. Договаривающиеся Стороны, на территории которых имеет место международное движение тяжелых транспортных средств, должны стараться заключать региональные соглашения, допускающие к международному движению по дорогам данного района, за исключением дорог с узкими характеристиками, транспортные средства и составы транспортных средств, вес и размеры которых не превышают величин, установленных этими соглашениями.

2. При применении предписаний пункта 1 настоящего приложения не будет считаться превышением разрешенной максимальной ширины выходящие за габаритные размеры по ширине транспортного средства:

- a) шины вблизи от точек их соприкосновения с землей и соединительные детали индикаторов давления в шинах;
- b) приспособления противоскольжения, падающие на колеса;
- c) зеркала заднего вида, сконструированные таким образом, что при легком нажиге они могут поворачиваться в обоих направлениях, не выступая при этом за разрешенную максимальную ширину;
- d) боковые указатели поворота и габаритные огни, при условии, что они выступают за габарит не более чем на несколько сантиметров;
- e) таможенные печати (пломбы), наложенные на груз, и приспособления для обеспечения сохранности и защиты этих печатей (пломб).

3. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории следующие составы транспортных средств, если их национальное законодательство запрещает движение таких составов:

- a) мотоциклы с прицепом;
- b) составы, включающие автомобиль и несколько прицепов;
- c) транспортные средства с полуприцепом, предназначенные для перевозки пассажиров.

4. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили и прицепы, на которые распространяются отступления согласно пункту 60 приложения 5 к настоящей Конвенции.

5. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории велосипеды с подвесным двигателем и мотоциклы, водители и, в соответствующих случаях, пассажиры которых не имеют защитных шлемов.

6. Договаривающиеся Стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории любого автомобиля, иного, чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем и двухколесный мотоцикл без коляски, наличием на автомобиле устройства, указанного в пункте 56 приложения 5 к настоящей Конвенции и предназначенного, в случае остановки на проезжей части, для предупреждения об опасности, которую представляет собой остановившееся на ней транспортное средство.

7. Договаривающиеся Стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории по некоторым трудным дорогам или в некоторых районах со сложным рельефом, автомобилей, разрешенный максимальный вес которых превышает 3 500 кг (7 700 фунтов), соблюдением специальных предписаний их национального законодательства, касающихся допуска к движению по этим дорогам или в этих районах зарегистрированных или транспортных средств, имеющих такой же разрешенный максимальный вес.

8. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, имеющие огни ближнего света с асимметричными лучами, если регулировка этих лучей не соответствует принятому на их территории направлению движения.

9. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили или буксируемые автомобилем прицепы, имеющие отличительный знак, иной, чем предусмотренный для этого транспортного средства статьей 37 настоящей Конвенции.

П Р И Л О Ж Е Н И Е 2

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В МЕЖДУНАРОДНОМ ДВИЖЕНИИ

1. Указанный в статьях 35 и 36 настоящей Конвенции регистрационный номер должен состоять либо из цифр, либо из цифр и букв. Цифры должны быть арабскими, а буквы — заглавными буквами латинского алфавита. Однако допускается употребление других цифр или букв, но в таких случаях регистрационный номер должен быть повторен арабскими цифрами и заглавными латинскими буквами.

2. Регистрационный номер должен быть составлен и обозначен таким образом, чтобы падающий на ось неподвижного транспортного средства наблюдатель мог его различать днем в ясную погоду с расстояния не менее 40 м (130 футов); однако Договаривающиеся Стороны могут уменьшить это минимальное расстояние для зарегистрированных на их территории мотоциклов и особых категорий автомобилей, регистрационным номерам которых трудно придать такие размеры, чтобы их можно было различать с расстояния 40 м (130 футов).

3. Если регистрационный номер обозначен на специальной табличке, эта табличка должна быть плоской и закрепленной в вертикальном или почти вертикальном положении перпендикулярно среднему продольному сечению транспортного средства. Если номер обозначается или наносится краской на самом транспортном средстве, поверхность, на которой он обозначается или наносится краской, должна быть плоской и вертикальной или почти плоской и вертикальной и перпендикулярной среднему продольному сечению транспортного средства.

4. С учетом положений пункта 5 статьи 32, табличка или поверхность, на которой обозначен или нанесен краской регистрационный номер, может быть из светоотражающего материала.

П Р И Л О Ж Е Н И Е 3

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЙ ЗНАК АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В МЕЖДУНАРОДНОМ ДВИЖЕНИИ

1. Упомянутый в статье 37 настоящей Конвенции отличительный знак должен состоять из 1-3 заглавных букв латинского алфавита. Буквы должны быть высотой не менее 0,08 м (3,1 дюйма) и обозначены штрихами шириной не менее 0,01 м (0,4 дюйма). Буквы должны быть нанесены черной краской на белом фоне, имеющем форму эллипса, главная ось которого горизонтальна.

2. В тех случаях, когда отличительный знак содержит только одну букву, главная ось эллипса может быть вертикальной.

3. Отличительный знак не должен включаться в регистрационный номер или обозначаться таким образом, что он может быть принят за этот последний или может ухудшить его удобочитаемость.

4. На мотоциклах и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее 0,175 м (6,9 дюйма) и 0,115 м (4,5 дюйма). На других автомобилях и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее

a) 0,24 м (9,4 дюйма) и 0,145 м (5,7 дюйма), если отличительный знак состоит из трех букв;
b) 0,175 м (6,9 дюйма) и 0,115 м (4,5 дюйма), если отличительный знак состоит менее чем из трех букв.

5. Положения пункта 3 приложения 2 применяются к обозначению отличительного знака на транспортных средствах.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ,
НАХОДЯЩИХСЯ В МЕЖДУНАРОДНОМ ДВИЖЕНИИ

1. Оповнавателные знаки включают:
 - a) для автомобилей:
 - i) название или марку завода-изготовителя транспортного средства;
 - ii) на шасси или (при отсутствии его) на кузове автомобиля — заводской номер или серийный номер завода-изготовителя;
 - iii) на двигателе — заводской номер двигателя, если такой номер обозначается заводом-изготовителем;
 - b) для прицепов — обозначения, указанные выше в подпунктах «i» и «iii»;
 - c) для велосипедов с подвесным двигателем — указание рабочего объема двигателя и марку «СМ».

2. Буквы и цифры, включаемые в опознавательные знаки, упомянутые в пункте 1 настоящего приложения, должны помещаться в легко доступном месте и быть удобочитаемыми; кроме того, они должны быть нанесены таким образом, чтобы их было трудно изменить или устранить. Оповнавателные знаки должны наноситься либо исключительно латинскими буквами или прописью и арабскими цифрами, либо они должны быть повторены таким образом.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ

1. Договаривающиеся Стороны, которые в соответствии с подпунктом «л» статьи 1 настоящей Конвенции заявили о своем намерении приравнять к мотоциклам трехколесные транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг (900 фунтов), должны распространить на эти последние содержащиеся в настоящем приложении предписания, касающиеся либо мотоциклов, либо других автомобилей.

2. В настоящем приложении термин «прицеп» применяется только к прицемам, предназначенным для буксировки автомобилей.

3. При условии соблюдения положений подпункта «а» пункта 2 статьи 3 настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся Сторона может предписывать для автомобилей, которые она регистрирует, и для прицепов, которые она допускает к движению в соответствии со своим национальным законодательством, предписания, дополняющие положения настоящего приложения или являющиеся более строгими.

Глава I. Торможение

4. В настоящей главе

a) термин «колеса одной оси» означает колеса, расположенные симметрично или почти симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, даже в том случае, если они не находятся на одной и той же оси (ось-танDEM рассматривается как две оси);

b) термин «рабочий тормоз» означает устройство, используемое для замедления движения и остановки транспортного средства;

c) термин «стояночный тормоз» означает устройство, используемое для удержания транспортного средства в неподвижном состоянии в отсутствие водителя, или для удержания сцепленного прицепа в неподвижном состоянии;

d) термин «аварийный тормоз» означает устройство, предназначенное для замедления движения и остановки транспортного средства в случае выхода из строя рабочего тормоза.

A. Торможение автомобилей, иных, чем мотоциклы

5. Каждый автомобиль, иной, чем мотоцикл, должен иметь тормоза, которые могут легко приводиться в действие находящимся за рулем водителем. Эти тормозные устройства должны выполнять следующие три функции торможения:

- a)* рабочий тормоз — замедлять движение транспортного средства и останавливать его надежно, быстро и эффективно, независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъеме или под уклон;
- b)* стояночный тормоз — удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки, на подъеме или на спуске с уклоном в 16%, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического типа;
- c)* аварийный тормоз — замедлять движение транспортного средства и останавливать его, независимо от его условий загрузки, на достаточно коротком расстоянии даже в случае выхода из строя рабочего тормоза.

6. При условии соблюдения положений пункта 5 настоящего приложения приспособления, обеспечивающие выполнение трех функций торможения (рабочее, аварийное и стояночное), могут иметь общие части; совмещение приводов допускается только при условии, что при этом остаются по крайней мере два отдельных привода.

7. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса транспортного средства; однако на транспортных средствах, имеющих более двух осей, колеса одной оси могут не тормозить.

8. Аварийный тормоз должен действовать по крайней мере на одно колесо с каждой стороны среднего продольного сечения транспортного средства; аналогичное положение относится к стояночному тормозу.

9. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.

10. Никакая тормозящая поверхность не должна быть устроена таким образом, чтобы она могла отделяться от колес. Однако такое разъединение допускается для некоторых тормозящих поверхностей при условии, что:

- a)* оно является кратковременным, например при изменении передаточного числа;
- b)* в отношении стояночного тормоза оно может произойти лишь в результате действия водителя;
- c)* в отношении рабочего или аварийного тормозов торможение продолжается с предписанной эффективностью в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения.

B. Торможение прицепов

11. При условии соблюдения подпункта «с» пункта 17 настоящего приложения каждый прицеп, за исключением легких прицепов, должен иметь, в частности:

- a)* рабочий тормоз, позволяющий замедлить движение транспортного средства и остановить его надежно, быстро и эффективно, независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъеме или под уклон;
- b)* стояночный тормоз, позволяющий удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки на подъеме или спуске с уклоном 16%, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического действия. Настоящее положение не распространяется на прицепы, которые не могут быть отцеплены от транспортного средства-тягача без помощи инструментов, при том условии, что требования, предъявляемые к стояночному торможению, будут соблюдаться в отношении состава транспортных средств.

12. Устройства, обеспечивающие выполнение этих двух функций торможения (рабочее и стояночное), могут иметь общие части.

13. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса прицепа.

14. Рабочий тормоз должен приводиться в действие приводом рабочего тормоза транспортного средства-тягача; однако, если разрешенный максимальный вес прицепа не превышает 3 500 кг (7 700 фунтов), рабочий тормоз может быть сконструирован таким образом, чтобы во время движения он приводился в действие лишь путем сближения прицепа с тягачом (торможение силой инерции).

15. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.

16. Тормозящие устройства должны автоматически обеспечивать остановку прицепа в случае разрыва сцепного устройства во время движения. Однако это предписание не распространяется ни на одноосные, ни на двухосные прицепы, расстояние между осями которых составляет менее 1 м (40 дюймов), при условии, что их разрешенный максимальный вес не превышает 1 500 кг (3 300 фунтов) и что, за исключением полуприцепов, у них наряду со сцепным устройством имеется дополнительное сцепное приспособление, предусмотренное в пункте 58 настоящего приложения.

С. Торможение составов транспортных средств

17. В дополнение к содержащимся в разделах А и В настоящей главы положениям, касающимся несцепленных транспортных средств (автомобилей и прицепов), к составам сцепленных транспортных средств относятся следующие положения:

- a)* тормозные устройства каждого транспортного средства, являющегося частью состава, должны быть совместимыми;
- b)* действие рабочего тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по всему составу сцепленных транспортных средств;
- c)* разрешенный максимальный вес прицепа, не оборудованного рабочим тормозом, не должен превышать половины суммы веса транспортного средства-тягача без нагрузки и веса водителя.

Д. Торможение мотоциклов

18. *a)* Каждый мотоцикл должен иметь два тормозных устройства, одно из которых действует по крайней мере на заднее или задние колеса, а другое — по крайней мере на переднее или передние колеса; если у мотоцикла имеется коляска, торможение колеса коляски не требуется. Эти тормозные устройства должны позволять замедлить движение мотоцикла и остановить его надежно, быстро и эффективно, независимо от условий его загрузки и от того, движется ли он на подъеме или под уклон.

b) В дополнение к положениям, содержащимся в подпункте «*a*» настоящего пункта, мотоциклы с тремя колесами, расположенными симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, должны быть оборудованы стояночным тормозом, соответствующим положениям подпункта «*b*» пункта 5 настоящего приложения.

Глава II. Огни и светоотражающие приспособления

19. При применении положений настоящей Конвенции:

термин «огонь дальнего света» означает огонь транспортного средства, предназначенный для освещения дороги на дальнее расстояние в направлении движения вперед;

термин «огонь ближнего света» означает огонь транспортного средства, предназначенный для освещения дороги вперед транспортного средства таким образом, чтобы не ослеплять чрезмерно и не причинять неудобств водителям встречных транспортных средств и другим пользователям дорог;

термин «подфарник» означает огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации спереди транспортного средства и его габаритной ширины;

термин «задний габаритный фонарь» означает огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации сзади транспортного средства и его габаритной ширины;

термин «стоп-сигнал» означает огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации другим пользователям дороги, находящимся сзади транспортного средства, что водитель привел в действие рабочий тормоз;

термин «противотуманная фара» означает огонь транспортного средства, предназначенный для улучшения освещенности дороги в туман, снегопад, ливень или пылевую бурю;

термин «задняя фара» означает огонь транспортного средства, предназначенный для освещения дороги сзади транспортного средства и подачи предупреждающего сигнала другим пользователям дороги, когда транспортное средство дает или намеревается дать задний ход;

термин «указатель поворота» означает огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации другим пользователям дороги намерения водителя свернуть направо или влево;

термин «светотражающее приспособление» означает приспособление, предназначенное для сигнализации наличия транспортного средства посредством отражения света, излучаемого источником света, не связанным с этим транспортным средством, причем наблюдатель находится вблизи этого источника;

термин «освещающая поверхность» означает в отношении огня видимую поверхность, с которой излучается свет, а в отношении светотражающих приспособлений — видимую поверхность, от которой отражается свет.

20. Цвета указанных в настоящей главе огней должны по мере возможности соответствовать определенным, содержащимся в добавлении к настоящему приложению.

21. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого по ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь спереди четное число белых или желтых селективных огней дальнего света, способных надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 100 м (325 футов) впереди транспортного средства. Внешние края освещающей поверхности огней дальнего света ни в коем случае не должны быть расположены ближе к краю габаритной ширины транспортного средства, чем внешние края освещающей поверхности огней ближнего света.

22. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого на ровной дороге может превышать 10 км (6 миль) в час, должен быть снабжен спереди двумя белыми или желтыми селективными огнями ближнего света, способными надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 40 м (130 футов) впереди транспортного средства. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства. Автомобиль не должен иметь более двух огней ближнего света, должны быть отрегулированы таким образом, чтобы они соответствовали определению, изложенному в пункте 19 настоящего приложения.

23. Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь два подфарника белого цвета; однако селективный желтый цвет допускается для подфарников, совмещенных с фарами дальнего или ближнего света, излучающими лучи селективного желтого цвета. Если эти подфарники являются единственными огнями, включенными спереди транспортного средства, они должны быть видимы ночью в ясную погоду на расстоянии по крайней мере 300 м (1 000 футов), не ослепляя и не причиняя излишних неудобств другим пользователям дороги. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства.

24. а) Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь сзади четное число задних габаритных фонарей красного цвета, видимых в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 300 м (1 000 футов), не ослепляя и не причиняя излишних неудобств другим пользователям дороги. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства.

б) Каждый прицеп должен иметь сзади четное число задних габаритных огней красного цвета, видимых в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 300 м (1 000 футов).

не ослепляя и не причиняя излишних неудобств другим пользователям дороги. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения прицепа, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины прицепа. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,8 м (32 дюйма), могут иметь лишь один из этих огней, если они буксируются двухколесным мотоциклом без коляски.

25. Каждый автомобиль или прицеп, имеющий сзади номерной знак, должен быть снабжен приспособлением для освещения этого знака, устроенным таким образом, чтобы освещаемый этим приспособлением номерной знак был удобочитаем в ясную погоду ночью при остановленном транспортном средстве с расстояния в 20 м (65 футов) сзади транспортного средства; однако каждая Договаривающаяся Сторона может уменьшить это минимальное расстояние удобочитаемости ночью в тех же пределах и для тех же транспортных средств, для которых она в соответствии с пунктом 2 приложения 2 к настоящей Конвенции уменьшит минимальное расстояние удобочитаемости днем.

26. На каждом автомобиле, включая мотоциклы, и на каждом составе транспортных средств, включающем автомобиль и один или несколько прицепов, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы огни дальнего света, огни ближнего света, противотуманные фары, подфарники автомобилей и упомянутое выше в пункте 25 приспособление могли включаться лишь при одновременном включении задних габаритных фонарей автомобиля или последнего транспортного средства, включенного в состав.

Однако это положение не относится к огням дальнего или ближнего света, если они применяются для подачи световых сигналов, указанных в пункте 5 статьи 33 настоящей Конвенции. Кроме того, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы подфарники автомобилей всегда включались при включении огней ближнего света, огней дальнего света или противотуманных фар.

27. Каждый автомобиль, кроме двухколесного мотоцикла без коляски, должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления не треугольной формы. С каждой стороны край освещающей поверхности, наиболее удаленный от среднего продольного сечения транспортного средства, должен находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства. Светоотражающие приспособления должны быть видными водителю транспортного средства в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 150 м (500 футов), когда они освещены дальним светом этого транспортного средства.

28. Каждый прицеп должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления. Эти светоотражающие приспособления должны иметь форму равнобедренного треугольника с вершиной, обращенной вверх, и одной горизонтальной стороной, причем длина каждой стороны составляет не менее 0,15 м (6 дюймов) и не более 0,2 м (8 дюймов); никакой сигнальный огонь не должен помещаться внутри этого треугольника. Указанные светоотражающие приспособления должны отвечать в отношении видимости требованиям, изложенным выше в пункте 27. С каждой стороны край освещающей поверхности, наиболее удаленный от среднего продольного сечения прицепа, должен находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины прицепа. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,8 м (32 дюйма), могут иметь только одно светоотражающее приспособление, если они буксируются двухколесным мотоциклом без коляски.

29. Каждый прицеп должен иметь спереди два белых светоотражающих приспособления не треугольной формы. Эти светоотражающие приспособления должны удовлетворять условиям размещения и видимости, изложенным выше в пункте 27.

30. Прицеп должен иметь спереди два белых подфарника, если его ширина превышает 1,6 м (5 футов 4 дюйма). Предписанные таким образом подфарники должны быть расположены возможно ближе к краю габаритной ширины прицепа и во всяком случае таким образом, чтобы внешний край освещающей поверхности, наиболее удаленный от среднего продольного сечения прицепа, находился на расстоянии не более 0,15 м (6 дюймов) от этого края.

31. Каждый автомобиль (кроме двухколесных мотоциклов с коляской или без нее), скорость которого по ровной дороге может превышать 25 км (15 миль) в час, должен иметь сзади два красных стоп-сигнала, светосила которых явно превосходит светосилу задних

габаритных фонарей. Это же положение относится к каждому прицепу, находящемуся в конце состава транспортных средств; однако стоп-сигналы не являются обязательными для небольших прицепов, размеры которых таковы, что стоп-сигналы тягача остаются невидимыми.

32. С оговоркой о том, что Договаривающиеся Стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут освободить велосипеды с подвесным двигателем от соблюдения всех нижеследующих положений или их части:

- a) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен быть снабжен фарой ближнего света, отвечающей в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в пункте 22;
- b) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее, скорость которого на ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь, помимо фары ближнего света, по крайней мере одну фару дальнего света, отвечающую в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в пункте 21. Если такой мотоцикл имеет более одной фары дальнего света, эти фары должны располагаться возможно ближе друг к другу;
- c) двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен иметь не более одной фары ближнего света и не более двух фар дальнего света.

33. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски может быть снабжен спереди одним или двумя подфарниками, отвечающими в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в пункте 23. Если такой мотоцикл имеет два подфарника, эти подфарники должны располагаться возможно ближе друг к другу. Двухколесный мотоцикл без коляски не должен иметь более двух подфарников.

34. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в подпункте «а» пункта 24.

35. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь сзади одно светоотражающее приспособление, удовлетворяющее в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в пункте 27.

36. Каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен иметь стоп-сигнал, удовлетворяющий положениям приведенного выше пункта 31, с оговоркой о том, что Договаривающиеся Стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут не распространять это предписание на двухколесные велосипеды с подвесным двигателем с коляской или без нее.

37. Без ущерба для положений, касающихся огней и приспособлений, предписанных для мотоциклов без коляски, каждая коляска, соединенная с двухколесным мотоциклом, должна иметь один подфарник, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в пункте 23, один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в подпункте «а» пункта 24, и одно светоотражающее приспособление, отвечающее в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в пункте 27. Электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы подфарник и задний габаритный фонарь коляски включались одновременно с задним габаритным фонарем мотоцикла. Во всяком случае коляска не должна иметь фар дальнего или ближнего света.

38. Автомобили с тремя колесами, симметричными по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, приравненные к мотоциклам в соответствии с подпунктом «а» статьи 1 Конвенции, должны быть снабжены приспособлениями, предписываемыми в приведенных выше пунктах 21, 22, 23, 24 «а», 27 и 31. Однако если ширина такого транспортного средства не превышает 1,3 м (4 фута 3 дюйма), то достаточно одной фары дальнего света и одной фары ближнего света. В этом случае не применяются предписания относительно расстояния освещаемой поверхности по отношению к краю габаритной ширины транспортного средства.

39. Каждый автомобиль, за исключением тех, водители которых могут подавать рукой сигналы об изменении направления движения, видимые во всех направлениях для других пользователей дороги, должен иметь неподвижные указатели поворота с мигающими огнями автожелтого цвета, расположенные попарно на транспортном средстве и видимые днем и ночью пользователями дороги. Частота мигания этих огней должна составлять 90 миганий в минуту с допуском в ± 10 .

40. Если на автомобиле, шире, чем двухколесный мотоцикл с коляской или без коляски, имеются противотуманные фары, они должны быть белого или желтого селективного цвета, в количестве двух; и устанавливаться таким образом, чтобы ни одна точка их освещающей поверхности не находилась выше самой высокой точки освещающей поверхности огней ближнего света и чтобы с каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, находилась на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства.

41. Никакая задняя фара не должна приводить к ослеплению или создавать неудобства для других пользователей дороги. Если автомобиль оборудован задней фарой, то эта фара должна излучать белый, автожелтый или желтый селективный свет. Приспособление для ее включения должно быть устроено таким образом, чтобы она могла включаться только тогда, когда приведено в действие приспособление заднего хода.

42. Никакой огонь, иной, чем огни указателей поворота, установленный на автомобиле или прицепе, не должен быть мигающим, за исключением огней, используемых в соответствии с национальным законодательством Договаривающихся Сторон для обозначения транспортных средств или составов транспортных средств, которые не обязаны соблюдать общие правила дорожного движения или наличие которых на дороге обязывает других пользователей дороги соблюдать особую осторожность; такими транспортными средствами, в частности, являются транспортные средства, имеющие особые размеры, и транспортные средства или оборудование, используемые для строительства или ремонта дорог. Однако Договаривающиеся Стороны могут разрешить или предписать, чтобы некоторые огни или часть этих огней мигали, за исключением огней, излучающих красный свет, для предупреждения об особой опасности, которую временно представляет собою транспортное средство.

43. При применении положений настоящего приложения следует рассматривать

- a) как один огонь любое сочетание двух или более огней, тождественных или нет, но имеющих одинаковое назначение и одинаковый цвет, если проекция их освещающих поверхностей на вертикальную плоскость, перпендикулярную среднему продольному сечению транспортного средства, занимает не менее 50% поверхности наименьшего прямоугольника, описывающего проекции указанных освещающих поверхностей;
- b) как два огня или иное число огней единую освещающую поверхность в форме полосы, при условии, что она расположена симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, что она находится по крайней мере на расстоянии 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства и ее длина составляет по крайней мере 0,8 м (32 дюйма). Освещение этой поверхности должно осуществляться по крайней мере двумя источниками света, находящимися возможно ближе к ее краям. Освещающая поверхность может включать ряд элементов, расположенных таким образом, что проекция освещающих поверхностей различных элементов на вертикальную плоскость, перпендикулярную среднему продольному сечению транспортного средства, занимает не менее 50% наименьшего прямоугольника, описывающего проекции указанных освещающих поверхностей элементов.

44. На одном и том же транспортном средстве огни, имеющие одинаковое назначение и направленные в одну и ту же сторону, должны быть одинакового цвета. Огни и светоотражающие приспособления, число которых является четным, должны быть расположены симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, за исключением транспортных средств, внешняя форма которых не является симметричной. Каждая пара огней должна иметь явно одинаковую светосилу.

45. Различные по своему назначению огни и, при условии соблюдения положений других пунктов настоящей главы, огни и светоотражающие приспособления могут быть смонтированы в один световой прибор или соединены с ним при условии, что каждый из этих огней и светоотражающих приспособлений соответствует относящимся к нему положениям настоящего приложения.

Глава III. Другие предписания

Рулевое управление

46. Каждый автомобиль должен иметь прочное рулевое устройство, позволяющее водителю легко, быстро и уверенно менять направление движения транспортного средства.

Зеркало заднего вида

47. Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл с коляской или без нее, должен иметь одно или несколько зеркал заднего вида; количество, размер и расположение этих зеркал должны быть таковы, чтобы водитель мог видеть дорожное движение позади своего транспортного средства.

Звуковой сигнальный прибор

48. Каждый автомобиль должен иметь по крайней мере один звуковой сигнальный прибор достаточной мощности. Звук, издаваемый сигнальным прибором, должен быть продолжительным, однотонным и нерезким. Транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда, и пассажирские транспортные средства общего пользования могут иметь дополнительные звуковые сигнальные приборы, не отвечающие этим требованиям.

Стеклоочиститель

49. Каждый автомобиль, снабженный ветровым стеклом, размеры и форма которого таковы, что водитель может свободно видеть со своего места дорогу впереди лишь через прозрачные элементы этого ветрового стекла, должен иметь по крайней мере один эффективный и прочный стеклоочиститель, который, находясь в соответствующем положении, действует, не требуя постоянного вмешательства водителя.

Стеклоомыватель

50. Каждый автомобиль, который в обязательном порядке должен иметь по крайней мере один стеклоочиститель, должен иметь и стеклоомыватель.

Ветровое стекло и стекла

51. На каждом автомобиле и на каждом прицепе

- a) прозрачные материалы, из которых изготовлены внешние элементы транспортного средства, включая ветровое стекло, или элементы внутренней перегородки, должны быть такими, чтобы в случае их повреждения опасность нанесения увечий была сведена до минимума;
- b) ветровое стекло должно быть изготовлено из материала, прозрачность которого не ухудшается, и должно быть таким, чтобы оно не вызывало никакого значительного искажения видимых через него предметов и чтобы, в случае его повреждения, водитель имел возможность видеть в достаточной мере дорогу.

Приспособление для движения задним ходом

52. Каждый автомобиль должен быть снабжен приспособлением для движения задним ходом, приводимым в действие с места водителя. Однако это приспособление является обязательным для мотоциклов и автомобилей с тремя колесами, расположенными симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, только в том случае, если их разрешенный максимальный вес превышает 400 кг (900 фунтов).

Глушитель

53. Каждый двигатель внутреннего сгорания, установленный на автомобиле, должен быть снабжен эффективным глушителем; это приспособление должно быть устроено таким образом, чтобы водитель не мог со своего места привести его в нерабочее состояние.

Шины

54. Колеса автомобилей и их прицепов должны быть снабжены пневматическими шинами, причем состояние этих шин должно быть таким, чтобы обеспечивалась безопасность и сцепление с грунтом даже на мокрой дороге. Однако настоящее положение не препятствует Договаривающимся Сторонам разрешать использование приспособлений, которые могут дать результаты, по крайней мере эквивалентные результатам, получаемым при использовании пневматических шин.

Спидометр

55. Каждый автомобиль, скорость которого по ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь спидометр; однако каждая Договаривающаяся Сторона может не распространять этого предписания на некоторые категории мотоциклов и других легких транспортных средств.

Приспособление для сигнализации на автомобилях

56. Приспособление, упомянутое в пункте 5 статьи 23 и в пункте 6 приложения 1 к настоящей Конвенции, должно быть:

- a)* либо щитком, имеющим форму равнобедренного треугольника, со сторонами длиной не менее 0,4 м (16 дюймов) и красными краями шириной не менее 0,05 м (2 дюйма); середина этого треугольника может быть белой или окрашенной в светлый цвет; красные края должны либо пропускать свет в силу своей прозрачности, либо иметь полосу, обладающую светоотражательными свойствами; щиток должен быть приспособлен для того, чтобы его можно было ставить в устойчивое вертикальное положение;
- b)* либо другим столь же эффективным приспособлением, предписанным законодательством страны, в которой зарегистрировано транспортное средство.

Противоугольное устройство

57. Каждый автомобиль должен быть снабжен противоугольным устройством, позволяющим, с момента оставления транспортного средства на стоянке, вывести из строя или заблокировать какой-либо основной агрегат транспортного средства.

Сцениое устройство легких прицепов

58. За исключением полуприцепов, прицепы, которые не оборудованы автоматическим тормозом, указанным в пункте 16 настоящего приложения, должны быть оборудованы, помимо сцениого устройства, дополнительным сцениым приспособлением (цепь, трос и т. п.), которое в случае поломки сцениого устройства могло бы предотвратить падение дышла на землю и обеспечить в определенной степени частичное управление прицепом.

Общие положения

59. *a)* Механизмы и приспособления автомобиля по возможности не должны представлять опасности пожара или взрыва; они не должны также выделять в чрезмерном количестве вредные газы, плотный дым, издавать неприятный запах или производить шум.

b) Система зажигания высокого напряжения двигателей автомобилей по возможности не должна являться источником чрезмерного распространения существенных радиозлектрических помех.

c) Конструкция каждого автомобиля должна обеспечивать водителю спереди, справа и слева достаточную обзорность, позволяющую ему безопасно управлять автомобилем.

d) Конструкция и оборудование автомобилей и прицепов должна по возможности обеспечивать уменьшение опасности для их пассажиров и для других пользователей дороги в случае дорожно-транспортного происшествия. В частности, транспортные средства не должны иметь ни внутри, ни снаружи никаких украшений или других не являющихся необходимыми предметов, имеющих острые края или выходящих за габарит транспортного средства, которые могут представлять опасность для водителей и пассажиров и для других пользователей дороги.

Глава IV. Отступления от правил

60. При применении настоящей Конвенции на своей территории Договаривающиеся Стороны могут допускать отступления от положений настоящего приложения в отношении

- a) автомобилей и прицепов, конструктивная скорость которых на ровной дороге не может превышать 25 км (15 миль) в час или скорость которых согласно национальному законодательству не должна превышать 25 км в час;
- b) инвалидных колясок, т. е. маленьких автомобилей, которые специально сконструированы и предназначены — а не только приспособлены — для использования лицом, имеющим увечье или физический недостаток, и которые обычно используются только этим лицом;
- c) транспортных средств, предназначенных для экспериментов в целях применения достигнутой техники и повышения безопасности;
- d) транспортных средств особой формы или особого типа или транспортных средств, используемых для специальных целей в особых условиях.

61. Договаривающиеся Стороны могут также допускать отступления от положений настоящего приложения в отношении регистрируемых ими транспортных средств, которые могут находиться в международном движении,

- a) разрешая автожелтый цвет для указанных в пунктах 23 и 30 настоящего приложения подфарников и указанных в пункте 29 настоящего приложения светоотражающих приспособлений;
- b) разрешая красный цвет для указанных в пункте 39 настоящего приложения световых указателей поворота, устанавливаемых сзади транспортного средства;
- c) разрешая красный цвет для указанных в последней фразе пункта 42 настоящего приложения огней, устанавливаемых сзади транспортного средства;
- d) в отношении расположения огней на специализированных транспортных средствах, внешний форма которых не позволяет соблюдать эти положения, не прибегая к мигающим приспособлениям, которые могут быть легко повреждены или сорваны;
- e) разрешая наличие нечетного, более двух, числа огней дальнего света на регистрируемых сью автомобилях; и
- f) в отношении прицепов, которые служат для перевозки длинномерных грузов (бревен, труб и т. д.) и которые при движении не сцепляются с тягачом, а связаны с ним только грузом.

Глава V. Переходные положения

62. Положения настоящего приложения не распространяются на автомобили, которые впервые зарегистрированы, и на прицепы, которые сданы в эксплуатацию на территории Договаривающейся Стороны до вступления в силу настоящей Конвенции или два года спустя после ее вступления в силу, при условии, что эти автомобили и прицепы отвечают предписаниям частей I, II и III приложения 6 Конвенции 1949 года о дорожном движении.

ДОБАВЛЕНИЕ

Определения цветных фильтров для получения цветов,
указанных в настоящем приложении
(в коэффициентах цветности)

Красный	предел в сторону желтого:	$y \leq 0,335$
	предел в сторону пурпурного ¹⁾ :	$z \leq 0,008$
Белый	предел в сторону синего:	$x \geq 0,310$
	предел в сторону желтого:	$x \leq 0,500$
	предел в сторону зеленого:	$y \leq 0,150 + 0,640x$
	предел в сторону зеленого:	$y \leq 0,440$
	предел в сторону пурпурного:	$y \geq 0,050 + 0,750x$
	предел в сторону красного:	$y \geq 0,382$

Автожелтый ²⁾	предел в сторону желтого ¹⁾ :	$y \leq 0,429$
	предел в сторону красного ¹⁾ :	$y \geq 0,398$
	предел в сторону белого ¹⁾ :	$z \leq 0,007$
Желтый селективный ³⁾	предел в сторону красного ¹⁾ :	$y \geq 0,138 + 0,580x$
	предел в сторону зеленого ¹⁾ :	$y \leq 1,29x - 0,100$
	предел в сторону белого ¹⁾ :	$y \geq -x + 0,966$
	предел в сторону спектральной вещины ¹⁾ :	$y \leq -x + 0,992$

Для проверки колориметрических характеристик данных фильтров будет использоваться источник света с цветовой температурой в 2 854°K (в соответствии со стандартным источником А Международной комиссии по освещению [МКО]).

1) В этих случаях приняты пределы, иные, чем рекомендованные МКО, ввиду того что напряжение питания на зажимах ламп, которыми оборудованы огни, колеблется весьма значительно.

2) Применяется к цвету автомобильных огней, который до настоящего времени назывался «оранжевым» или «желто-оранжевым». Соответствует вполне определенной части «желтой» зоны цветного треугольника МКО.

3) Применяется исключительно к фарам дальнего и ближнего света. Что касается противотуманных фар, то селективность света будет считаться удовлетворительной, если показатель чистоты будет равен не менее 0,820, а предел в сторону белого $-y \geq -x + 0,966$, составив в этом случае $y \geq -x + 0,940$ и $y = 0,440$.

П Р И Л О Ж Е Н И Е 6

НАЦИОНАЛЬНОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

1. Национальное водительское удостоверение представляет собой листок розового цвета формата А 7 (74 x 105 мм — 2,91 x 4,13 дюйма), либо сложенный вдвое по этому формату (148 x 105 мм — 5,82 x 4,13 дюйма), либо сложенный втрое по указанному формату (222 x 105 мм — 8,78 x 4,13 дюйма) листок.

2. Удостоверение печатается на языке или языках, установленных органом власти, который выдает или которому поручено выдавать этот документ; однако на нем обозначается на французском языке название "Permis de conduire", которое может сопровождаться или не сопровождаться названием «Водительское удостоверение» на других языках.

3. Вносимые в удостоверение от руки или отпечатанные на машинке записи делаются либо только буквами латинского алфавита или прописью, либо повторяются таким же образом.

4. Две из страниц удостоверения должны соответствовать прилагаемым образцам № 1 и 2. При условии, что не будут изменены ни содержание рубрик А, В, С, D и E, исходя из положений пункта 4 статьи 41 настоящей Конвенции, ни их буквенные обозначения, ни существо рубрик, касающихся личности владельца удостоверения, настоящее положение будет считаться выполненным даже в том случае, если в указанные образцы будут внесены изменения второстепенного характера; в частности, национальные водительские удостоверения, соответствующие образцу приложения 9 к Конвенции о дорожном движении, составленной в Женеве 19 сентября 1949 года, будут рассматриваться как удовлетворяющие положениям настоящего приложения.

5. Вопрос о включении в удостоверение страницы образца № 3 и о включении в него дополнительных записей определяется национальным законодательством; если предусматривается место для указания изменения местожительства, оно будет находиться вверху оборотной стороны страницы № 3, за исключением удостоверения, соответствующего образцу приложения 9 к Конвенции 1949 года.

Образец страницы № 1

ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

1. Фамилия

2. Имя (3)

3. Дата (4) и место (5) рождения

.....

4. Местожительство

.....

Подпись владельца (6)

.....

Фотографии 35 x 45 мм (1,37 x 1,75 дюйма)

5. Выдано

6. В (дата)

7. Действительно до (7)

№

Подпись и т. д. (8)

Образец страницы № 2

(2)

Категории транспортных средств, на управление которыми выдано удостоверение

- | | | |
|---|---|-----|
| A | Мотоциклы | (9) |
| B | Автомобили (за исключением упомянутых в категории А), разрешенный максимальный вес которых не превышает 3 500 кг (7 700 фунтов) и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми. | (9) |
| C | Автомобили, предназначенные для перевозки грузов, разрешенный максимальный вес которых превышает 3 500 кг (7 700 фунтов) | (9) |
| D | Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более 8 сидячих мест, помимо сиденья водителя | (9) |
| E | Составы транспортных средств с тягачом, относящиеся к категориям В, С или D, которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или в эти категории | (9) |

(10)

(11)

Образец страницы № 3

Действительно до:	Продлено до:	
.....	.....	(9)

выдано (дата)	
------------------------	-------	--

Действительно до:	Продлено до:	
.....	.....	(9)

выдано (дата)	
------------------------	-------	--

Действительно до: Продлено до: (9)

выдано
(дата)

Действительно до: Продлено до: (9)

выдано
(дата)

Действительно до: Продлено до: (9)

выдано
(дата)

- (1) На удостоверениях, сложенных вдвое (если они складываются так, что их первая страница не соответствует образцу), и на удостоверениях, сложенных втрое, указанная надпись может делаться на первой странице.
- (2) Здесь указывается название или отличительный знак государства, определенный в соответствии с приложением 3 к настоящей Конвенции. Указание, содержащееся выше в примечании 1, относится также к этой рубрике.
- (3) Здесь можно указать имя отца или мужа.
- (4) Если дата рождения неизвестна, следует указать приблизительный возраст в момент выдачи удостоверения.
- (5) Не заполнять, если место рождения неизвестно.
- (6) «Или отпечаток большого пальца руки». Подпись и отпечаток большого пальца руки могут не включаться.
- (7) Эта рубрика необязательна в удостоверениях, имеющих страницу, соответствующую образцу № 3.
- (8) Подпись и/или печать или штамп органа, выдавшего удостоверение, или уполномоченного на то объединения. На удостоверениях, сложенных вдвое (если они складываются так, что их первая страница не соответствует образцу), и на удостоверениях, сложенных втрое, печать или штамп могут ставиться на первой странице.
- (9) Печать или штамп органа, выдавшего удостоверение, и в соответствующих случаях дата проставления печати или штампа. Указанные печать или штамп ставятся в правой колонке образца страницы № 2 рядом с графами определений категорий транспортных средств, для которых действительно удостоверение, и только рядом с этими графами; аналогичные положения применяются к отметкам о продлении, которые следует внести в правую колонку образца страницы № 3.

Вместо того чтобы проставлять в правой колонке образца страницы № 2 печать или штамп органа, выдавшего удостоверение, Договаривающиеся Стороны могут

вписать в новую рубрику 8 «Категории» на образце страницы № 1 букву или буквы, соответствующие категории или категориям, для которых действительно удостоверение, и звездочку для каждой категории, для которой удостоверение недействительно (например, «8. Категория А, В*»).

- (10) Место, предназначенное для других категорий транспортных средств, определенных национальным законодательством.
- (11) Место для дополнительных замечаний, которые могут быть сделаны в соответствующих случаях компетентными органами государства, выдающего удостоверение, включая ограничительные условия пользования (например, «Управление только в очках», «Действительно только для управления транспортным средством №», «При условии переоборудования транспортного средства для управления лицом, лишенным одной ноги»). В случае, предусмотренном выше во втором абзаце примечания 9, предпочтительно проставлять эти дополнительные указания на образце страницы № 1.

Другие дополнительные указания могут быть сделаны на страницах; не соответствующих образцу.

П Р И Л О Ж Е Н И Е 7

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

1. Международное водительское удостоверение представляет собой книжку формата А 6 (148 x 105 мм — 5,82 x 4,13 дюйма). Она имеет серую обложку и белые внутренние страницы.

2. Лицевая и внутренняя сторона первого листа обложки идентичны, соответственно, прилагаемым образцам страниц № 1 и 2; они печатаются на национальном языке или по крайней мере на одном из национальных языков государства, в котором выдано удостоверение. В конце внутренних страниц две соседние страницы соответствуют прилагаемому образцу № 3 и печатаются на французском языке. На предшествующих им внутренних страницах повторяется на нескольких языках, из которых обязательными являются английский, испанский и русский языки, первая из этих двух страниц.

3. Вносимые в удостоверение от руки или отпечатанные на машинке записи делаются буквами латинского алфавита или прописью.

4. Договаривающиеся Стороны, которые выдают или разрешают выдавать международные водительские удостоверения, обложка которых печатается на ином языке, чем английский, испанский, русский и французский, должны направить Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций перевод текста прилагаемого образца № 3 на этот язык.

Образец страницы № 1

(лицевая сторона первой страницы обложки)

..... 1)

Международное автомобильное движение

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

№

Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 г.

Действительно до 2)

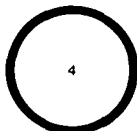
Выдано

в

(дата)

3)

Номер национального водительского удостоверения



1) Название государства, в котором выдано удостоверение, и отличительный знак этого государства, определенный в приложении 3.

2) Три года с момента выдачи или дата истечения срока действия национального водительского удостоверения, в зависимости от того, какой срок наступит скорее.

3) Подпись органа власти или объединения, выдавшего удостоверение.

4) Печать или штамп органа власти или объединения, выдавшего удостоверение.

Образец страницы № 2

(внутренняя сторона первой страницы обложки)

Настоящее удостоверение недействительно для движения на территории 1)

Оно действительно на территории всех других Договаривающихся Сторон. Категории транспортных средств, на управление которыми оно дает право, указаны в конце книжки.

2)

Настоящее удостоверение не освобождает его владельца от неукоснительного соблюдения на территории любого государства, на которой он ездит, законов и правил, касающихся права на обоснование или занятие какой-либо профессией. В частности, оно теряет свою силу в государстве, которое становится обычным местожительством его владельца.

1) Здесь указывается название государства, являющегося Договаривающейся Стороной, в котором его владелец имеет обычное местожительство.

2) Место, предназначенное для необязательного включения списка государств, являющихся Договаривающимися Сторонами.

*Образец № 3
(Левая страница)*

<i>Записи, относящиеся к водителю</i>	Фамилия	1.
	Имя ¹⁾	2.
	Место рождения ²⁾	3.
	Дата рождения ³⁾	4.
	Местожительство	5.
<i>Категории транспортных средств на управление которыми выдано удостоверение</i>		
Мотоциклы		A
Автомобили, за исключением упомянутых в категории A, разрешенный максимальный вес которых не превышает 3 500 кг (7 700 фунтов) и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми		B
Автомобили, предназначенные для перевозки грузов, разрешенный максимальный вес которых превышает 3 500 кг (7 700 фунтов)		C
Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя		D
Составы транспортных средств с тягачом, относящимся к категориям B, C или D, которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или в эти категории		E
<i>Условия, ограничивающие использование ⁴⁾</i>		
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		

¹⁾ Здесь можно указать имя отца или мужа.

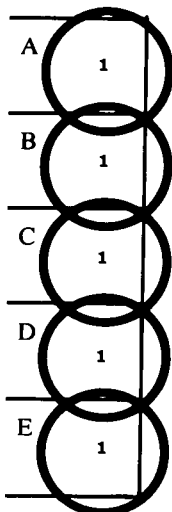
²⁾ Не заполнять, если место рождения неизвестно.

³⁾ Если дата рождения неизвестна, следует указать приблизительный возраст в момент выдачи удостоверения.

⁴⁾ Например, «Управление только в очках», «Действительно только для управления транспортным средством №.....», «При условии переоборудования транспортного средства для управления лицом, лишенным одной ноги».

Образец № 3
(Правая страница)

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.



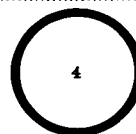
Подпись владельца 2)

Исключения :

Владелец лишен права вождения по территории 3)

до

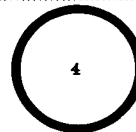
В (дата) 4)



Владелец лишен права вождения по территории 3)

до

В (дата) 4)



1) Печать или штамп органа власти или объединений, выдавшего удостоверение. Эта печать или штамп ставится рядом с категориями А, В, С, D и E только в том случае, если владелец имеет право управлять транспортными средствами указанной категории.

2) Или отпечаток большого пальца руки.

3) Название государства.

4) Подпись и печать или штамп органа власти, аннулировавшего действительность водительского удостоверения на его территории. Если предназначенные для исключений места на настоящей странице уже полностью использованы, другие исключения следует занести на обратную сторону этой страницы.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENCIÓN SOBRE LA CIRCULACIÓN VIAL

Las Partes Contratantes,

Deseosas de facilitar la circulación internacional por vías públicas terrestres y de aumentar la seguridad en dichas vías, mediante la adopción de reglas uniformes de circulación,

Han convenido en las disposiciones siguientes:

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

Artículo 1. DEFINICIONES

A los efectos de la presente Convención,

a) por « legislación nacional » se entiende el conjunto de leyes y reglamentos nacionales o locales en vigor en el territorio de una Parte Contratante;

b) se considera que un vehículo está en « circulación internacional » por el territorio de un Estado, cuando:

- i) pertenece a una persona física o jurídica que tiene su residencia normal fuera de este Estado,
- ii) no está matriculado en este Estado y
- iii) ha sido importado en él temporalmente;

quedando, sin embargo, libre toda Parte Contratante para negarse a considerar como si estuviera en « circulación internacional » todo vehículo que hubiera permanecido en su territorio durante más de un año sin interrupción importante, cuya duración puede ser fijada por esa Parte Contratante.

Se considera que un conjunto de vehículos está en « circulación internacional », cuando uno por lo menos de los vehículos del conjunto se ajusta a esta definición;

c) por « poblado » se entiende un espacio que comprende inmuebles edificados y cuyos accesos y salidas están especialmente señalizados como tales o que está definido de cualquier otro modo en la legislación nacional;

d) por « vía » se entiende la superficie completa de todo camino o calle abierto a la circulación pública;

e) por « calzada » se entiende la parte de la vía normalmente utilizada para la circulación de vehículos; una vía puede comprender varias calzadas separadas claramente entre sí, especialmente por una franja divisoria o una diferencia de nivel;

f) en las calzadas en que haya uno o varios carriles o pistas laterales reservados a la circulación de ciertos vehículos, la expresión « borde de la calzada » significa, para los demás usuarios de la vía, la orilla del resto de la calzada;

g) por « carril » se entiende una cualquiera de las bandas longitudinales en las que puede estar subdividida la calzada, materializadas o no por marcas

viales longitudinales, pero que tengan una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas;

h) por « encrucijada » se entiende todo cruce a nivel, empalme o bifurcación de vías, incluidas las plazas formadas por tales cruces, empalmes o bifurcaciones;

i) por « paso a nivel » se entiende todo cruce a nivel entre una vía y una línea de ferrocarril o de tranvía con plataforma independiente;

j) por « autopista » se entiende una vía que ha sido especialmente concebida y construida para la circulación de automóviles, a la que no tienen acceso las fincas colindantes y que:

i) salvo en determinados lugares o con carácter temporal, tiene calzadas distintas para la circulación en cada uno de los dos sentidos, separadas entre sí por una franja divisoria no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios;

ii) no cruza a nivel ninguna vía ni línea de ferrocarril o de tranvía, ni senda y

iii) está especialmente señalizada como autopista;

k) se considera que un vehículo está:

i) « parado », cuando está inmovilizado durante el tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas;

ii) « estacionado », cuando está inmovilizado por una razón distinta de la necesidad de evitar un conflicto con otro usuario de la vía o una colisión con un obstáculo, o la de obedecer los preceptos de los reglamentos de circulación, y su inmovilización no se limita al tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas.

Sin embargo, las Partes Contratantes podrán considerar como « parado » todo vehículo inmovilizado en las condiciones definidas en el inciso ii) del presente apartado, si la duración de su inmovilización no excede de un período fijado por la legislación nacional, y considerar como « estacionado » todo vehículo inmovilizado en las condiciones definidas en el inciso i) del presente apartado, si la duración de su inmovilización excede de un período fijado por la legislación nacional;

l) por « ciclo » se entiende todo vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas;

m) por « ciclomotor » se entiende todo vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor térmico de propulsión cuya cilindrada no exceda de 50 cm³ (3,05 pulgadas cúbicas) y cuya velocidad máxima por construcción no exceda de 50 km (30 millas) por hora, pudiendo no obstante toda Parte Contratante, en su legislación nacional, no considerar como ciclomotores los vehículos que no tengan las características de los ciclos en cuanto a sus posibilidades de empleo, especialmente la característica de poder ser movidos por pedales, o cuya velocidad máxima por construcción, o cuyo peso o cuyas características de motor excedan de ciertos límites. Nada en la presente definición podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes asimilar totalmente los ciclomotores a los ciclos para la aplicación de los preceptos de su legislación nacional sobre la circulación vial;

n) por « motocicleta » se entiende todo vehículo de dos ruedas, con o sin sidecar, provisto de un motor de propulsión. Las Partes Contratantes podrán en su legislación nacional asimilar a las motocicletas los vehículos de tres ruedas cuya tara no exceda de 400 kg (900 libras). El término « motocicleta » no incluye los ciclomotores; no obstante, las Partes Contratantes podrán, a condición de que hagan una declaración en ese sentido, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención, asimilar los ciclomotores a las motocicletas a los efectos de la presente Convención;

o) por « vehículo de motor » se entiende todo vehículo provisto de un motor de propulsión y que circule por una vía por sus propios medios, excepto los ciclomotores en el territorio de las Partes Contratantes que no los hayan asimilado a las motocicletas y los vehículos que se desplacen sobre rieles;

p) por « automóvil » se entiende todo vehículo de motor que sirva normalmente para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas. Este término comprende los trolebuses, es decir, los vehículos conectados a una línea eléctrica y que no circulan sobre rieles. No comprende vehículos, como los tractores agrícolas, cuya utilización para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas sea sólo ocasional;

q) por « remolque » se entiende todo vehículo construido para ser arrastrado por un vehículo de motor; este término comprende los semirremolques;

r) por « semirremolque » se entiende todo remolque construido para ser acoplado a un automóvil de tal manera que repose parcialmente sobre éste y que una parte substancial de su peso y de su carga estén soportados por dicho automóvil;

s) por « remolque ligero » se entiende todo remolque cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kg (1.650 libras);

t) por « conjunto de vehículos » se entiende un grupo de vehículos acoplados que participan en la circulación vial como una unidad;

u) por « vehículo articulado » se entiende el conjunto de vehículos constituido por un automóvil y un semirremolque acoplado al mismo;

v) por « conductor » se entiende toda persona que conduzca un vehículo, automóvil o de otro tipo (comprendidos los ciclos), o que por una vía guíe cabezas de ganado, solas o en rebaño, o animales de tiro, carga o silla;

w) por « peso máximo autorizado » se entiende el peso máximo del vehículo cargado, declarado admisible por la autoridad competente del Estado donde el vehículo esté matriculado;

x) por « tara » se entiende el peso del vehículo sin personal de servicio, pasajeros ni carga, pero con la totalidad de su carburante y utensilios normales de a bordo;

y) por « peso en carga » se entiende el peso efectivo del vehículo y de su carga, incluido el peso del personal de servicio y de los pasajeros;

z) las expresiones « lado de la circulación » y « correspondiente al lado de la circulación » significan la derecha cuando, según la legislación nacional, el

conductor de un vehículo debe cruzarse con otro vehículo dejando a éste a su izquierda; en caso contrario, significa la izquierda;

aa) la obligación para el conductor de un vehículo de « ceder el paso » a otros vehículos significa que ese conductor no debe continuar su marcha o su maniobra ni reemprenderlas, si con ello puede obligar a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la dirección o la velocidad de los mismos.

Artículo 2. ANEXOS DE LA CONVENCIÓN

Los anexos de la presente Convención, a saber:

- el anexo 1: Excepciones a la obligación de admitir en circulación internacional a los automóviles y a los remolques;
- el anexo 2: Número de matrícula de los automóviles y de los remolques en circulación internacional;
- el anexo 3: Signo distintivo de los automóviles y de los remolques en circulación internacional;
- el anexo 4: Marcas de identificación de los automóviles y de los remolques en circulación internacional;
- el anexo 5: Condiciones técnicas relativas a los automóviles y a los remolques;
- el anexo 6: Permiso nacional para conducir;
- el anexo 7: Permiso internacional para conducir;

forman parte integrante de la presente Convención.

Artículo 3. OBLIGACIONES DE LAS PARTES CONTRATANTES

1. *a)* Las Partes Contratantes adoptarán las medidas adecuadas para que las reglas de circulación en vigor en su territorio se ajusten, en cuanto al fondo, a las disposiciones del capítulo II de la presente Convención. A condición de que dichas normas no sean en ningún punto incompatibles con dichas disposiciones:

- i)* estas reglas podrán no recoger aquellas disposiciones que se apliquen a situaciones que no se presenten en el territorio de la Parte Contratante de que se trate;
- ii)* estas reglas podrán contener disposiciones no previstas en dicho capítulo II.

b) Las disposiciones del presente párrafo no obligan a las Partes Contratantes a prever sanciones penales para toda infracción de las disposiciones del capítulo II recogidas en sus reglas de circulación.

2. *a)* Las Partes Contratantes adoptarán igualmente las medidas adecuadas para que las reglas en vigor en su territorio sobre las condiciones técnicas que deben reunir los automóviles y los remolques se ajusten a lo prescrito en el anexo 5 de la presente Convención; a condición de no ser en ningún punto incompatibles con los principios de seguridad que informan dichas disposiciones, estas reglas podrán contener disposiciones no previstas en dicho anexo. Adoptarán también las medidas adecuadas para que los automóviles y remolques matriculados en su territorio se ajusten a las disposiciones del anexo 5 de la presente Convención, cuando entren en circulación internacional.

b) Las disposiciones del presente párrafo no imponen ninguna obligación a las Partes Contratantes en lo que se refiere a las reglas en vigor en su territorio respecto a las condiciones técnicas que deben reunir los vehículos de motor que no se consideran automóviles a los efectos de la presente Convención.

3. A reserva de las excepciones previstas en el anexo I de la presente Convención, las Partes Contratantes estarán obligadas a admitir en su territorio en circulación internacional a los automóviles y los remolques que reúnan las condiciones definidas en el capítulo III de la presente Convención y cuyos conductores reúnan los requisitos exigidos en el capítulo IV; estarán también obligadas a reconocer los certificados de matrícula expedidos de conformidad con las disposiciones del capítulo III como prueba, mientras no se demuestre lo contrario, de que los vehículos reúnen las condiciones definidas en dicho capítulo III.

4. Las medidas que hayan adoptado, o adopten en lo sucesivo, las Partes Contratantes, ya sea unilateralmente, ya en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, para admitir en su territorio en circulación internacional los automóviles y los remolques que no reúnan todas las condiciones establecidas en el capítulo III de la presente Convención, y para reconocer, fuera de los casos previstos en el capítulo IV, la validez en su territorio de los permisos para conducir expedidos por otra Parte Contratante, se considerarán conformes con el objeto de la presente Convención.

5. Las Partes Contratantes estarán obligadas a admitir en su territorio en circulación internacional a los ciclos y a los ciclomotores que reúnan las condiciones técnicas definidas en el capítulo V de la presente Convención y cuyo conductor tenga su residencia normal en el territorio de otra de las Partes Contratantes. Ninguna Parte Contratante podrá exigir que los conductores de ciclos o ciclomotores en circulación internacional sean titulares de un permiso para conducir; no obstante, las Partes Contratantes que de conformidad con el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención hayan formulado una declaración asimilando los ciclomotores a las motocicletas, podrán exigir permiso para conducir a los conductores de ciclomotores en circulación internacional.

6. Las Partes Contratantes se comprometen a comunicar a toda Parte Contratante que lo solicite las informaciones que permitan establecer la identidad de la persona a cuyo nombre esté matriculado en su territorio un automóvil, o un remolque acoplado a éste, cuando la solicitud indique que dicho vehículo ha estado implicado en un accidente en el territorio de la Parte Contratante que solicita la información.

7. Las medidas que hayan adoptado, o adopten en lo sucesivo, las Partes Contratantes, ya sea unilateralmente, ya en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, para facilitar la circulación vial internacional mediante la simplificación de las formalidades aduaneras, de policía y sanidad y demás formalidades análogas, así como las medidas adoptadas para armonizar las atribuciones y el horario de trabajo de las oficinas y puestos de aduanas en un mismo punto fronterizo, se considerarán conformes con el objeto de la presente Convención.

8. Las disposiciones de los párrafos 3, 5 y 7 del presente artículo no limitarán el derecho de las Partes Contratantes a subordinar la admisión en su territorio, en circulación internacional, de los automóviles, los remolques, los ciclomotores y los ciclos, así como sus conductores y ocupantes, a su regla-

mentación sobre transportes comerciales de viajeros y de mercancías, a su reglamentación en materia de seguros de responsabilidad civil de los conductores y a su reglamentación aduanera y, en general, a sus reglamentaciones sobre materias diferentes de la circulación vial.

Artículo 4. SEÑALIZACIÓN

Las Partes Contratantes en la presente Convención, que no fueren Partes Contratantes en la Convención sobre la señalización vial abierta a la firma en Viena el mismo día que la presente Convención, se comprometen:

- a) a que todas las señales viales, semáforos (señales luminosas de circulación) y marcas sobre el pavimento (marcas viales) colocadas en su territorio constituyan un sistema coherente;
- b) a que se limite el número de los tipos de señales y a que no se coloquen señales más que en los lugares en que se juzgue útil su presencia;
- c) a que las señales de advertencia de peligro estén colocadas a suficiente distancia de los obstáculos por ellas indicados, a fin de que la advertencia a los conductores sea eficaz;
- d) a que se prohíba:
 - i) que figure en una señal, en su soporte o en cualquier otra instalación que sirva para regular la circulación cualquier cosa no relacionada con el objeto de la señal o instalación; no obstante, cuando las Partes Contratantes o sus subdivisiones autoricen a una asociación sin fines lucrativos a colocar señales de información, podrán permitir que el emblema de dicha asociación figure en la señal o en su soporte, a condición de que no se dificulte la comprensión de dicha señal;
 - ii) que se coloquen placas, carteles, marcas o instalaciones que puedan confundirse con las señales o con otras instalaciones destinadas a regular la circulación, reducir la visibilidad o la eficacia de las mismas, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención de modo peligroso para la seguridad de la circulación.

CAPÍTULO II. REGLAS APLICABLES A LA CIRCULACIÓN VIAL

Artículo 5. PREEMINENCIA DE LA SEÑALIZACIÓN

1. Los usuarios de la vía deberán, aun en el caso de que las prescripciones de que se trate parezcan en contradicción con otras reglas de la circulación, obedecer las prescripciones indicadas por las señales viales, los semáforos o las marcas viales.

2. Las prescripciones indicadas por semáforos prevalecen sobre las indicadas por señales viales que reglamenten la prioridad.

Artículo 6. ORDENES DADAS POR LOS AGENTES ENCARGADOS DE REGULAR LA CIRCULACIÓN

1. Los agentes encargados de regular la circulación serán fácilmente reconocibles y visibles a distancia, tanto de noche como de día.

2. Los usuarios de la vía estarán obligados a obedecer inmediatamente cualquier orden de los agentes encargados de regular la circulación.

3. Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que se consideren especialmente como órdenes de los agentes que regulan la circulación:

- a) el brazo levantado verticalmente; este ademán significa « atención, alto » para todos los usuarios de la vía, salvo para los conductores que no puedan detenerse en condiciones de seguridad suficientes; además, si ese ademán se efectúa en una encrucijada, no obligará a detenerse a los conductores que hayan entrado ya en ella;
- b) el brazo o los brazos extendidos horizontalmente; este ademán significa « alto » para todos los usuarios de la vía que vengan, cualquiera que sea el sentido de su marcha, de direcciones que corten la indicada por el brazo o los brazos extendidos; después de haber hecho este ademán el agente encargado de regular la circulación podrá bajar el brazo o los brazos; para los conductores que se encuentran frente al agente o detrás de él, este ademán significa igualmente « alto »;
- c) el balanceo de una luz roja; este ademán significa « alto » para los usuarios de la vía hacia los cuales esté dirigida la luz.

4. Las órdenes dadas por los agentes que regulan la circulación prevalecen sobre las indicadas por las señales viales, los semáforos o las marcas viales, así como sobre las reglas de circulación.

Artículo 7. REGLAS GENERALES

1. Los usuarios de la vía deberán abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o causar daños a propiedades públicas o privadas.

2. Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que los usuarios de la vía deberán abstenerse de entorpecer la circulación o hacerla peligrosa arrojando, depositando o abandonando en la vía objetos o materias, o creando cualquier otro obstáculo en la misma. Los usuarios de la vía que no hayan podido evitar la creación de un obstáculo o peligro deberán adoptar las medidas necesarias para hacerlo desaparecer lo antes posible y, si no pudieran hacerlo desaparecer inmediatamente, señalarlo a los otros usuarios.

Artículo 8. CONDUCTORES

1. Todo vehículo en movimiento o todo conjunto de vehículos en movimiento deberá tener un conductor.

2. Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que los animales de carga, tiro o silla y, salvo eventualmente en las zonas especialmente señalizadas en sus lugares de entrada, las cabezas de ganado solas o en rebaño deberán tener un conductor.

3. Todo conductor deberá poseer las cualidades físicas y psíquicas necesarias y hallarse en estado físico y mental de conducir.

4. Todo conductor de un vehículo de motor deberá poseer los conocimientos y la habilidad necesarios para la conducción del vehículo; esta disposición no se opone, sin embargo, al aprendizaje de la conducción con arreglo a la legislación nacional.

5. Todo conductor deberá en todo momento tener el dominio de su vehículo o poder guiar sus animales.

Artículo 9. REBAÑOS

Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que, salvo que se disponga otra cosa a fin de facilitar los desplazamientos, los rebaños deberán ser divididos en grupos de longitud moderada y separados unos de otros por espacios suficientes para no entorpecer la circulación.

Artículo 10. LUGAR EN LA CALZADA

1. El lado de la circulación deberá ser el mismo en todas las vías de un Estado, a excepción, llegado el caso, de las vías que sirvan exclusiva o principalmente para el tránsito entre otros dos Estados.

2. Los animales que circulen por la calzada deberán, en lo posible, ser mantenidos cerca del borde de la calzada correspondiente al lado de la circulación.

3. Sin perjuicio de las disposiciones en contrario del párrafo 1 del artículo 7, del párrafo 6 del artículo 11 y de las demás disposiciones en contrario de la presente Convención, todo conductor deberá mantener su vehículo, en la medida en que se lo permitan las circunstancias, cerca del borde de la calzada correspondiente al lado de la circulación. Sin embargo, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán establecer normas más precisas en lo que respecta al lugar en la calzada de los vehículos destinados al transporte de mercancías.

4. Cuando una vía comprenda dos o tres calzadas, ningún conductor deberá invadir la calzada situada en el lado opuesto al de la circulación.

5. a) En las calzadas de circulación en dos sentidos y que tengan cuatro carriles por lo menos, ningún conductor deberá invadir los carriles situados enteramente en la mitad de la calzada opuesta al lado de la circulación.

b) En las calzadas de circulación en dos sentidos y que tengan tres carriles, ningún conductor deberá invadir el carril situado al borde de la calzada opuesto al correspondiente al lado de la circulación.

Artículo 11. ADELANTAMIENTO Y CIRCULACIÓN EN FILAS

1. a) El adelantamiento deberá hacerse por el lado opuesto al correspondiente al de la circulación.

b) Sin embargo, el adelantamiento deberá efectuarse por el lado correspondiente al de la circulación en el caso de que el conductor a quien se quiere adelantar, después de haber indicado su propósito de dirigirse al lado opuesto al de la circulación, haya llevado su vehículo o sus animales hacia ese lado de la calzada, con el objeto de girar hacia ese lado para tomar otra vía o entrar en una propiedad colindante o detenerse en ese lado.

2. Sin perjuicio de la observancia de las disposiciones del párrafo 1 del artículo 7 y del artículo 14 de la presente Convención, todo conductor deberá, antes de efectuar un adelantamiento, cerciorarse de que:

- a) ningún conductor que le siga haya empezado una maniobra para adelantarlo;
- b) el que le preceda en el mismo carril no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero;
- c) el carril que vaya a tomar esté libre en una extensión suficiente para que, habida cuenta de la diferencia entre la velocidad de su vehículo durante la

maniobra y la de los usuarios de la vía a quienes pretende adelantar, su maniobra no ponga en peligro o entorpezca la circulación que venga en sentido contrario; y

- d) excepto si toma un carril por el que esté prohibida la circulación que viene en sentido contrario, pueda, sin inconveniente para el usuario o los usuarios de la vía que acabe de adelantar, volver al lugar prescrito en el párrafo 3 del artículo 10 de la presente Convención.

3. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, estará, en particular, prohibido en las calzadas de circulación en dos sentidos el adelantamiento en las curvas y en las cercanías de un cambio de rasante de visibilidad insuficiente, a no ser que haya en estos lugares carriles señalizados por medio de marcas viales longitudinales y que el adelantamiento se efectúe sin salir de los carriles cuyas señales prohíben que los utilice la circulación en sentido contrario.

4. Todo conductor que efectúe un adelantamiento deberá apartarse del usuario o de los usuarios a quienes adelante en forma tal que deje libre una distancia lateral suficiente.

5. a) En las calzadas que tengan por lo menos dos carriles reservados a la circulación en el sentido de su marcha, el conductor que se vea obligado a efectuar una nueva maniobra de adelantamiento inmediatamente o poco después de haber vuelto al lugar prescrito en el párrafo 3 del artículo 10 de la presente Convención, podrá, para efectuar este adelantamiento, permanecer en el carril que haya utilizado para el primer adelantamiento, a condición de cerciorarse de que puede hacerlo sin molestia indebida para los conductores de vehículos más rápidos que circulen detrás del suyo.

b) Sin embargo, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán disponer que los preceptos del presente párrafo no sean aplicables a los conductores de ciclos, ciclomotores, motocicletas y vehículos que no se consideren automóviles a los efectos de la presente Convención, así como a los conductores de automóviles cuyo peso máximo autorizado sea superior a 3.500 kg (7.700 libras) o cuya velocidad máxima por construcción no pueda exceder de 40 km (25 millas) por hora.

6. Cuando las disposiciones del apartado a) del párrafo 5 del presente artículo sean aplicables y la densidad de la circulación sea tal que los vehículos no solamente ocupen toda la anchura de la calzada reservada al sentido de su marcha, sino que sólo puedan circular a una velocidad que dependa de la del vehículo que les preceda en la fila que sigan,

- a) sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 9 del presente artículo, el hecho de que los vehículos de una fila circulen más de prisa que los vehículos de otra fila no será considerado como un adelantamiento a los efectos del presente artículo;
- b) un conductor que no se encuentre en el carril más próximo al borde de la calzada correspondiente al lado de la circulación no deberá cambiar de carril más que para prepararse a girar a la derecha o a la izquierda o a estacionar. Se exceptúan los cambios de carril que deben realizar los conductores en cumplimiento de la legislación nacional resultante de la aplicación de las disposiciones del apartado b) del párrafo 5 del presente artículo.

7. En los casos de circulación en fila descritos en los párrafos 5 y 6 del presente artículo, cuando los carriles estén delimitados sobre la calzada por marcas longitudinales, los conductores no deberán circular sobre esas marcas.

8. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 2 del presente artículo, y de otras restricciones que las Partes Contratantes o sus subdivisiones establecieren en materia de adelantamientos en encrucijadas y pasos a nivel, ningún conductor de vehículo deberá adelantar a un vehículo que no sea un ciclo de dos ruedas, un ciclomotor de dos ruedas o una motocicleta de dos ruedas sin sidecar,

- a) inmediatamente antes y durante el paso de una encrucijada que no sea una plaza de circulación giratoria, salvo
 - i) en el caso previsto en el apartado b) del párrafo 1 del presente artículo;
 - ii) en el caso de que la vía en que tenga lugar el adelantamiento goce de prioridad en la encrucijada;
 - iii) en el caso de que la circulación esté regulada en la encrucijada por un agente de la circulación o por semáforos;
- b) inmediatamente antes y durante el cruce de los pasos a nivel que no tengan barreras ni semibarreras, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán, sin embargo, permitir este adelantamiento en los pasos a nivel en que la circulación esté regulada por semáforos que tengan una señal positiva que permita el paso de vehículos.

9. Un vehículo no deberá adelantar a otro que se aproxime a un paso de peatones delimitado por marcas sobre la calzada o señalizado como tal o que esté parado en la vertical de este paso, salvo que lo haga a una velocidad suficientemente reducida para poder detenerse en el acto si se encontrara en el paso un peatón. Nada de lo dispuesto en el presente párrafo podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes o sus subdivisiones prohibir el adelantamiento a partir de una distancia determinada antes del paso de peatones, o imponer condiciones más estrictas al conductor de un vehículo que se proponga adelantar a otro vehículo parado inmediatamente antes de dicho paso.

10. Todo conductor que se aperciba de que otro que le sigue tiene el propósito de adelantarle deberá, salvo en el caso previsto en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 16 de la presente Convención, arrimarse al borde de la calzada correspondiente al lado de la circulación, sin acelerar su marcha. Cuando la anchura insuficiente de la calzada, su perfil o su estado no permitan, teniendo en cuenta la densidad de la circulación en sentido contrario, adelantar con facilidad y sin peligro a un vehículo lento, de grandes dimensiones u obligado a respetar un límite de velocidad, el conductor de este último vehículo deberá aminorar su marcha y, si fuera necesario, apartarse cuanto antes para dejar paso a los vehículos que le sigan.

11. a) Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán, en las calzadas de un solo sentido y en las de dos sentidos de circulación, cuando al menos dos carriles en los poblados y tres fuera de ellos estén reservados a la circulación en el mismo sentido y señalizados mediante marcas longitudinales:

- i) permitir que los vehículos que circulan por un carril adelanten por el lado correspondiente al de la circulación, a los que circulen por otro carril;

ii) disponer que no se apliquen las disposiciones del párrafo 3 del artículo 10 de la presente Convención;

a condición de que se impongan restricciones adecuadas a la posibilidad de cambiar de carril;

b) En el caso previsto en el apartado a) del presente párrafo, y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 9 del presente artículo, esta maniobra no se considerará un adelantamiento a los efectos de la presente Convención.

Artículo 12. CRUCE

1. Para cruzar, todo conductor deberá dejar libre una distancia lateral suficiente y, si fuera preciso, ceñirse hacia el borde de la calzada correspondiente al lado de la circulación; si, al proceder así, su avance se encontrara entorpecido por un obstáculo o por la presencia de otros usuarios de la vía, deberá aminorar la marcha y, si fuera preciso, detenerse para dejar paso al usuario o usuarios que vengan en sentido contrario.

2. En las vías de montaña y vías de gran pendiente que tengan características análogas, en las que sea imposible o difícil cruzar a otro vehículo, el conductor del vehículo descendente deberá apartarse para dejar paso a los vehículos ascendentes, excepto cuando la disposición a lo largo de la calzada de los refugios para permitir que los vehículos se aparten sea tal que, teniendo en cuenta la velocidad y posición de los vehículos, el vehículo ascendente disponga de un refugio delante de él y que uno de los vehículos se vería precisado a marchar hacia atrás si el ascendente no se apartara colocándose en este refugio. En el caso de que uno de los dos vehículos que vayan a cruzarse deba marchar hacia atrás para permitir el cruce, será el conductor del vehículo que desciende el que deberá hacer esta maniobra, a menos que la misma resulte evidentemente más fácil para el conductor del vehículo que sube. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán, sin embargo, para ciertos vehículos o ciertas vías o tramos de vía, prescribir reglas especiales diferentes de las del presente párrafo.

Artículo 13. VELOCIDAD Y DISTANCIA ENTRE VEHÍCULOS

1. Todo conductor de vehículo deberá tener en toda circunstancia el dominio de su vehículo, de manera que pueda acomodarse a las exigencias de la prudencia y estar en todo momento en condiciones de efectuar todas las maniobras necesarias. Al regular la velocidad de su vehículo, deberá tener constantemente en cuenta las circunstancias, en especial la disposición del terreno, el estado de la vía, el estado y carga de su vehículo, las condiciones atmosféricas y la densidad de la circulación, de tal forma que pueda detener su vehículo dentro de los límites de su campo de visibilidad hacia adelante, así como ante cualquier obstáculo previsible. Deberá disminuir la velocidad y, si fuera preciso, detenerse tantas veces como las circunstancias lo impongan, especialmente cuando la visibilidad no sea buena.

2. Ningún conductor debe entorpecer la marcha normal de los demás vehículos circulando, sin causa justificada, a una velocidad anormalmente reducida.

3. El conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar libre entre uno y otro una distancia de seguridad suficiente para poder evitar una colisión en caso de disminución brusca de la velocidad o detención súbita del vehículo que le precede.

4. A fin de facilitar el adelantamiento, fuera de los poblados los conductores de vehículos o de conjuntos de vehículos de más de 3.500 kg (7.700 libras) de peso máximo autorizado, o de más de 10 m (33 pies) de longitud total, deberán, salvo cuando adelanten o se dispongan a adelantar, mantenerse a una distancia adecuada de los vehículos de motor que les precedan, de manera que los vehículos que les adelanten puedan intercalarse sin peligro en el espacio que quede libre delante del vehículo adelantado. Sin embargo, esta disposición no será aplicable ni cuando la circulación sea muy densa ni cuando esté prohibido el adelantamiento. Además:

- a) las autoridades competentes podrán establecer que esta disposición no se aplique a ciertos convoyes de vehículos o en las vías en que haya dos carriles para el sentido de circulación de que se trate;
- b) las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán fijar cifras diferentes de las mencionadas en el presente párrafo con respecto a las características de los vehículos afectados por la disposición del presente párrafo.

5. Ninguna disposición de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes o sus subdivisiones prescribir limitaciones generales o locales de velocidad para todos los vehículos o para ciertas categorías de vehículos, o para prescribir en ciertas vías o en ciertas categorías de vías velocidades mínimas y máximas, o solamente velocidades mínimas o máximas o para prescribir distancias mínimas justificadas por la presencia en la vía de determinadas categorías de vehículos que presenten un peligro especial, sobre todo debido a su peso o a su carga.

Artículo 14. NORMAS GENERALES PARA LAS MANIOBRAS

1. Todo conductor que quiera ejecutar una maniobra, tal como salir de una fila de vehículos estacionados o entrar en ella, desplazarse a la derecha o a la izquierda en la calzada, girar a la izquierda o a la derecha para tomar otra vía o para entrar en una propiedad colindante, no comenzará a ejecutar esta maniobra hasta después de haberse cerciorado de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios de la vía que le sigan, le precedan o vayan a cruzarse con él, teniendo en cuenta su posición, su dirección y su velocidad.

2. Todo conductor que desee dar media vuelta o marchar hacia atrás, no comenzará a ejecutar esta maniobra hasta después de haberse cerciorado de que puede hacerlo sin poner en peligro a los usuarios de la vía o constituir un obstáculo para ellos.

3. Antes de girar o de efectuar una maniobra que implique un desplazamiento lateral, el conductor deberá indicar su propósito en forma clara y con la debida antelación por medio del indicador o los indicadores de dirección de su vehículo o, en su defecto, si fuera posible, haciendo una señal apropiada con el brazo. La señal del indicador o de los indicadores de dirección deberá seguir haciéndose durante todo el tiempo que dure la maniobra y deberá cesar en cuanto la misma termine.

Artículo 15. NORMAS ESPECIALES RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS DE LOS SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTES COLECTIVOS

Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que en los poblados, con el fin de facilitar la circulación de los vehículos de los servicios

regulares de transportes colectivos, los conductores de los demás vehículos, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 17 de la presente Convención, reduzcan su velocidad y, si fuera preciso, se detengan para que aquellos vehículos de transporte colectivo puedan efectuar la maniobra necesaria para proseguir su marcha a la salida de las paradas señalizadas como tales. Las disposiciones que en este sentido adopten las Partes Contratantes o sus subdivisiones no modifican en absoluto la obligación que tienen los conductores de vehículos de transportes colectivos de adoptar las precauciones necesarias para evitar todo riesgo de accidente, después de haber anunciado por medio de sus indicadores de dirección su propósito de reanudar la marcha.

Artículo 16. CAMBIO DE DIRECCIÓN

1. Antes de girar a la derecha o a la izquierda para entrar en otra vía o en una propiedad colindante, todo conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 7 y en el artículo 14 de la presente Convención, deberá:

- a) si quiere salir de la vía por el lado correspondiente al de la circulación, arrimarse todo lo posible al borde de la calzada correspondiente y ejecutar su maniobra en el menor espacio posible;
- b) si quiere salir de la vía por el otro lado, y sin perjuicio de cualquier otra disposición que las Partes Contratantes o sus subdivisiones pudieran dictar para los ciclos y los ciclomotores, ceñirse todo lo posible al eje de la calzada, si se trata de una calzada de circulación en dos sentidos, o al borde de la calzada opuesto al correspondiente al lado de la circulación, si se trata de una calzada de un solo sentido, y, si quiere entrar en otra vía de circulación en dos sentidos, efectuar su maniobra entrando en la calzada de esa otra vía por el lado correspondiente al de la circulación.

2. Durante su maniobra de cambio de dirección, el conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21 de la presente Convención por lo que se refiere a los peatones, deberá ceder el paso a los vehículos que circulen en sentido contrario por la calzada de la que vaya a salir y a los ciclos y ciclomotores que circulen por las pistas para ciclistas que atraviesen la calzada a la que vaya a entrar.

Artículo 17. DISMINUCIÓN DE LA MARCHA

1. Ningún conductor de vehículo deberá frenar bruscamente, a menos que razones de seguridad le obliguen a ello.

2. Todo conductor que quiera disminuir considerablemente la velocidad de su vehículo deberá antes cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo ni molestia indebida para otros conductores, a no ser que esta disminución de velocidad sea motivada por un peligro inminente. Además, a menos que se haya cerciorado de que no le sigue ningún vehículo o que el vehículo que le sigue se encuentra muy alejado, deberá indicar su propósito en forma clara y con la debida antelación, haciendo con el brazo una señal apropiada; sin embargo, esta disposición no se aplicará si la indicación de disminución de la velocidad se hace encendiendo las luces de frenado de su vehículo definidas en el párrafo 31 del anexo 5 de la presente Convención.

Artículo 18. ENCRUCIJADAS Y OBLIGACIÓN DE CEDER EL PASO

1. Todo conductor que llegue a una encrucijada deberá proceder con toda la prudencia que exijan las circunstancias. El conductor de un vehículo deberá, en especial, conducir a una velocidad tal que tenga la posibilidad de detenerse para dejar pasar a los vehículos que tengan la prioridad de paso.

2. Todo conductor que salga de un sendero o de un camino de tierra para entrar en una vía que no sea un sendero ni un camino de tierra, estará obligado a ceder el paso a los vehículos que circulen por dicha vía. A los fines del presente artículo, en las legislaciones nacionales podrán definirse los términos « sendero » y « camino de tierra ».

3. Todo conductor que salga de una propiedad colindante para entrar en una vía estará obligado a ceder el paso a los vehículos que circulen por dicha vía.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 7 del presente artículo:

- a) en los países donde se circule por la derecha, en las encrucijadas que no sean las previstas en el párrafo 2 del presente artículo y en los párrafos 2 y 4 del artículo 25 de la presente Convención, todo conductor estará obligado a ceder el paso a los vehículos que vengan por su derecha;
- b) las Partes Contratantes o sus subdivisiones en cuyo territorio se circule por la izquierda podrán reglamentar la prioridad de paso en las encrucijadas como estimen conveniente.

5. Aun en el caso de que los semáforos se lo permitan, ningún conductor deberá entrar en una encrucijada si la circulación estuviera obstruida de tal manera que posiblemente quedaría inmovilizado en dicha encrucijada, entorpeciendo o impidiendo de este modo la circulación transversal.

6. Todo conductor que haya penetrado en una encrucijada, en la que la circulación esté regulada por semáforos, podrá salir de ella sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la circulación de los demás usuarios que avancen en el sentido en que se permite la circulación.

7. En las encrucijadas los conductores de vehículos que no se desplacen sobre rieles tendrán la obligación de ceder el paso a los vehículos que se desplacen sobre ellos.

Artículo 19. PASOS A NIVEL

Todo usuario de la vía deberá extremar la prudencia en las proximidades de los pasos a nivel y al cruzarlos. En especial:

- a) todo conductor de vehículo deberá circular a velocidad moderada;
- b) sin perjuicio de la obligación de obedecer las indicaciones de detención de un semáforo o una señal acústica, ningún usuario de la vía deberá penetrar en un paso a nivel cuyas barreras o semibarreras estén atravesadas en la vía o cuyas barreras estén en movimiento para colocarse atravesadas o cuyas semibarreras estén levantándose;
- c) si un paso a nivel no estuviera provisto de barreras, semibarreras ni semáforos, ningún usuario de la vía deberá penetrar en él sin antes haberse cerciorado de que no se acerca ningún vehículo que circule sobre rieles;

- d) ningún usuario de la vía deberá demorar indebidamente el cruce de un paso a nivel; en caso de inmovilización forzosa de un vehículo, su conductor deberá esforzarse por colocarlo fuera de la línea férrea y, si no lo consiguiera, deberá adoptar inmediatamente todas las medidas a su alcance para que los maquinistas de los vehículos que circulen sobre rieles sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación.

Artículo 20. REGLAS APLICABLES A LOS PEATONES

1. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán establecer que las disposiciones del presente artículo sólo sean aplicables a aquellos casos en que la circulación de peatones por la calzada sea peligrosa para la circulación de vehículos o la entorpezca.

2. Si en el borde de la calzada hay aceras o arcenes transitables por peatones, éstos deberán utilizarlos. Sin embargo, tomando las precauciones necesarias:

- a) los peatones que empujen o que lleven objetos voluminosos podrán utilizar la calzada, si su circulación por la acera o el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones;
- b) los grupos de peatones conducidos por un monitor o que formen un cortejo podrán circular por la calzada.

3. Si no es posible utilizar las aceras o arcenes, o si éstos no existen, los peatones podrán circular por la calzada; cuando exista una pista para ciclistas y cuando la densidad de la circulación lo permita, podrán circular por esa pista, pero sin entorpecer el paso de los ciclistas y de los ciclomotoristas.

4. Cuando circulen peatones por la calzada con arreglo a los párrafos 2 y 3 del presente artículo, deberán hacerlo lo más cerca posible del borde de la calzada.

5. Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan lo siguiente: los peatones que circulen por la calzada deberán transitar por el lado opuesto al correspondiente al de la circulación, si pueden hacerlo con seguridad; sin embargo, las personas que vayan empujando un ciclo, un ciclomotor o una motocicleta deberán transitar en todos los casos por el lado de la calzada correspondiente al de la circulación y lo mismo deberán hacer los grupos de peatones conducidos por un monitor o que formen un cortejo. Salvo en el caso de que formen un cortejo, los peatones que circulen por la calzada de noche o con mala visibilidad, o de día si la densidad de la circulación de los vehículos lo exige, deberán en la medida de lo posible ir en una sola fila, uno tras de otro.

6. a) Los peatones no deberán penetrar en una calzada para atravesarla sin tomar las debidas precauciones y deberán utilizar los pasos de peatones cuando exista alguno en las inmediaciones.

b) Para atravesar por un paso de peatones señalizado como tal o delimitado por marcas sobre la calzada,

- i) si el paso estuviera dotado de semáforos de peatones, éstos deberán obedecer las indicaciones de las luces;
- ii) si el paso no estuviera dotado de esa señalización, pero la circulación de los vehículos estuviera regulada por semáforos o por un agente de la circulación,

los peatones ne deberán penetrar en la calzada mientras el semáforo o el ademán del agente de la circulación indiquen que los vehículos pueden pasar por la calzada;

iii) en los restantes pasos de peatones, los peatones no deberán penetrar en la calzada sin tener en cuenta la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen.

c) Para atravesar fuera de un paso de peatones señalizado como tal o delimitado por marcas sobre la calzada, los peatones no deberán penetrar en la calzada sin antes haberse cerciorado de que pueden hacerlo sin entorpecer la circulación de los vehículos.

d) Una vez iniciada la travesía de una calzada, los peatones no deberán alargar su recorrido, demorarse o detenerse en ella sin necesidad.

7. No obstante, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán dictar disposiciones más estrictas respecto de los peatones que atraviesan la calzada.

Artículo 21. COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES RESPECTO DE LOS PEATONES

1. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 1 del artículo 7, del párrafo 9 del artículo 11 y del párrafo 1 del artículo 13 de la presente Convención, cuando exista en la calzada un paso de peatones señalizado como tal o delimitado por marcas sobre la calzada:

a) si la circulación de los vehículos está regulada en ese paso por un semáforo o por un agente de la circulación, los conductores deberán detenerse, cuando les esté prohibido pasar, antes de penetrar en el paso, y, cuando les esté permitido pasar, no deberán obstruir ni estorbar el tránsito de los peatones que hayan empezado a cruzar y atraviesen el paso en las condiciones previstas en el artículo 20 de la presente Convención; si los conductores giran para penetrar en otra vía en cuya entrada se encuentre un paso de peatones, sólo podrán hacerlo a marcha lenta y dejando pasar, deteniéndose con ese fin en caso necesario, a los peatones que hayan empezado o empiecen a cruzar en las condiciones previstas en el párrafo 6 del artículo 20 de la presente Convención;

b) si la circulación de los vehículos no estuviera regulada en ese paso por un semáforo ni por un agente de la circulación, los conductores deberán acercarse al paso moderando la marcha lo suficiente para no poner en peligro a los peatones que han entrado o que entren en él; en caso necesario, deberán detenerse para dejarlos pasar.

2. Los conductores que tengan el propósito de adelantar, por el lado correspondiente al de la circulación, a un vehículo de transporte público en una parada señalizada como tal, deberán reducir la velocidad de sus vehículos y detenerse si fuere preciso para permitir que los viajeros puedan subir o bajar de dicho vehículo.

3. Nada de lo dispuesto en el presente artículo podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes o a sus subdivisiones:

— imponer al conductor de un vehículo la obligación de detenerse cada vez que un peatón esté cruzando o vaya a cruzar por un paso de peatones señalizado.

- zado como tal o delimitado por marcas sobre la calzada en las condiciones previstas en el artículo 20 de la presente Convención; o
- disponer que el conductor deberá abstenerse de impedir o estorbar el tránsito de los peatones que estén atravesando la calzada en una encrucijada, o antes de ella, aunque no haya en ese lugar ningún paso de peatones señalizado como tal o delimitado por marcas sobre la calzada.

Artículo 22. REFUGIOS EN LA CALZADA

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10 de la presente Convención, todo conductor podrá dejar a su derecha o a su izquierda los refugios, mojones y demás dispositivos instalados en la calzada por la que circule, con excepción de los casos siguientes:

- a) cuando una señal imponga el paso por uno de los lados del refugio, del mojón o del dispositivo;
- b) cuando el refugio, el mojón o el dispositivo esté instalado en medio de una calzada con circulación en dos sentidos, en cuyo caso, el conductor deberá dejar el refugio, el mojón o el dispositivo del lado contrario al correspondiente al de la circulación.

Artículo 23. PARADA Y ESTACIONAMIENTO

1. Fuera de los poblados, los vehículos y animales parados o estacionados deberán estar situados, en la medida de lo posible, fuera de la calzada. No deberán estar situados en las pistas para ciclistas ni, salvo cuando lo permita la legislación nacional aplicable, en las aceras o los andenes especialmente preparados para peatones.

2. a) Los animales y vehículos parados o estacionados en la calzada deberán estar situados lo más cerca posible del borde de la misma. Un conductor no deberá parar su vehículo ni estacionarlo en una calzada más que en el lado correspondiente al de la circulación; no obstante, estará autorizado a pararlo o estacionarlo en el otro lado cuando, debido a la presencia de rieles, no sea posible hacerlo en el lado correspondiente al de la circulación. Además, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán:

- i) no prohibir la parada y el estacionamiento en cualquier lado bajo ciertas condiciones, especialmente si hubiera señales viales que prohibieran la parada en el lado de la circulación;
- ii) en las calzadas de sentido único, autorizar la parada y el estacionamiento en el lado contrario, simultáneamente o no con la parada y el estacionamiento en el lado de la circulación;
- iii) autorizar la parada y el estacionamiento en el centro de la calzada en lugares especialmente indicados.

b) Salvo disposiciones contrarias previstas por la legislación nacional, ningún vehículo podrá pararse ni estacionarse en doble fila en la calzada, exceptuados los ciclos de dos ruedas, los ciclomotores de dos ruedas y las motocicletas de dos ruedas sin sidecar. Los vehículos parados o estacionados deberán situarse paralelamente al borde de la calzada, a menos que la disposición del terreno permita otra colocación.

3. *a)* Están prohibidos toda parada y todo estacionamiento de vehículos en la calzada:

- i) en los pasos de peatones, en los pasos para ciclistas y en los pasos a nivel;
- ii) en los rieles de tranvías o de ferrocarril, que pasen por la vía, o tan cerca de estos rieles que pudieran entorpecer la circulación de los tranvías o de los trenes, así como, a reserva de la posibilidad para las Partes Contratantes o sus subdivisiones de prever disposiciones contrarias, en las aceras y en las pistas para ciclistas;

b) Toda parada y todo estacionamiento de un vehículo están prohibidos en todo lugar en que puedan constituir un peligro, especialmente:

- i) bajo los pasos superiores y en los túneles, salvo, eventualmente, en lugares especialmente indicados;
- ii) en la calzada, en la proximidad de los cambios de rasante y en las curvas cuando no haya visibilidad suficiente para que los demás vehículos puedan adelantar sin peligro, teniendo en cuenta la velocidad de los vehículos en el tramo de vía de que se trate;
- iii) en la calzada a la altura de una marca longitudinal, cuando no se aplique el inciso ii) del apartado *b* del presente párrafo, pero la anchura de la calzada entre la marca y el vehículo sea inferior a 3 m (10 pies) y esa marca indique la prohibición de rebasarla para los vehículos que lleguen a ella por el mismo lado;

c) Está prohibido todo estacionamiento de vehículos en la calzada:

- i) en las inmediaciones de los pasos a nivel, de las encrucijadas y de las paradas de autobús, de trolebús o de vehículos sobre rieles, a las distancias que determine la legislación nacional;
- ii) delante de las entradas para vehículos de las propiedades;
- iii) en todo lugar donde el vehículo estacionado impida el acceso a otro vehículo regularmente estacionado o la salida de tal vehículo;
- iv) en la calzada central de las vías de tres calzadas y, fuera de los poblados, en las calzadas de las vías que una señalización adecuada indique que tienen el carácter de vías con prioridad;
- v) en lugares tales que el vehículo estacionado impida la vista de señales viales o semáforos a los usuarios de la vía.

4. Un conductor no deberá abandonar su vehículo o sus animales sin haber adoptado todas las precauciones necesarias para evitar cualquier accidente, ni, en el caso de un automóvil, para impedir su uso sin autorización.

5. Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que todo vehículo de motor, exceptuados los ciclomotores de dos ruedas y las motocicletas de dos ruedas sin sidecar, así como todo remolque, enganchado o no, que se encuentre inmovilizado en la calzada fuera de un poblado, deberá estar señalado a distancia al menos por medio de un dispositivo apropiado colocado en el lugar más indicado para advertir con suficiente antelación a los demás conductores que se aproximen:

- a) cuando el vehículo esté inmovilizado de noche en la calzada en condiciones tales que los conductores que se aproximen no puedan darse cuenta del obstáculo que éste constituye;
- b) cuando, en otros casos, el conductor se haya visto obligado a inmovilizar su vehículo en un lugar en que esté prohibida la parada.

6. Nada en el presente artículo podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes o a sus subdivisiones prescribir nuevas prohibiciones relativas al estacionamiento y la parada.

Artículo 24. APERTURA DE LAS PORTEZUELAS

Está prohibido abrir la portezuela de un vehículo, dejarla abierta o apearse del vehículo, sin antes haberse cerciorado de que ello no constituye un peligro para otros usuarios de la vía.

Artículo 25. AUTOPISTAS Y VÍAS DE CARÁCTER SIMILAR

1. En las autopistas y, si la legislación nacional así lo dispone, en las vías especiales de entrada y salida de las mismas:

- a) está prohibida la circulación de peatones, animales, ciclos, ciclomotores no asimilados a las motocicletas y de todos los vehículos, salvo los automóviles y sus remolques, así como de los automóviles o sus remolques que, por construcción, no puedan alcanzar en llano una velocidad fijada por la legislación nacional;
- b) está prohibido a los conductores:
 - i) parar sus vehículos o estacionarlos fuera de los lugares de estacionamiento señalizados; en caso de inmovilización forzosa de un vehículo, su conductor deberá esforzarse por colocarlo fuera de la calzada y también fuera del arcén; si no lo consiguiera, deberá señalar inmediatamente a distancia la presencia del vehículo para advertir con suficiente antelación a los otros conductores que se acerquen;
 - ii) dar media vuelta, marchar hacia atrás o penetrar en la franja divisoria central o en los pasos transversales entre las dos calzadas.

2. Los conductores que se incorporen a una autopista deberán:

- a) si no existe carril de aceleración en la prolongación de la vía de acceso, ceder el paso a los vehículos que circulen por la autopista;
- b) si existe carril de aceleración, utilizarlo e incorporarse a la circulación de la autopista respetando las disposiciones de los párrafos 1 y 3 del artículo 14 de la presente Convención.

3. Los conductores que abandonen la autopista deberán, con suficiente antelación, circular por el carril situado al mismo lado que la salida de la autopista y penetrar lo antes posible en el carril de deceleración, si existe.

4. A los efectos de la aplicación de los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo, se asimilan a las autopistas las demás vías reservadas a la circulación de automóviles señalizadas como tales y a las que no tengan acceso las fincas colindantes.

*Artículo 26. REGLAS ESPECIALES APLICABLES A LOS CORTEJOS
Y A LOS INVÁLIDOS*

1. Está prohibido a los usuarios de la vía cortar las columnas militares, los grupos de escolares que circulen en fila bajo la dirección de un monitor y los demás cortejos.

2. Los inválidos que se desplacen en sillas de ruedas movidas por ellos mismos o que circulen a velocidad de paso humano podrán utilizar las aceras y los arcenes transitables.

*Artículo 27. REGLAS ESPECIALES APLICABLES A LOS CICLISTAS,
A LOS CICLOMOTORISTAS Y A LOS MOTOCICLISTAS*

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 10 de la presente Convención, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán no prohibir que los ciclistas circulen de dos o más en fondo.

2. Está prohibido a los ciclistas circular sin sujetar el manillar por lo menos con una mano, ir remolcados de otro vehículo o transportar, arrastrar o empujar objetos que estorben la conducción o sean peligrosos para los demás usuarios de la vía. Las mismas disposiciones se aplicarán a los ciclomotoristas y a los motociclistas, pero además éstos deberán sujetar el manillar con las dos manos, salvo eventualmente para dar la indicación de maniobra descrita en el párrafo 3 del artículo 14 de la presente Convención.

3. Está prohibido a los ciclistas y a los ciclomotoristas transportar pasajeros en su vehículo, pero las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán no exigir el cumplimiento de esta disposición, y en particular autorizar el transporte de pasajeros en el asiento o los asientos suplementarios instalados a tal efecto en el vehículo. Sólo estará permitido a los motociclistas transportar pasajeros en el sidecar, si lo hubiere, y en el asiento suplementario eventualmente montado detrás del conductor.

4. Cuando exista una pista para ciclistas, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán prohibir a los ciclistas que circulen por el resto de la calzada. En el mismo caso, podrán autorizar a los ciclomotoristas a que circulen por la pista para ciclistas y, si lo juzgan conveniente, prohibirles circular por el resto de la calzada.

Artículo 28. SEÑALES ACÚSTICAS Y ÓPTICAS

1. Sólo se podrá hacer uso de las señales acústicas:

- a) para hacer las advertencias necesarias a fin de evitar un accidente;
- b) fuera de los poblados, cuando proceda advertir a un conductor que se tiene el propósito de adelantarlo.

La emisión de sonidos por los aparatos acústicos avisadores no debe durar más de lo necesario.

2. Entre el anochecer y el amanecer, los conductores de automóviles podrán emplear las señales ópticas definidas en el párrafo 5 del artículo 33 de la presente Convención, en lugar de las señales acústicas. También podrán utilizarlas de día con el fin indicado en el apartado b) del párrafo 1 del presente artículo, si así lo aconsejan las circunstancias.

3. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán autorizar también en los poblados el empleo de señales ópticas con el fin indicado en el apartado *b*) del párrafo 1 del presente artículo.

Artículo 29. VEHÍCULOS SOBRE RIELES

1. Cuando una línea férrea pase por una calzada, todo usuario de la vía deberá, al acercarse un tranvía u otro vehículo que circule sobre rieles, apartarse de ella lo antes posible para dejar paso a este vehículo.

2. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán adoptar para la circulación vial de los vehículos que se desplazan sobre rieles, así como para el cruce o adelantamiento de estos vehículos, reglas especiales distintas de las previstas en el presente capítulo. No obstante, las Partes Contratantes o sus subdivisiones no podrán adoptar disposiciones incompatibles con las del párrafo 7 del artículo 18 de la presente Convención.

Artículo 30. CARGA DE LOS VEHÍCULOS

1. Si se fija para un vehículo un peso máximo autorizado, su peso en carga no deberá nunca exceder del peso máximo autorizado.

2. La carga de un vehículo deberá estar acondicionada y, de ser preciso, sujeta de modo que:

- a*) no ponga en peligro a personas ni cause daños a propiedades públicas o privadas, y en especial no arrastre por la vía ni caiga sobre ésta;
- b*) no estorbe la visibilidad del conductor ni comprometa la estabilidad o la conducción del vehículo;
- c*) no provoque ruido, polvo u otras incomodidades que se puedan evitar;
- d*) no oculte las luces, incluidas las luces de frenado y los indicadores de dirección, los dispositivos reflectantes, los números de matrícula y el signo distintivo del Estado de matrícula de que el vehículo debe estar provisto en virtud de la presente Convención o de la legislación nacional, ni oculte las señales hechas con el brazo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 14 o en el párrafo 2 del artículo 17 de la presente Convención.

3. Todos los accesorios, tales como cables, cadenas o lonas, que sirvan para acondicionar o proteger la carga, deberán sujetar bien ésta y estar sólidamente fijados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas para la carga en el párrafo 2 del presente artículo.

4. Las cargas que sobresalgan de la proyección en planta del vehículo por delante, por detrás o lateralmente deberán estar señaladas en forma bien visible en todos los casos en que su contorno pueda no ser percibido por los conductores de los demás vehículos; de noche esta señalización deberá hacerse hacia adelante por medio de una luz blanca y un dispositivo reflectante de color blanco y hacia atrás por medio de una luz roja y un dispositivo reflectante de color rojo. En especial, en los vehículos de motor,

- a*) las cargas que sobresalgan de la extremidad del vehículo más de 1 m (3 pies 4 pulgadas) por atrás o por delante deberán ser señaladas en todos los casos;
- b*) las cargas que sobresalgan lateralmente del gálibo del vehículo, de tal manera que su extremidad lateral se encuentre a más de 0,40 m (16 pulgadas) del

borde exterior de la luz delantera de posición del vehículo, deberán ser señaladas durante la noche hacia adelante, y también deberán señalarse durante la noche hacia atrás las cargas cuya extremidad lateral se encuentre a más de 0,40 m (16 pulgadas) del borde exterior de la luz de posición roja trasera del vehículo.

5. Lo dispuesto en el párrafo 4 del presente artículo no podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes o sus subdivisiones prohibir, limitar o someter a autorización especial los casos en que la carga sobrepase de los límites del vehículo a que se hace referencia en dicho párrafo 4.

Artículo 31. COMPORTAMIENTO EN CASO DE ACCIDENTE

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en las legislaciones nacionales sobre la obligación de prestar auxilio a los heridos, todo conductor o cualquier otro usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá:

- a) detenerse en cuanto le sea posible sin crear un nuevo peligro para la circulación;
- b) esforzarse por mantener la seguridad de la circulación en el lugar del accidente y, si hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona, evitar, siempre que no se ponga en peligro la seguridad de la circulación, la modificación del estado de las cosas y que desaparezcan las huellas que puedan ser útiles para determinar sobre quién recae la responsabilidad;
- c) si se lo pidieran otras personas implicadas en el accidente, comunicarles su identidad;
- d) si hubiera resultado herida o muerta alguna persona en el accidente, advertir a la policía y permanecer o volver al lugar del accidente hasta la llegada de ésta, a menos que hubiera sido autorizado por ella para abandonar el lugar o que debiera prestar auxilio a los heridos o ser él mismo atendido.

2. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán dejar de incluir en su legislación nacional la prescripción que figura en el apartado d) del párrafo 1 del presente artículo, cuando no se haya causado herida grave alguna y cuando ninguna de las personas implicadas en el accidente pida que se advierta a la policía.

Artículo 32. ALUMBRADO: REGLAS GENERALES

1. A los efectos del presente artículo, el término « noche » abarca el intervalo comprendido entre el anochecer y el amanecer, así como los demás momentos en que no haya suficiente visibilidad debido, por ejemplo, a niebla, nevada, fuerte lluvia o al paso por un túnel.

2. De noche,

- a) todo vehículo de motor, con excepción de los ciclomotores y las motocicletas de dos ruedas sin sidecar, que se encuentre en una vía tendrá encendidas en la parte delantera por lo menos dos luces blancas o de color amarillo selectivo y en la parte trasera un número par de luces rojas, de conformidad con las disposiciones aplicables a los automóviles que figuran en los párrafos 23 y 24 del anexo 5; las legislaciones nacionales podrán, sin embargo, autorizar el uso de luces amarillas de posición en la parte delantera. Las disposiciones del presente apartado se aplicarán a los conjuntos formados por un vehículo

de motor y uno o varios remolques, debiendo entonces las luces rojas encontrarse en la parte trasera del último remolque; los remolques a los que se aplican las disposiciones del párrafo 30 del anexo 5 de la presente Convención llevarán en la parte delantera las dos luces blancas prescritas en dicho párrafo 30;

- b) todo vehículo, o conjunto de vehículos, al que no se apliquen las disposiciones del apartado a) del presente párrafo y que se encuentre en una vía, tendrá encendida por lo menos una luz blanca o de color amarillo selectivo dirigida hacia adelante y por lo menos una luz roja dirigida hacia atrás; si sólo hubiese una luz en la parte delantera y una luz en la parte trasera, esta luz estará colocada en el eje del vehículo o en el lado opuesto al correspondiente al de la circulación; si se trata de vehículos de tracción animal y de carros de mano, el dispositivo que emita estas luces podrá llevarlo el conductor o un acompañante que marche a ese lado del vehículo.

3. Las luces previstas en el párrafo 2 del presente artículo deberán ser de tal naturaleza que señalen efectivamente el vehículo a los demás usuarios de la vía; la luz delantera y la luz trasera no deben ser emitidas por la misma lámpara o el mismo dispositivo más que cuando las características del vehículo, y especialmente su escasa longitud, sean tales que esta prescripción pueda cumplirse en estas condiciones.

4. a) No obstante lo previsto en el párrafo 2 del presente artículo,

- i) dichas disposiciones no se aplicarán a los vehículos parados o estacionados en una vía iluminada de tal manera que sean claramente visibles a una distancia suficiente;
- ii) los vehículos de motor cuya longitud y anchura no excedan, respectivamente, de 6 m (20 pies) y de 2 m (6 pies, 6 pulgadas) y a los cuales no esté enganchado ningún vehículo podrán, cuando se paren o estacionen en una vía en el interior de un poblado, llevar encendida sólo una luz colocada en el lado del vehículo opuesto al borde de la calzada junto a la cual se halle parado o estacionado; esta luz será blanca o amarilla hacia adelante y roja o amarilla hacia atrás;
- iii) las disposiciones del apartado b) del mencionado párrafo 2 no se aplicarán ni a los ciclos de dos ruedas, ni a los ciclomotores de dos ruedas, ni a las motocicletas de dos ruedas sin sidecar no provistas de baterías, cuando se paren o estacionen en un poblado al borde de la calzada;

b) además, la legislación nacional podrá autorizar excepciones a las disposiciones del presente artículo respecto de:

- i) los vehículos parados o estacionados en lugares especiales fuera de la calzada;
- ii) los vehículos parados o estacionados en calles residenciales donde la circulación sea muy escasa.

5. Los vehículos no deberán, en ningún caso, llevar en la parte delantera luces, dispositivos reflectantes o materiales reflectantes rojos, ni llevar en la trasera luces, dispositivos reflectantes o materiales reflectantes blancos o de color amarillo selectivo; esta disposición no se aplicará ni al empleo de luces blancas o de color amarillo selectivo de marcha atrás, ni a la reflectorización de las cifras o letras de color claro de las placas traseras de matrícula o de los signos distintivos o de otras marcas distintivas que pueda exigir la legislación nacional

o del fondo claro de tales placas o signos, ni a las luces rojas giratorias o destellantes de ciertos vehículos que tengan prioridad de paso.

6. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán, en la medida en que lo estimen posible sin comprometer la seguridad de la circulación, autorizar en su legislación nacional excepciones a las disposiciones del presente artículo respecto de:

- a) los vehículos de tracción animal y los carros de mano;
- b) los vehículos de forma o naturaleza especial o empleados con fines y en condiciones especiales.

7. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que impida a la legislación nacional imponer a los grupos de peatones conducidos por un monitor o que formen un cortejo, así como a los conductores de cabezas de ganado, solas o en rebaño, o animales de tiro, carga o silla, que lleven, cuando circulen por la calzada en las circunstancias definidas en el apartado b) del párrafo 2 del presente artículo, un dispositivo reflectante o una luz; la luz reflejada o emitida deberá ser entonces bien blanca o de color amarillo selectivo hacia adelante y roja hacia atrás, o bien de color amarillo en los dos sentidos.

*Artículo 33. ALUMBRADO: NORMAS SOBRE EL EMPLEO DE LAS LUCES
PREVISTAS EN EL ANEXO 5*

1. El conductor de un vehículo provisto de las luces de carretera, luces de cruce o luces de posición definidas en el anexo 5 de la presente Convención utilizará estas luces en las condiciones siguientes cuando, en virtud del artículo 32 de la presente Convención, el vehículo deba llevar encendidas hacia adelante por lo menos una o dos luces blancas o de color amarillo selectivo:

- a) las luces de carretera no deberán encenderse ni en los poblados cuando la vía esté suficientemente iluminada, ni fuera de los poblados cuando la calzada esté iluminada en forma continua y esta iluminación baste para que el conductor pueda ver claramente hasta una distancia suficiente, ni cuando el vehículo esté parado;
- b) salvo que la legislación nacional autorice la utilización de las luces de carretera durante las horas del día en que la visibilidad sea reducida debido, por ejemplo, a niebla, nevada, fuerte lluvia o paso por un túnel, las luces de carretera no deberán encenderse o habrán de utilizarse de modo que se evite el deslumbramiento:
 - i) cuando un conductor vaya a cruzarse con otro vehículo; las luces, si se empleasen, deberán apagarse o utilizarse de modo que se evite el deslumbramiento a la distancia necesaria para que el conductor de ese otro vehículo pueda continuar su marcha sin dificultad ni peligro;
 - ii) cuando un vehículo siga a otro a escasa distancia; sin embargo, las luces de carretera podrán encenderse, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 del presente artículo, para indicar el propósito de adelantarse en las condiciones previstas en el artículo 28 de la presente Convención;
 - iii) en toda circunstancia en que sea necesario no deslumbrar a los demás usuarios de la vía o a los usuarios de una vía acuática o de una línea férrea que vaya a lo largo de la vía;

- c) sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado *d*) del presente párrafo, las luces de cruce deberán encenderse cuando con arreglo a lo dispuesto en los apartados *a*) y *b*) del presente párrafo esté prohibido encender las luces de carretera y podrán utilizarse en lugar de estas últimas cuando alumbren lo suficiente para que el conductor pueda ver claramente hasta una distancia adecuada y para que otros usuarios de la vía puedan distinguir el vehículo a una distancia apropiada;
- d) las luces de posición deberán utilizarse simultáneamente con las luces de carretera, las luces de cruce y las luces de niebla. Podrán utilizarse solas cuando el vehículo esté parado o estacionado o cuando, en vías que no sean las autopistas ni las demás vías mencionadas en el párrafo 4 del artículo 25 de la presente Convención, haya suficiente luz para que el conductor pueda ver claramente hasta una distancia adecuada y para que los demás usuarios de la vía puedan distinguir el vehículo desde una distancia apropiada.

2. Cuando un vehículo esté provisto de las luces de niebla definidas en el anexo 5 de la presente Convención, sólo deberán utilizarse esas luces en caso de niebla, nevada o lluvia fuerte. No obstante lo dispuesto en el apartado c) del párrafo 1 del presente artículo, las luces de niebla se utilizarán entonces en sustitución de las luces de cruce; la legislación nacional podrá, sin embargo, autorizar en este caso la utilización simultánea de las luces de niebla y de las luces de cruce.

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, la legislación nacional podrá autorizar, aun en el caso de que no haya niebla, nevada ni lluvia fuerte, que se haga uso de las luces de niebla en vías estrechas con muchas curvas.

4. Ninguna disposición de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que impida a las legislaciones nacionales imponer la obligación de encender las luces de cruce en los poblados.

5. Las señales ópticas a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 28 consistirán en el encendido intermitente a cortos intervalos de las luces de cruce o en el encendido intermitente de las luces de carretera o el encendido alterno a cortos intervalos de las luces de cruce y de carretera.

Artículo 34. EXCEPCIONES

1. En cuanto los dispositivos productores de señales especiales, ópticas y acústicas, de un vehículo que tenga prioridad de paso indiquen la proximidad de ese vehículo, todo usuario de la vía deberá dejar libre el paso por la calzada y, si fuera necesario, detenerse.

2. Las legislaciones nacionales podrán establecer que los conductores de vehículos que tengan prioridad de paso no estarán obligados, cuando su paso sea anunciado por los dispositivos de señalización especiales del vehículo y siempre que no pongan en peligro a los demás usuarios de la vía, a respetar en su totalidad o en parte las disposiciones del presente capítulo II, con excepción de las del párrafo 2 del artículo 6.

3. Las legislaciones nacionales podrán determinar en qué medida el personal que trabaje en la construcción, reparación o conservación de vías, con inclusión de los conductores de las máquinas empleadas en las obras, no estará

obligado, siempre que observe todas las precauciones necesarias, a respetar durante su trabajo las disposiciones del presente capítulo II.

4. Para adelantar o cruzar las máquinas a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente artículo mientras participen en los trabajos que se efectúen en la vía, los conductores de los demás vehículos podrán dejar de observar las disposiciones de los artículos 11 y 12 de la presente Convención en la medida necesaria y a condición de adoptar todas las precauciones del caso.

CAPÍTULO III. CONDICIONES QUE HAN DE REUNIR LOS AUTOMÓVILES Y LOS REMOLQUES PARA SER ADMITIDOS EN CIRCULACIÓN INTERNACIONAL

Artículo 35. MATRÍCULA

1. *a)* Para poder acogerse a las disposiciones de la presente Convención, todo automóvil en circulación internacional y todo remolque, que no sea un remolque ligero, enganchado a un automóvil deberán estar matriculados por una Parte Contratante o por una de sus subdivisiones, y el conductor del automóvil deberá estar provisto de un certificado válido acreditativo de esta matrícula, expedido ya sea por una autoridad competente de esa Parte Contratante o de su subdivisión, ya sea, en nombre de la Parte Contratante o de la subdivisión, por la asociación que ésta haya habilitado al efecto. El certificado, denominado certificado de matrícula, contendrá por lo menos:

- un número de orden, llamado número de matrícula, cuya composición se indica en el anexo 2 de la presente Convención;
- la fecha de la primera matrícula del vehículo;
- el nombre completo y el domicilio del titular del certificado;
- el nombre o la marca de fábrica del constructor del vehículo;
- el número de orden del chasis (número de fabricación o número de serie del constructor);
- si se trata de un vehículo destinado al transporte de mercancías, el peso máximo autorizado;
- el plazo de validez, si no fuese ilimitado.

Las indicaciones que aparezcan en el certificado figurarán únicamente en caracteres latinos o en cursiva llamada inglesa o aparecerán repetidas en dichos caracteres.

b) Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán, sin embargo, disponer que en los certificados expedidos en su territorio se indique el año de fabricación en lugar de la fecha de la primera matrícula.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo I del presente artículo, un vehículo articulado, no desacoplado, mientras esté en circulación internacional quedará acogido a las disposiciones de la presente Convención aunque sólo exista para ese vehículo una sola matrícula y se haya expedido un solo certificado para el tractor y el semirremolque que lo forman.

3. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que limite el derecho de las Partes Contratantes o sus subdivisiones a exigir al conductor, en el caso de un vehículo en circulación

internacional no matriculado a nombre de ninguno de los ocupantes del mismo, que justifique su derecho a la posesión del vehículo.

4. Se recomienda que las Partes Contratantes, que aún no lo tengan, establezcan un servicio que a escala nacional o regional se encargue de llevar un registro de los automóviles matriculados y centralizar, por vehículo, los datos contenidos en cada certificado de matrícula.

Artículo 36. NÚMERO DE MATRÍCULA

1. Todo automóvil en circulación internacional deberá llevar su número de matrícula en la parte delantera y en la parte trasera; sin embargo, las motocicletas sólo tendrán que llevar este número en la parte trasera.

2. Todo remolque matriculado, en circulación internacional, deberá llevar en la parte trasera su número de matrícula. En el caso de un automóvil que arrastre uno o más remolques, el remolque o el último de los remolques, si no estuvieren matriculados, llevarán el número de matrícula del vehículo tractor.

3. La composición y la forma en que haya de colocarse el número de matrícula, a que se refiere el presente artículo, se ajustarán a las disposiciones del anexo 2 de la presente Convención.

Artículo 37. SIGNO DISTINTIVO DEL ESTADO DE MATRICULACIÓN

1. Todo automóvil en circulación internacional deberá llevar en la parte trasera, además de su número de matrícula, un signo distintivo del Estado donde haya sido matriculado.

2. Todo remolque enganchado a un automóvil y que, en virtud del artículo 36 de la presente Convención, deba llevar en la parte trasera un número de matrícula deberá también llevar en la parte trasera el signo distintivo del Estado que haya expedido este número de matrícula. Las disposiciones del presente párrafo se aplicarán incluso en el caso de que el remolque esté matriculado en un Estado que no sea el Estado de matrícula del automóvil al que esté enganchado; si el remolque no está matriculado, deberá llevar en la parte trasera el distintivo del Estado de matrícula del vehículo tractor, excepto cuando circule en este Estado.

3. La composición y la forma en que haya de colocarse el signo distintivo a que se refiere el presente artículo se ajustarán a las disposiciones del anexo 3 de la presente Convención.

Artículo 38. MARCAS DE IDENTIFICACIÓN

Todo automóvil y todo remolque en circulación internacional deberán llevar las marcas de identificación definidas en el anexo 4 de la presente Convención.

Artículo 39. DISPOSICIONES TÉCNICAS

Todo vehículo, todo remolque y todo conjunto de vehículos en circulación internacional deberán cumplir todas las disposiciones del anexo 5 de la presente Convención. Deberán estar además en buen estado de marcha.

Artículo 40. DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Durante diez años a partir de la entrada en vigor de la presente Convención, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 47, los remolques en circu-

lación internacional, cualquiera que sea su peso máximo autorizado, quedarán acogidos a las disposiciones de la presente Convención, aunque no estén matriculados.

CAPÍTULO IV. CONDUCTORES DE AUTOMÓVILES

Artículo 41. VALIDEZ DE LOS PERMISOS PARA CONDUCIR

1. Las Partes Contratantes reconocerán:

- a) todo permiso nacional redactado en su idioma o en uno de sus idiomas o, si no está redactado en uno de tales idiomas, acompañado de una traducción certificada;
- b) todo permiso nacional que se ajuste a las disposiciones del anexo 6 de la presente Convención, o
- c) todo permiso internacional que se ajuste a las disposiciones del anexo 7 de la presente Convención,

como válido para conducir por su territorio un automóvil que pertenezca a las categorías de vehículos comprendidas por el permiso, a condición de que dicho permiso esté vigente y haya sido expedido por otra Parte Contratante o por una de sus subdivisiones o por una asociación habilitada al efecto por esta otra Parte Contratante o por una de sus subdivisiones. Las disposiciones del presente párrafo no se aplican a los permisos de alumno conductor.

2. No obstante lo establecido en el párrafo anterior:

- a) cuando la validez del permiso para conducir esté subordinada, por una mención especial, a la condición de que el interesado lleve ciertos aparatos o a que se introduzcan ciertas modificaciones en el vehículo para adaptarlo a la invalidez del conductor, el permiso no será reconocido como válido si no se observan las condiciones así indicadas;
- b) las Partes Contratantes podrán negarse a reconocer la validez en su territorio de todo permiso para conducir cuyo titular no hubiere cumplido los 18 años de edad;
- c) las Partes Contratantes podrán negarse a reconocer la validez en su territorio, para conducir automóviles o conjuntos de vehículos de las categorías C, D y E a que se hace referencia en los anexos 6 y 7 de la presente Convención, de todo permiso para conducir cuyo titular no hubiera cumplido los 21 años de edad.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a adoptar las medidas necesarias para que los permisos nacionales e internacionales para conducir a que se hace referencia en los apartados a), b) y c) del párrafo 1 del presente artículo no sean expedidos en su territorio sin una garantía adecuada en cuanto a las aptitudes y a las condiciones físicas del conductor.

4. Para la aplicación del párrafo 1 y del apartado c) del párrafo 2 del presente artículo:

- a) a los automóviles de la categoría B a que se refieren los anexos 6 y 7 de la presente Convención podrá engancharseles un remolque ligero; también podrá engancharseles un remolque cuyo peso máximo autorizado exceda de 750 kg (1.650 libras), pero no exceda de la tara del automóvil, si el total

de los pesos máximos autorizados de los vehículos así acoplados no es superior a 3.500 kg (7.700 libras);

- b) a los automóviles de las categorías C y D a que se refieren los anexos 6 y 7 de la presente Convención podrá enganchárseles un remolque ligero, sin que el conjunto así formado deje de pertenecer a la categoría C o a la categoría D.

5. Sólo podrá expedirse un permiso internacional al titular de un permiso nacional para cuya expedición se hayan cumplido los requisitos mínimos exigidos por la presente Convención. El permiso internacional no deberá seguir siendo válido una vez expirado el permiso nacional correspondiente, cuyo número deberá figurar en aquél.

6. Las disposiciones del presente artículo no obligarán a las Partes Contratantes a reconocer la validez de:

- a) los permisos, nacionales o internacionales, que hubieren sido expedidos en el territorio de otra Parte Contratante a personas que tuviesen su residencia normal en su territorio en el momento de dicha expedición o cuya residencia normal hubiese sido trasladada a su territorio después de esa expedición;
- b) los permisos antes mencionados que hubiesen sido expedidos a conductores que en el momento de la expedición no tuviesen su residencia normal en el territorio en que han sido expedidos o cuya residencia haya sido trasladada a otro territorio después de esa expedición.

Artículo 42. SUSPENSIÓN DE LA VALIDEZ DE LOS PERMISOS PARA CONDUCIR

1. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán suspender a un conductor el derecho a hacer uso en su territorio del permiso para conducir, nacional o internacional, de que sea titular, si ese conductor comete en el territorio de esas Partes Contratantes una infracción que con arreglo a su legislación justifique la retirada del permiso de conducir. En tal caso, la autoridad competente de la Parte Contratante o la de sus subdivisiones que haya suspendido el derecho a hacer uso del permiso podrá:

- a) recoger y retener el permiso hasta que expire el plazo durante el cual se ha suspendido el derecho a hacer uso del permiso o hasta que el conductor salga de su territorio si la salida tiene lugar antes de la expiración de dicho plazo;
- b) comunicar la suspensión del derecho a hacer uso del permiso a la autoridad que lo expidió o en cuyo nombre fue expedido;
- c) si se tratara de un permiso internacional, indicar en el lugar previsto a este efecto que el permiso ya no es válido en su territorio;
- d) en el caso de que hubiera aplicado el procedimiento previsto en el apartado a) del presente párrafo, completar la comunicación mencionada en el apartado b) pidiendo a la autoridad que expidió el permiso, o en cuyo nombre fue expedido, que notifique al interesado la decisión adoptada.

2. Las Partes Contratantes dispondrán lo necesario para que se notifiquen a los interesados las decisiones que les hayan sido comunicadas de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado d) del párrafo 1 del presente artículo.

3. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que prohíba a las Partes Contratantes o a sus subdivisiones que impidan conducir a un conductor titular de un permiso para conducir, nacional o internacional, si fuera evidente o estuviere probado que su estado no le permite conducir con seguridad o si hubiera sido privado del derecho a conducir en el Estado donde tiene su residencia normal.

Artículo 43. DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Los permisos internacionales para conducir que se ajusten a las disposiciones de la Convención sobre la circulación por carretera, hecha en Ginebra el 19 de septiembre de 1949, y expedidos durante un período de cinco años a partir de la entrada en vigor de la presente Convención conforme al párrafo 1 del artículo 47 de la presente Convención, serán, a los efectos de los artículos 41 y 42 de la presente Convención, asimilados a los permisos internacionales para conducir previstos en la presente Convención.

CAPÍTULO V. CONDICIONES QUE HAN DE REUNIR LOS CICLOS Y LOS CICLOMOTORES PARA SER ADMITIDOS EN CIRCULACIÓN INTERNACIONAL

Artículo 44

1. Los ciclos sin motor en circulación internacional deberán:

- a) tener un freno eficaz;
- b) estar provistos de un timbre que pueda ser oído a distancia suficiente y no llevar ningún otro aparato productor de señales acústicas;
- c) estar provistos de un dispositivo reflectante rojo en la parte trasera y de dispositivos que permitan proyectar una luz blanca o de color amarillo selectivo en la parte delantera y una luz roja en la parte trasera.

2. En el territorio de las Partes Contratantes que, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención, no hayan hecho una declaración asimilando los ciclomotores a las motocicletas, los ciclomotores en circulación internacional deberán:

- a) tener dos frenos independientes;
- b) estar provistos de un timbre o de otro aparato productor de señales acústicas, que pueda ser oído a distancia suficiente;
- c) estar provistos de un dispositivo de escape silencioso eficaz;
- d) estar provistos de dispositivos que permitan proyectar una luz blanca o de color amarillo selectivo en la parte delantera, así como de una luz roja y un dispositivo reflectante rojo en la parte trasera;
- e) llevar la marca de identificación definida en el anexo 4 de la presente Convención.

3. En el territorio de las Partes Contratantes que, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención, hayan hecho una declaración asimilando los ciclomotores a las motocicletas, las condiciones que deberán reunir los ciclomotores para ser admitidos en circulación internacional son las definidas para las motocicletas en el anexo 5 de la presente Convención.

CAPÍTULO VI. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 45

1. La presente Convención estará abierta, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York hasta el 31 de diciembre de 1969, a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o miembros de cualquiera de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, o que sean Partes en el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, y de cualquier otro Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a adquirir la condición de Parte en la Convención.

2. La presente Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

3. La presente Convención estará abierta a la adhesión de cualquiera de los Estados a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General.

4. Al firmar la presente Convención o al depositar el instrumento de ratificación o de adhesión, cada Estado notificará al Secretario General el signo distintivo elegido para la circulación internacional de los vehículos matriculados en dicho Estado, de conformidad con el anexo 3 de la presente Convención. Mediante otra notificación dirigida al Secretario General, todo Estado podrá cambiar un signo distintivo anteriormente elegido.

Artículo 46

1. Todo Estado podrá, en el momento de la firma, de la ratificación o de la adhesión, o en cualquier otro momento ulterior, declarar mediante notificación dirigida al Secretario General que la Convención será aplicable a todos o a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. La Convención será aplicable al territorio o a los territorios indicados en la notificación treinta días después de la fecha en que el Secretario General haya recibido dicha notificación o en la fecha de entrada en vigor de la Convención respecto del Estado que haga la notificación, si esta fecha fuera posterior a la precedente.

2. Todo Estado que haya hecho una declaración de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo podrá declarar en cualquier momento posterior, mediante notificación dirigida al Secretario General, que la Convención dejará de aplicarse al territorio indicado en la notificación, en cuyo caso la Convención dejará de aplicarse a dicho territorio un año después de la fecha en que el Secretario General hubiera recibido la notificación.

3. Todo Estado que haga la notificación a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo deberá notificar al Secretario General el signo o los signos distintivos elegidos para la circulación internacional de los vehículos matriculados en el territorio o territorios de que se trate, de conformidad con el anexo 3 de la presente Convención. Mediante otra notificación dirigida al Secretario General, todo Estado podrá cambiar un signo distintivo anteriormente elegido.

Artículo 47

1. La presente Convención entrará en vigor doce meses después de la fecha de depósito del decimoquinto instrumento de ratificación o de adhesión.

2. Respecto de cada uno de los Estados que la ratifiquen o que se adhieran a ella después del depósito del decimoquinto instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor doce meses después de la fecha de depósito por dicho Estado de su instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 48

Una vez en vigor, la presente Convención abrogará y reemplazará, en las relaciones entre las Partes Contratantes, la Convención Internacional relativa a la circulación por carretera y la Convención Internacional relativa a la circulación de vehículos automotores, firmadas en París el 24 de abril de 1926, así como la Convención Interamericana sobre la reglamentación del tráfico automotor abierta a la firma en Washington el 15 de diciembre de 1943 y la Convención sobre la circulación por carretera abierta a la firma en Ginebra el 19 de septiembre de 1949.

Artículo 49

1. Transcurrido un año desde la entrada en vigor de la presente Convención, toda Parte Contratante podrá proponer una o más enmiendas a la misma. El texto de cualquier enmienda que se proponga, acompañado de una exposición de motivos, se transmitirá al Secretario General, quien lo distribuirá a todas las Partes Contratantes. Las Partes Contratantes podrán comunicarle en un plazo de doce meses a partir de la fecha de esta distribución: *a*) si aceptan la enmienda, *b*) si rechazan la enmienda, o *c*) si desean que se convoque una conferencia para examinar la enmienda. El Secretario General transmitirá igualmente el texto de la enmienda propuesta a todos los demás Estados a que se refiere el párrafo 1 del artículo 45 de la presente Convención.

2. *a*) Toda enmienda que se proponga y distribuya de conformidad con el párrafo anterior, se considerará aceptada si en el plazo de doce meses mencionado en el párrafo anterior menos de un tercio de las Partes Contratantes comunican al Secretario General que rechazan la enmienda o que desean que se convoque una conferencia para examinarla. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes toda aceptación o toda no aceptación de la enmienda propuesta y toda petición de que se convoque una conferencia para examinarla. Si el número total de no aceptaciones y peticiones recibidas durante el plazo especificado de doce meses es inferior a un tercio del número total de las Partes Contratantes, el Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes que la enmienda entrará en vigor seis meses después de haber expirado el plazo de doce meses especificado en el párrafo anterior para todas las Partes Contratantes, excepto para aquéllas que durante el plazo especificado hayan rechazado la enmienda o hayan solicitado que se convoque una conferencia para examinarla.

b) Toda Parte Contratante que durante el indicado plazo de doce meses rechace una enmienda que se proponga o pida que se convoque una conferencia para examinarla podrá, en cualquier momento después de transcurrido el indicado plazo, notificar al Secretario General la aceptación de la enmienda, y el Secretario General comunicará dicha notificación a todas las demás Partes Contratantes. Respecto a la Parte Contratante que haga dicha notificación de aceptación la enmienda entrará en vigor seis meses después de que el Secretario General la haya recibido.

3. Si la enmienda propuesta no ha sido aceptada de conformidad con el párrafo 2 del presente artículo y si, dentro del plazo de doce meses especificado en el párrafo 1 del presente artículo, menos de la mitad del número total de las Partes Contratantes hubiesen comunicado al Secretario General que rechazan la enmienda propuesta, y si una tercera parte por lo menos del número total de las Partes Contratantes, pero no menos de diez, le hubiesen comunicado que la aceptan o que desean que se convoque una conferencia para examinarla, el Secretario General convocará una conferencia para examinar dicha enmienda o cualquier otra propuesta que se le presente de conformidad con el párrafo 4 del presente artículo.

4. Si se convoca una conferencia de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo, el Secretario General invitará a la misma a todos los Estados a que se refiere el párrafo 1 del artículo 45 de la presente Convención. El Secretario General pedirá a todos los Estados invitados a la conferencia que le presenten, al menos con seis meses de antelación a la fecha de apertura, todas las propuestas que deseen que examine la conferencia además de la enmienda propuesta, y comunicará dichas propuestas, al menos tres meses antes de la fecha de apertura de la conferencia, a todos los Estados invitados a la misma.

5. a) Toda enmienda a la presente Convención se considerará aceptada si es adoptada por una mayoría de dos tercios de los Estados representados en la conferencia, siempre que esta mayoría incluya por lo menos dos tercios del número de Partes Contratantes representadas en la Conferencia. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes la adopción de la enmienda y ésta entrará en vigor doce meses después de la fecha de su notificación respecto de todas las Partes Contratantes, salvo aquéllas que, en ese plazo, hayan comunicado al Secretario General que rechazan la enmienda.

b) Toda Parte Contratante que haya rechazado una enmienda durante ese plazo de doce meses podrá en cualquier momento notificar al Secretario General que la acepta, y el Secretario General comunicará esa notificación a todas las demás Partes Contratantes. Respecto de la Parte Contratante que haya notificado su aceptación, la enmienda entrará en vigor seis meses después de que el Secretario General haya recibido la notificación o en la fecha en que expire el mencionado plazo de doce meses si esta fecha es posterior.

6. Si la enmienda propuesta no se considera aceptada de conformidad con el párrafo 2 del presente artículo y si no se cumplen las condiciones prescritas en el párrafo 3 del mismo para la convocación de una conferencia, la enmienda propuesta se considerará rechazada.

Artículo 50

Toda Parte Contratante podrá denunciar la presente Convención mediante notificación por escrito dirigida al Secretario General. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el Secretario General hubiere recibido la notificación.

Artículo 51

La presente Convención dejará de estar en vigor si el número de Partes Contratantes es inferior a cinco durante un período de doce meses consecutivos.

Artículo 52

Toda controversia entre dos o más Partes Contratantes respecto a la interpretación o aplicación de la presente Convención que las Partes no hubieran podido resolver por vía de negociaciones o de otro modo, podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes interesadas, a la Corte Internacional de Justicia para que la resuelva.

Artículo 53

Ninguna de las disposiciones de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que prohíba a una Parte Contratante tomar las medidas, compatibles con las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas y limitadas a las exigencias de la situación, que estime necesarias para su seguridad exterior o interior.

Artículo 54

1. Todo Estado podrá, en el momento de firmar la presente Convención o de depositar su instrumento de ratificación o de adhesión, declarar que no se considera obligado por el artículo 52 de la presente Convención. Las demás Partes Contratantes no estarán obligadas por el artículo 52 respecto de cualquier Parte Contratante que hubiese hecho esta declaración.

2. En el momento de depositar su instrumento de ratificación o de adhesión, todo Estado podrá declarar, mediante notificación dirigida al Secretario General, que, a los efectos de la presente Convención, asimila los ciclomotores a las motocicletas (apartado *n*) del artículo 1). Todo Estado podrá, en cualquier momento, mediante notificación dirigida al Secretario General, retirar su declaración.

3. Las declaraciones previstas en el párrafo 2 del presente artículo surtirán efecto seis meses después de la fecha en que el Secretario General hubiese recibido su notificación, o en la fecha en que entre en vigor la Convención respecto del Estado que formule la declaración, si esta fecha es posterior a la primera.

4. Toda modificación de un signo distintivo anteriormente elegido que se notifique de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 45 o en el párrafo 3 del artículo 46 de la presente Convención, surtirá efecto tres meses después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación.

5. Las reservas a la presente Convención y a sus anexos, a excepción de la prevista en el párrafo 1 del presente artículo, estarán autorizadas a condición de que se formulen por escrito y, si han sido formuladas antes de haberse depositado el instrumento de ratificación o de adhesión, que se confirmen en dicho instrumento. El Secretario General comunicará dichas reservas a todos los Estados a que se refiere el párrafo 1 del artículo 45.

6. Toda Parte Contratante que haya formulado una reserva o hecho una declaración de conformidad con los párrafos 1 ó 4 del presente artículo podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación dirigida al Secretario General.

7. Toda reserva formulada de conformidad con el párrafo 5 del presente artículo:

- a) modifica por lo que respecta a la Parte Contratante que la hiciere, las disposiciones de la Convención a que la reserva se refiere y en la medida en que dicha reserva afecte a esas disposiciones;
- b) modifica esas disposiciones en la misma medida por lo que respecta a las demás Partes Contratantes en sus relaciones con la Parte Contratante que hubiere formulado la reserva.

Artículo 55

El Secretario General, además de las declaraciones, notificaciones y comunicaciones previstas en los artículos 49 y 54 de la presente Convención, notificará a todos los Estados a que se refiere el párrafo 1 del artículo 45 lo siguiente:

- a) las firmas, ratificaciones y adhesiones con arreglo a lo dispuesto en el artículo 45;
- b) las notificaciones y declaraciones previstas en el párrafo 4 del artículo 45 y en el artículo 46;
- c) las fechas de entrada en vigor de la presente Convención en virtud del artículo 47;
- d) la fecha de entrada en vigor de las enmiendas a la presente Convención, de conformidad con los párrafos 2 y 5 del artículo 49;
- e) las denuncias conforme a lo previsto en el artículo 50;
- f) la abrogación de la presente Convención de conformidad con el artículo 51.

Artículo 56

El original de la presente Convención, hecho en un solo ejemplar en chino, español, francés, inglés y ruso, siendo los cinco textos igualmente auténticos, se depositará en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien transmitirá una copia certificada conforme del mismo a todos los Estados a que se refiere el párrafo 1 del artículo 45 de la presente Convención.

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados para ello por sus respectivos gobiernos, han firmado la presente Convención.

HECHO en Viena, el día ocho de noviembre de mil novecientos sesenta y ocho.

A N E X O 1

EXCEPCIONES A LA OBLIGACIÓN DE ADMITIR EN CIRCULACIÓN INTERNACIONAL A LOS AUTOMÓVILES Y A LOS REMOLQUES

1. Las Partes Contratantes podrán no admitir en su territorio en circulación internacional a los automóviles, remolques y conjuntos de vehículos cuyos pesos, totales o por eje, o cuyas dimensiones excedan de los límites fijados por su legislación nacional para los vehículos matriculados en su territorio. Las Partes Contratantes en cuyos territorios exista circulación internacional de vehículos pesados procurarán concertar acuerdos regionales que permitan, en circulación internacional, el acceso a las vías de la región, con excepción de las de características técnicas limitadas, de los vehículos y conjuntos de vehículos cuyos pesos y dimensiones no excedan de las cifras fijadas por esos acuerdos.

2. A los efectos del párrafo 1 del presente anexo, no se considerará que excede de la anchura máxima autorizada el saliente que presentan:

- a) los neumáticos cerca de su punto de contacto con el suelo y las conexiones de los indicadores de presión de los neumáticos;
- b) los dispositivos antideslizantes montados en las ruedas;
- c) los espejos retrovisores contruidos de forma que, con una presión moderada, se pueda alterar su posición en ambos sentidos de tal manera que ya no rebasen la anchura máxima autorizada;
- d) los indicadores de dirección laterales y las luces de gálibo, a condición de que el saliente correspondiente no exceda de algunos centímetros;
- e) los precintos aduaneros fijados sobre la carga y los dispositivos para sujetar y proteger estos precintos.

3. Las Partes Contratantes podrán no admitir en su territorio, en circulación internacional, los siguientes conjuntos de vehículos en la medida en que su legislación nacional prohíba la circulación de tales conjuntos:

- a) motocicletas con remolques;
- b) conjuntos constituidos por un automóvil y varios remolques;
- c) vehículos articulados dedicados al transporte de personas.

4. Las Partes Contratantes podrán no admitir en su territorio, en circulación internacional, los automóviles y los remolques a los que se apliquen las excepciones previstas en el párrafo 60 del anexo 5 de la presente Convención.

5. Las Partes Contratantes podrán no admitir en su territorio, en circulación internacional, los ciclomotores y las motocicletas cuyo conductor o, en su caso, cuyo pasajero no esté provisto de un casco de protección.

6. Las Partes Contratantes podrán exigir para la admisión en su territorio, en circulación internacional, de todo automóvil, que no sea un ciclomotor de dos ruedas o una motocicleta de dos ruedas sidecar, que ese automóvil lleve a bordo un dispositivo — descrito en el párrafo 56 del anexo 5 de la presente Convención — destinado, en caso de inmovilización en la calzada, a anunciar el peligro que constituye el vehículo.

7. Las Partes Contratantes podrán exigir para la admisión en circulación internacional por ciertas vías difíciles o en ciertas regiones de relieve difícil de su territorio, de los automóviles cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.700 libras), que esos automóviles cumplan las prescripciones especiales impuestas por su legislación nacional para la admisión en esas vías o en esas regiones de los vehículos de igual peso máximo autorizado que ellas matriculen.

8. Las Partes Contratantes podrán no admitir en su territorio, en circulación internacional, todo automóvil provisto de luces de cruce de haz asimétrico cuando el reglaje de los haces no esté adaptado al lado de la circulación por su territorio.

9. Las Partes Contratantes podrán no admitir en su territorio, en circulación internacional, todo automóvil o todo remolque enganchado a un automóvil que lleve un signo distintivo que no sea el previsto para ese vehículo en el artículo 37 de la presente Convención.

A N E X O 2

NÚMERO DE MATRÍCULA DE LOS AUTOMÓVILES Y DE LOS REMOLQUES EN CIRCULACIÓN INTERNACIONAL

1. El número de matrícula a que se refieren los artículos 35 y 36 de la presente Convención deberá estar compuesto de cifras o de cifras y letras. Las cifras deberán ser

arábigas y las letras deberán ser mayúsculas y estar en caracteres latinos. No obstante, se podrán usar otras cifras o caracteres, pero en tal caso el número de matrícula deberá repetirse en cifras arábigas y letras mayúsculas en caracteres latinos.

2. El número de matrícula deberá estar compuesto y colocado de modo que sea legible de día y con tiempo claro desde una distancia mínima de 40 m (130 pies) por un observador situado en el eje del vehículo y estando éste inmovilizado; no obstante, toda Parte Contratante, para los vehículos que matricule, podrá reducir esta distancia mínima de legibilidad en el caso de las motocicletas y ciertas categorías de automóviles en las que sea difícil dar a los números de matrícula dimensiones suficientes para que sean legibles a 40 m (130 pies).

3. Cuando el número de matrícula esté inscrito en una placa especial, ésta deberá ser plana y fijarse en posición vertical o casi vertical, perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo. Cuando el número se fije o pinte sobre el vehículo deberá quedar en una superficie plana y vertical, o casi plana y vertical, perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 32, la placa o la superficie sobre la que se fije o pinte el número de matrícula podrá ser de un material reflectante.

A N E X O 3

SIGNO DISTINTIVO DE LOS AUTOMÓVILES Y DE LOS REMOLQUES EN CIRCULACIÓN INTERNACIONAL

1. El signo distintivo a que se refiere el artículo 37 de la presente Convención deberá estar compuesto de una a tres letras mayúsculas en caracteres latinos. Las letras tendrán una altura mínima de 0,08 m (3,1 pulgadas) y la anchura mínima de sus trazos será de 0,01 m (0,4 pulgadas). Las letras deberán estar pintadas en negro sobre un fondo blanco de forma elíptica con el eje mayor en posición horizontal.

2. Cuando el signo distintivo consista solamente en una letra, el eje mayor de la elipse podrá estar en posición vertical.

3. El signo distintivo no deberá ir unido al número de matrícula ni deberá estar colocado de tal manera que pueda confundirse con este último o reducir su legibilidad.

4. En las motocicletas y sus remolques las dimensiones mínimas de los ejes de la elipse serán de 0,175 m (6,9 pulgadas) y de 0,115 m (4,5 pulgadas). En los demás automóviles y sus remolques, las dimensiones mínimas de los ejes de la elipse serán:

- a) 0,24 m (9,4 pulgadas) y 0,145 m (5,7 pulgadas) si el signo distintivo consta de tres letras;
- b) 0,175 m (6,9 pulgadas) y 0,115 m (4,5 pulgadas) si el signo distintivo consta de menos de tres letras.

5. Las disposiciones del párrafo 3 del anexo 2 se aplicarán a la colocación del signo distintivo en los vehículos.

A N E X O 4

MARCAS DE IDENTIFICACIÓN DE LOS AUTOMÓVILES Y SUS REMOLQUES EN CIRCULACIÓN INTERNACIONAL

1. Las marcas de identificación comprenderán:

a) Para los automóviles:

- i) el nombre o la marca del constructor del vehículo;
- ii) en el chasis o, a falta de chasis, en la carrocería, el número de fabricación o el número de serie del constructor;

- iii) en el motor, el número de fabricación del motor, si el constructor lo estampa en él;
- b) Para los remolques, las indicaciones mencionadas en los apartados i) y ii);
- c) Para los ciclomotores, la indicación de la cilindrada y la marca « CM ».

2. Las marcas mencionadas en el párrafo 1 del presente anexo deberán estar en lugares accesibles y ser fácilmente legibles; además, deberán ser de difícil modificación o supresión. Las letras y las cifras incluidas en las marcas figurarán únicamente en caracteres latinos o en cursiva llamada inglesa y en números arábigos, o aparecerán repetidas en dichos caracteres y números.

A N E X O 5

CONDICIONES TÉCNICAS RELATIVAS A LOS AUTOMÓVILES Y A LOS REMOLQUES

1. Las Partes Contratantes que, de conformidad con el apartado *n*) del artículo 1 de la presente Convención, hayan declarado que desean asimilar a las motocicletas los vehículos de tres ruedas cuya tara no exceda de 400 kg (900 libras) deberán someter estos últimos a las disposiciones del presente anexo relativas a las motocicletas o a las que se refieren a los automóviles.

2. A los efectos del presente anexo, el término « remolque » se aplica únicamente a los remolques destinados a ser enganchados a un automóvil.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado *a*) del párrafo 2 del artículo 3 de la presente Convención, toda Parte Contratante podrá imponer prescripciones que completen las disposiciones del presente anexo, o sean más estrictas, a los automóviles que matricule y a los remolques que admita en circulación de conformidad con su legislación nacional.

Capítulo I. FRENADO

4. A los efectos del presente capítulo:

a) por « ruedas de un eje » se entiende las ruedas simétricas, o casi simétricas, con relación al plano longitudinal medio del vehículo, aunque no estén situadas en el mismo eje (el eje en tándem equivale a dos ejes);

b) por « freno de servicio » se entiende el que se utiliza normalmente para aminorar la marcha del vehículo e inmovilizarlo;

c) por « freno de estacionamiento » se entiende el que se utiliza para mantener el vehículo inmóvil en ausencia del conductor o, en el caso de un remolque, cuando éste está desenganchado;

d) por « freno de seguridad » se entiende el dispositivo destinado a aminorar la marcha del vehículo e inmovilizarlo en caso de que falle el freno de servicio:

A. Frenado de los automóviles, con excepción de las motocicletas

5. Todo automóvil, con excepción de las motocicletas, deberá estar provisto de frenos que puedan ser fácilmente accionados por el conductor desde su asiento. Tales frenos han de poder efectuar las tres siguientes funciones de frenado:

a) frenado de servicio, que permita aminorar la marcha del vehículo e inmovilizarlo de modo seguro, rápido y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de carga y la pendiente ascendente o descendente de la vía por la que circule;

b) frenado de estacionamiento, que permita mantener el vehículo inmóvil, cualesquiera que sean las condiciones de carga, en una pendiente ascendente o descendente del 16%, quedando las superficies activas del freno en posición de frenar mediante un dispositivo de acción puramente mecánica;

c) frenado de seguridad, que permita aminorar la marcha del vehículo e inmovilizarlo cualesquiera que sean las condiciones de carga, en una distancia razonable, incluso en el caso de que falle el freno de servicio.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 5 del presente anexo, los dispositivos que aseguren las tres funciones de frenado (freno de servicio, freno de seguridad y freno de estacionamiento) podrán tener partes comunes; la combinación de los mandos se permitirá únicamente a condición de que existan, por lo menos, dos mandos distintos.

7. El freno de servicio deberá actuar sobre todas las ruedas de vehículo; no obstante, en los vehículos que tengan más de dos ejes, las ruedas de uno de ellos podrán no llevar freno.

8. El freno de seguridad deberá poder actuar por lo menos sobre una rueda de cada lado del plano longitudinal medio del vehículo; la misma disposición se aplicará al freno de estacionamiento.

9. El freno de servicio y el freno de estacionamiento deberán actuar sobre superficies de fricción unidas a las ruedas de modo permanente por medio de piezas suficientemente sólidas.

10. Ninguna superficie de fricción deberá poder quedar desacoplada de las ruedas. Sin embargo, tal desacoplamiento se admitirá para ciertas superficies de fricción, a condición de que:

- a) sólo sea momentáneo, por ejemplo, durante un cambio de velocidades;
- b) no sea posible sin la acción del conductor, cuando se trate del freno de estacionamiento; y
- c) siga siendo posible ejercer la acción de frenado con la eficacia prescrita, con arreglo a las disposiciones del párrafo 5 del presente anexo, cuando se trate del freno de servicio o del freno de seguridad.

B. *Frenado de los remolques*

11. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado c) del párrafo 17 del presente anexo, todo remolque, con excepción de los remolques ligeros, deberá estar provisto de los frenos siguientes:

- a) un freno de servicio que permita aminorar la marcha del vehículo e inmovilizarlo de modo seguro, rápido y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de carga y la pendiente ascendente o descendente de la vía por la que circule;
- b) un freno de estacionamiento que permita mantener el vehículo inmóvil, cualesquiera que sean las condiciones de carga, en una pendiente ascendente o descendente del 16%, quedando las superficies activas del freno en posición de frenar mediante un dispositivo de acción puramente mecánica. No se aplicará la presente disposición a los remolques que no puedan desengancharse del vehículo tractor sin ayuda de herramientas, siempre que el conjunto de vehículos cumpla las condiciones relativas al frenado de estacionamiento.

12. Los dispositivos que aseguren las dos funciones de frenado (servicio y estacionamiento) podrán tener partes comunes.

13. El freno de servicio deberá actuar sobre todas las ruedas del remolque.

14. El freno de servicio deberá poder ser accionado por el mando del freno de servicio del vehículo tractor; no obstante, si el peso máximo autorizado del remolque no excede de 3.500 kg (7.700 libras), el freno podrá ser tal que pueda ser aplicado simplemente, durante la marcha, por el acercamiento del remolque al vehículo tractor (frenado por inercia).

15. El freno de servicio y el freno de estacionamiento deberán actuar sobre superficies de fricción unidas a las ruedas de modo permanente por medio de piezas suficientemente sólidas.

16. Los dispositivos de frenado deberán ser tales que el remolque se detenga automáticamente en caso de ruptura del dispositivo de acoplamiento durante la marcha. Sin embargo, esta disposición no se aplicará a los remolques de un solo eje o de dos ejes que disten uno de otro menos de 1 m (40 pulgadas) a condición de que su peso máximo autorizado no exceda de 1.500 kg (3.300 libras) y, con excepción de los semirremolques, de que vayan provistos, además del dispositivo de acoplamiento, del enganche secundario previsto en el párrafo 58 del presente anexo.

C. Frenado de los conjuntos de vehículos

17. Además de las disposiciones de las partes A y B del presente capítulo relativas a los vehículos solos (automóviles y remolques), se aplicarán a los conjuntos formados por tales vehículos las normas siguientes:

- a) los dispositivos de frenado de cada uno de los vehículos que formen el conjunto deberán ser compatibles entre sí;
- b) la acción del freno de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá en forma adecuada entre los vehículos acoplados;
- c) el peso máximo autorizado de un remolque no provisto de freno de servicio no podrá ser mayor que la mitad de la suma de la tara del vehículo tractor y el peso del conductor.

D. Frenado de las motocicletas

18. a) Las motocicletas deberán estar provistas de dos dispositivos de frenado, uno de los cuales deberá actuar, por lo menos, sobre la rueda o las ruedas traseras, y el otro, por lo menos, sobre la rueda o las ruedas delanteras; si se acopla un sidecar a una motocicleta, no será obligatorio el frenado de la rueda del sidecar. Estos dispositivos de frenado deberán permitir aminorar la marcha de la motocicleta e inmovilizarla de modo seguro, rápido y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de carga y la pendiente ascendente o descendente de la vía por la que circule.

b) Además de los dispositivos previstos en el apartado a) del presente párrafo, las motocicletas que tengan tres ruedas simétricas con relación al plano longitudinal medio del vehículo, deberán estar provistas de un freno de estacionamiento que reuna las condiciones especificadas en el apartado b) del párrafo 5 del presente anexo.

Capítulo II. LUCES Y DISPOSITIVOS REFLECTANTES

19. A los efectos del presente capítulo:

por « luz de carretera » se entiende la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía hasta una gran distancia delante del vehículo;

por « luz de cruce » se entiende la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía, delante del vehículo, sin ocasionar deslumbramiento o molestias injustificadas a los conductores y otros usuarios de la vía que vengan en sentido contrario;

por « luz de posición delantera » se entiende la luz del vehículo destinada a indicar la presencia y la anchura del vehículo visto de frente;

por « luz de posición trasera » se entiende la luz del vehículo destinada a indicar la presencia y la anchura del vehículo visto por detrás;

por « luz de frenado » se entiende la luz del vehículo destinada a indicar a los demás usuarios de la vía, que se hallen detrás del vehículo, que el conductor está aplicando el freno de servicio;

por « luz de niebla » se entiende la luz del vehículo destinada a aumentar la iluminación de la vía en caso de niebla, nieve, lluvia fuerte o nubes de polvo;

por « luz de marcha atrás » se entiende la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía detrás del vehículo y advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo está efectuando o a punto de efectuar maniobra de marcha atrás;

por « luz indicadora de dirección » se entiende la luz del vehículo destinada a indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor tiene el propósito de cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda;

por « dispositivo reflectante » se entiende el dispositivo destinado a indicar la presencia de un vehículo por el reflejo de la luz emanada de una fuente luminosa ajena a dicho vehículo cuando el observador se halla cerca de dicha fuente;

por « superficie iluminadora » se entiende, por lo que respecta a las luces, la superficie visible desde la cual se emite la luz y, por lo que respecta a los dispositivos reflectantes, la superficie visible desde la cual se refleja la luz.

20. Los colores de las luces mencionados en el presente capítulo deberán, en la medida de lo posible, ajustarse a las definiciones que figuran en el apéndice del presente anexo.

21. Todo automóvil, con excepción de las motocicletas, capaz de alcanzar en llano una velocidad superior a 40 km (25 millas) por hora deberá estar provisto, por lo menos, de un número par de luces de carretera blancas o de color amarillo selectivo fijadas en la parte delantera y que puedan alumbrar con eficacia la vía de noche y con tiempo claro hasta una distancia mínima de 100 m (325 pies) por delante del vehículo. Los bordes exteriores de la superficie iluminadora de las luces de carretera no podrán estar en ningún caso más cerca del borde extremo del vehículo que los bordes exteriores de las superficies iluminadoras de las luces de cruce.

22. Todo automóvil, con excepción de las motocicletas, capaz de alcanzar en llano una velocidad superior a 10 km (6 millas) por hora deberá estar provisto de dos luces de cruce blancas o de color amarillo selectivo fijadas en la parte delantera y que puedan alumbrar con eficacia la vía de noche y con tiempo claro hasta una distancia de 40 m (130 pies), por lo menos, por delante del vehículo. A cada lado, el punto de la superficie iluminadora más alejado del plano longitudinal medio del vehículo no deberá hallarse a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del vehículo. Un automóvil no estará provisto de más de dos luces de cruce. Las luces de cruce deberán estar reguladas de forma que se ajusten a la definición del párrafo 19 del presente anexo.

23. Todo automóvil, con excepción de las motocicletas de dos ruedas sin sidecar, estará provisto de dos luces de posición blancas, fijadas en la parte delantera; sin embargo, el amarillo selectivo podrá utilizarse para las luces de posición delanteras incorporadas en luces de carretera o luces de cruce que emitan haces de luz de color amarillo selectivo. Estas luces de posición delanteras, cuando sean las únicas luces encendidas en la parte delantera del vehículo, deberán ser visibles de noche y con tiempo claro desde una distancia de por lo menos 300 m (1.000 pies) sin deslumbrar o causar molestias injustificadas a los demás usuarios de la vía. A cada lado, el punto de la superficie iluminadora más alejado del plano longitudinal medio del vehículo no deberá hallarse a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del vehículo.

24. a) Todo automóvil, a excepción de las motocicletas de dos ruedas sin sidecar, estará provisto en su parte trasera de un número par de luces rojas de posición visibles de noche y con tiempo claro a una distancia mínima de 300 m (1.000 pies) sin deslumbrar ni causar molestias injustificadas a los demás usuarios de la vía. A cada lado, el punto de la superficie iluminadora más alejado del plano longitudinal medio del vehículo no deberá hallarse a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del vehículo.

b) Todo remolque estará provisto en su parte trasera de un número par de luces de posición rojas visibles de noche y con tiempo claro a una distancia mínima de 300 m

(1.000 pies) sin deslumbrar o causar molestias injustificadas a los demás usuarios de la vía. A cada lado, el punto de la superficie iluminadora más alejado del plano longitudinal medio del remolque no deberá hallarse a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del remolque. No obstante, los remolques cuya anchura total no exceda de 0,80 m (32 pulgadas) podrán estar provistos solamente de una de estas luces, siempre que estén enganchados a una motocicleta de dos ruedas sin sidecar.

25. Todo automóvil o remolque que en la parte trasera lleve un número de matrícula estará provisto de un dispositivo de alumbrado de este número de modo que, cuando esté iluminado por el dispositivo, sea legible de noche y en condiciones normales, estando el vehículo inmovilizado, a una distancia mínima de 20 m (65 pies) detrás del vehículo. No obstante, toda Parte Contratante podrá reducir esta distancia mínima de legibilidad de noche en la misma proporción y con respecto a los mismos vehículos para los que se haya reducido la distancia mínima de legibilidad de día, en aplicación del párrafo 2 del anexo 2 de la presente Convención.

26. En todo automóvil, incluidas las motocicletas, y en todo conjunto constituido por un vehículo automóvil y uno o varios remolques, las conexiones eléctricas deberán estar dispuestas de modo que las luces de carretera, las luces de cruce, las luces de niebla, las luces de posición delanteras del automóvil y el dispositivo de alumbrado mencionado en el párrafo 25 del presente anexo no puedan encenderse a menos que lo sean también las luces traseras de posición del extremo posterior del automóvil o del conjunto de vehículos.

Sin embargo, esta disposición no se aplicará a las luces de carretera o de cruce cuando éstas se utilicen para producir la señal óptica mencionada en el párrafo 5 del artículo 33 de la presente Convención. Además, las conexiones eléctricas estarán dispuestas de modo que las luces de posición delanteras del automóvil estén siempre encendidas cuando lo estén las luces de carretera, las luces de cruce o las luces de niebla.

27. Todo automóvil, con excepción de las motocicletas de dos ruedas sin sidecar, estará provisto, por lo menos, de dos dispositivos reflectantes rojos de forma no triangular fijados en la parte trasera. A cada lado, el punto de la superficie iluminadora más distante del plano longitudinal medio del vehículo no deberá hallarse a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del vehículo. Los dispositivos reflectantes deberán ser visibles de noche y con tiempo claro para el conductor de un vehículo desde una distancia mínima de 150 m (500 pies) cuando los iluminen las luces de carretera de dicho vehículo.

28. Todo remolque estará provisto, por lo menos, de dos dispositivos reflectantes rojos, situados en la parte trasera. Estos dispositivos tendrán la forma de un triángulo equilátero con un vértice dirigido hacia arriba y un lado horizontal y sus lados tendrán 0,15 m (6 pulgadas) como mínimo y 0,20 m (8 pulgadas) como máximo; en el interior del triángulo no deberá haber ninguna luz de señalización. Estos dispositivos reflectantes cumplirán las condiciones de visibilidad fijadas en el párrafo 27 del presente anexo. A cada lado, el punto de la superficie iluminadora más distante del plano longitudinal medio del remolque no deberá hallarse a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del remolque. No obstante, los remolques cuya anchura total no exceda de 0,80 m (32 pulgadas) podrán estar provistos de un solo dispositivo reflectante si están enganchados a una motocicleta de dos ruedas sin sidecar.

29. Todo remolque estará provisto en su parte delantera de dos dispositivos reflectantes de color blanco, de forma no triangular. Estos dispositivos reunirán las condiciones de emplazamiento y de visibilidad fijadas en el párrafo 27 del presente anexo.

30. Todo remolque estará provisto en su parte delantera de dos luces de posición de color blanco cuando su anchura exceda de 1,60 m (5 pies, 4 pulgadas). Esas luces de posición delanteras deberán estar situadas lo más cerca posible de los bordes exteriores del remolque y, en todo caso, de tal manera que el punto de la superficie

iluminadora más distante del plano longitudinal medio del remolque esté como máximo a 0,15 m (6 pulgadas) de los bordes exteriores.

31. Con excepción de las motocicletas de dos ruedas con o sin sidecar, todo automóvil capaz de alcanzar en llano una velocidad superior a 25 km (15 millas) por hora deberá estar provisto en la parte posterior de dos luces de frenado de color rojo, cuya intensidad sea considerablemente superior a la de las luces de posición traseras. Se aplicará la misma disposición a todo remolque colocado al final de un conjunto de vehículos; no obstante, la luz de frenado no será obligatoria en los pequeños remolques cuyas dimensiones sean tales que no impidan que se vean las luces de frenado del vehículo tractor.

32. A reserva de que las Partes Contratantes que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 54 de la Convención, hayan hecho una declaración asimilando los ciclomotores a motocicletas, puedan dispensar a los ciclomotores de todas las obligaciones que se mencionan a continuación, o de parte de ellas:

- a) toda motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar estará provista de una luz de cruce que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el párrafo 22 del presente anexo;
- b) toda motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar capaz de exceder en llano una velocidad de 40 km (25 millas) por hora estará provista, además de una luz de cruce, de una luz de carretera, por lo menos, que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el párrafo 21 del presente anexo. Si esta motocicleta está provista de más de una luz de carretera, estas luces guardarán entre sí la distancia más corta posible;
- c) una motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar no llevará más de una luz de cruce ni más de dos luces de carretera.

33. Toda motocicleta de dos ruedas sin sidecar podrá estar provista en su parte delantera de una o dos luces de posición, que satisfagan las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el párrafo 23 del presente anexo. Si esta motocicleta lleva dos luces de posición delanteras, éstas estarán lo más cerca posible una de otra. Una motocicleta de dos ruedas sin sidecar no deberá llevar más de dos luces de posición delanteras.

34. Toda motocicleta de dos ruedas sin sidecar deberá estar provista en su parte trasera de una luz de posición que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el apartado a) del párrafo 24 del presente anexo.

35. Toda motocicleta de dos ruedas sin sidecar deberá estar provista en su parte trasera de un dispositivo reflectante que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el párrafo 27 del presente anexo.

36. A reserva de que las Partes Contratantes, que de conformidad con el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención hayan hecho una declaración asimilando los ciclomotores a las motocicletas, puedan dispensar de esta obligación a los ciclomotores de dos ruedas con o sin sidecar, toda motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar deberá estar provista de una luz de frenado que satisfaga las condiciones fijadas en el párrafo 31 del presente anexo.

37. Sin perjuicio de las disposiciones relativas a las luces y dispositivos prescritos para las motocicletas de dos ruedas sin sidecar todo sidecar unido a una motocicleta de dos ruedas deberá estar provisto en la parte delantera de una luz de posición que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el párrafo 23 del presente anexo y en su parte trasera de una luz de posición que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el apartado a) del párrafo 24 del presente anexo, así como de un dispositivo reflectante que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el párrafo 27 del presente anexo. Las conexiones eléctricas deberán estar dispuestas de modo que la luz de posición delantera y la luz de posición trasera del sidecar se enciendan

al mismo tiempo que la luz de posición trasera de la motocicleta. En todo caso, el sidecar no estará provisto de luces de carretera ni de luces de cruce.

38. Los automóviles de tres ruedas simétricas con relación al plano longitudinal medio del vehículo, asimilados a las motocicletas conforme al apartado *n*) del artículo 1 de la Convención, estarán provistos de los dispositivos prescritos en los párrafos 21, 22, 23, 24 *a*), 27 y 31 del presente anexo. No obstante, cuando la anchura de estos vehículos no exceda de 1,30 m (4 pies, 3 pulgadas), una sola luz de carretera y una sola luz de cruce serán suficientes. Las disposiciones relativas a la distancia de la superficie iluminadora en relación con los bordes extremos del vehículo no serán aplicables en este caso.

39. Todo automóvil, con excepción de aquellos cuyo conductor pueda indicar con el brazo los cambios de dirección en forma visible desde cualquier ángulo por los demás usuarios de la vía, deberá estar provisto de luces indicadoras de dirección de color amarillo, fijas e intermitentes, colocadas por pares en el vehículo y visibles de día y de noche por los usuarios de la vía a quienes interese el movimiento del vehículo. Las luces intermitentes deberán tener una frecuencia de 90 destellos por minuto, con una tolerancia de ± 30 .

40. Cuando un automóvil, que no sea una motocicleta de dos ruedas, con o sin sidecar, vaya provisto de luces de niebla, éstas deberán ser blancas o de color amarillo selectivo, deberán ser dos y deberán ir colocadas de modo que ningún punto de su superficie iluminadora se encuentre por encima del punto más alto de la superficie iluminadora de las luces de cruce y que, de cada lado, el punto de la superficie iluminadora más distante del plano longitudinal medio del vehículo no se encuentre a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del vehículo.

41. Ninguna luz de marcha atrás deberá deslumbrar o causar molestias injustificadas a los demás usuarios de la vía. Cuando un automóvil esté provisto de una luz de esta clase, ésta deberá ser de color blanco, amarillo o amarillo selectivo. El mando de encendido de esta luz deberá ser tal que ésta sólo pueda encenderse cuando esté puesta la marcha atrás.

42. Ninguna luz, con excepción de las luces indicadoras de dirección, instalada en un automóvil o un remolque, deberá ser intermitente, salvo las que se usen de conformidad con la legislación nacional de las Partes Contratantes para señalar los vehículos o conjuntos de vehículos que no estén obligados a respetar las reglas generales de circulación o cuya presencia en la vía imponga precauciones especiales a los demás usuarios, especialmente los vehículos prioritarios, los convoyes, los vehículos de dimensiones excepcionales y los vehículos o máquinas de construcción o conservación de las vías. No obstante, las Partes Contratantes podrán autorizar o disponer que algunas luces de color distinto al rojo se enciendan, en su totalidad o en parte, en forma intermitente para indicar el peligro particular que constituye momentáneamente el vehículo.

43. A los efectos del presente anexo:

- a*) toda combinación de dos o más luces, idénticas o no, pero que tengan la misma función y el mismo color, se considerará como una sola luz, cuando las proyecciones de las superficies iluminadoras sobre un plano vertical perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo ocupen por lo menos el 50% de la superficie del menor rectángulo circunscrito a las proyecciones de dichas superficies iluminadoras;
- b*) una sola superficie iluminadora, que tenga forma de banda, se considerará como dos o como un número par de luces siempre que esté situada simétricamente con relación al plano longitudinal medio del vehículo y que se extienda por lo menos hasta una distancia de 0,40 m (16 pulgadas) del borde exterior del vehículo y que tenga una longitud mínima de 0,80 m (32 pulgadas). La iluminación de dicha superficie deberá ser asegurada al menos por dos fuentes luminosas situadas lo más cerca posible de sus bordes extremos. La superficie iluminadora podrá consistir en cierto número de elementos dispuestos de modo que las proyecciones de las superficies iluminadoras

de los distintos elementos sobre un plano vertical perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo ocupen por lo menos el 50% de la superficie del menor rectángulo circunscrito a las proyecciones de dichas superficies iluminadoras de los elementos.

44. En un mismo vehículo, las luces que tengan la misma función y estén orientadas en la misma dirección deberán ser del mismo color. Las luces y los dispositivos reflectantes cuyo número sea par deberán estar situados simétricamente con relación al plano longitudinal medio del vehículo, excepto en los vehículos cuya forma externa sea asimétrica. Las luces de cada par deberán tener sensiblemente la misma intensidad.

45. Se podrá agrupar o incorporar en un mismo dispositivo luces de naturaleza diferente y, con sujeción a lo dispuesto en otros párrafos del presente capítulo, luces y dispositivos reflectantes, siempre que cada una de esas luces y de esos dispositivos reflectantes se ajusten a las disposiciones pertinentes del presente anexo.

Capítulo III. OTRAS DISPOSICIONES

Mecanismo de dirección

46. Todo automóvil deberá estar provisto de un mecanismo de dirección resistente que permita al conductor cambiar la dirección de su vehículo con facilidad, rapidez y seguridad.

Espejo retrovisor

47. Todo automóvil, con excepción de las motocicletas de dos ruedas con o sin sidecar, deberá estar provisto de uno o varios espejos retrovisores; el número, dimensiones y disposición de estos espejos deberán ser tales que permitan al conductor ver la circulación detrás de su vehículo.

Señales acústicas

48. Todo automóvil deberá estar provisto, por lo menos, de un aparato para producir señales acústicas de suficiente intensidad. El sonido emitido por el aparato deberá ser continuo, uniforme y no estridente. Los vehículos prioritarios y los vehículos de servicio público para el transporte de personas podrán llevar aparatos suplementarios para producir señales acústicas que no se ajusten a estos requisitos.

Limpiaparabrisas

49. Todo automóvil, que tenga parabrisas de dimensiones y forma tales que el conductor no pueda ver normalmente la vía hacia adelante desde su asiento más que a través de los elementos transparentes de dicho parabrisas, deberá estar provisto, por lo menos, de un limpiaparabrisas eficaz y resistente, colocado en posición adecuada, cuyo funcionamiento no requiera la intervención constante del conductor.

Lavaparabrisas

50. Todo automóvil, que deba ir provisto por lo menos de un limpiaparabrisas deberá llevar igualmente un lavaparabrisas.

Parabrisas y cristales

51. En todo automóvil y remolque:

- a) las sustancias transparentes, que constituyan elementos de pared exterior del vehículo, incluido el parabrisas, o de pared interior de separación, deberán ser tales que, en caso de rotura, el peligro de lesiones corporales quede reducido en la mayor medida posible;
- b) los cristales del parabrisas deberán estar hechos de una sustancia cuya transparencia no se altere y deberán estar fabricados de tal manera que no deformen apreciablemente los objetos vistos a través de ellos y que, en caso de rotura, el conductor pueda seguir viendo la vía con suficiente claridad.

Dispositivo de marcha atrás

52. Todo automóvil deberá estar provisto de un dispositivo de marcha atrás manejable desde el lugar que ocupe el conductor. No obstante, este dispositivo sólo será obligatorio para las motocicletas y para los automóviles de tres ruedas simétricas con relación al plano longitudinal medio del vehículo, si su peso máximo autorizado excede de 400 kg (900 libras).

Silenciador

53. Todo motor térmico de propulsión de un automóvil deberá estar provisto de un eficaz dispositivo silenciador del escape; este dispositivo deberá ser tal que no pueda ser desconectado por el conductor desde su asiento.

Cubiertas o neumáticos

54. Las ruedas de los automóviles y de sus remolques deberán estar provistas de neumáticos con cubiertas y el estado de las bandas de rodamiento de estas cubiertas deberá ser tal que la seguridad quede garantizada, incluida la adherencia, incluso sobre calzada mojada. No obstante, la presente disposición no podrá impedir que las Partes Contratantes autoricen la utilización de dispositivos que den resultados por lo menos equivalentes a los obtenidos con los neumáticos.

Indicador de velocidad

55. Todo automóvil capaz de alcanzar en llano una velocidad superior a 40 km (25 millas) por hora deberá estar provisto de un indicador de velocidad. No obstante, toda Parte Contratante podrá dispensar de esta obligación a ciertas categorías de motocicletas y de otros vehículos ligeros.

Dispositivo de señalización a bordo de los automóviles

56. El dispositivo a que se refiere el párrafo 5 del artículo 23 y el párrafo 6 del anexo 1 de la presente Convención consistirá:

- a) en una placa en forma de triángulo equilátero de 0,40 m (16 pulgadas) de lado, por lo menos, con bordes rojos de 0,05 m (2 pulgadas) de anchura por lo menos y fondo vaciado o de color claro; los bordes rojos deberán estar iluminados por transparencia o estar provistos de una banda reflectorizada; la placa deberá ser tal que pueda colocarse en posición vertical estable;
- b) en cualquier otro dispositivo de igual eficacia prescrito por la legislación del país en que esté matriculado el vehículo.

Dispositivo antirrobo

57. Todo automóvil deberá estar provisto de un dispositivo antirrobo que permita, a partir del momento en que se deje estacionado el vehículo, bloquear o impedir el funcionamiento de un órgano esencial del propio vehículo.

Dispositivo de enganche de los remolques ligeros

58. A excepción de los semirremolques, los remolques que no estén dotados del freno automático a que se refiere el párrafo 16 del presente anexo deberán estar provistos, además del dispositivo de acoplamiento, de un enganche auxiliar (cadena, cable, etc.) que, en caso de ruptura de aquél, limite el desplazamiento lateral del remolque e impida la caída de la barra de enganche al pavimento.

Disposiciones generales

59. a) En lo posible, los órganos mecánicos y el equipo del automóvil no deberán ofrecer riesgos de incendio o de explosión; tampoco deberán producir gases nocivos, humos opacos, olores ni ruidos excesivos.

b) En lo posible, el dispositivo de encendido de alta tensión del motor de los automóviles no deberá producir una emisión excesiva de parásitos radioeléctricos sensiblemente molestos.

c) Todo automóvil deberá estar construido de tal manera que, hacia adelante, hacia la derecha y hacia la izquierda, el campo de visibilidad del conductor sea suficiente para que pueda conducir con seguridad.

d) En lo posible, los automóviles y los remolques deberán estar contruidos y equipados de manera que se reduzca, para sus ocupantes y para los demás usuarios de la vía, el peligro en caso de accidente. En particular, no deberá haber, ni en el interior ni en el exterior, ningún adorno u otro objeto con aristas o salientes innecesarios que pueda constituir un peligro para los ocupantes y para los demás usuarios de la vía.

Capítulo IV. EXCEPCIONES

60. En el plano nacional, las Partes Contratantes podrán no aplicar las disposiciones del presente anexo respecto de:

- a) los automóviles y los remolques que por construcción no puedan alcanzar en llano una velocidad superior a 25 km (15 millas) por hora o para los que la legislación nacional limite la velocidad a 25 km por hora;
- b) los coches de inválidos, es decir, los pequeños automóviles especialmente proyectados y contruidos — y no solamente adaptados — para el uso de personas que padezcan algún defecto o incapacidad físicos y que sólo sean utilizados normalmente por esas personas,
- c) los vehículos destinados a experimentos que tengan por objeto seguir los progresos técnicos y aumentar la seguridad;
- d) los vehículos de forma o tipo peculiares, o que sean utilizados para fines especiales en condiciones particulares.

61. Las Partes Contratantes podrán asimismo no aplicar las disposiciones del presente anexo a los vehículos que matriculen y puedan transitar en circulación internacional:

- a) autorizando el color amarillo para las luces de posición a que se refieren los párrafos 23 y 30 del presente anexo y para los dispositivos reflectantes mencionados en el párrafo 29 del presente anexo;
- b) autorizando el color rojo para las luces indicadoras de dirección mencionadas en el párrafo 39 del presente anexo y que estén situadas en la parte trasera del vehículo;
- c) autorizando el color rojo para las luces mencionadas en la última frase del párrafo 42 del presente anexo y situadas en la parte trasera del vehículo;
- d) por lo que se refiere a la posición de las luces en los vehículos de uso especializado cuya forma exterior no permita aplicar las presentes disposiciones sin recurrir a sistemas de fijación que puedan ser fácilmente dañados o arrancados;
- e) autorizando el empleo de un número impar, superior a dos, de luces de carretera en los automóviles que matricule; y
- f) para los remolques que sirvan para el transporte de cosas cuya longitud exceda del espacio destinado a las cargas (truncos de árboles, tuberías, etc.) y que, en marcha, no estén enganchados al vehículo tractor sino solamente unidos a él por la carga.

Capítulo V. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

62. Los automóviles matriculados por vez primera y los remolques puestos en circulación en el territorio de una Parte Contratante antes de la entrada en vigor de la presente Convención, o dentro de los dos años siguientes a dicha entrada en vigor, no estarán

sometidos a las disposiciones del presente anexo siempre que cumplan los requisitos de las partes I, II y III del anexo 6 de la Convención de 1949 sobre la circulación por carretera.

APÉNDICE

Definición de los filtros de color para la obtención de los colores mencionados en el presente anexo (Coordenadas tricromáticas)

- Rojo:** límite hacia amarillo: $y \leq 0,335$
límite hacia púrpura¹: $z \leq 0,008$
- Blanco:** límite hacia azul: $x \geq 0,310$
límite hacia amarillo: $x \leq 0,500$
límite hacia verde: $y \leq 0,150 + 0,640x$
límite hacia verde: $y \leq 0,440$
límite hacia púrpura: $y \geq 0,050 + 0,750x$
límite hacia rojo: $y \geq 0,382$
- Amarillo²:** límite hacia amarillo¹: $y \leq 0,429$
límite hacia rojo¹: $y \geq 0,398$
límite hacia blanco¹: $z \leq 0,007$
- Amarillo selectivo³:** límite hacia rojo¹: $y \geq 0,138 + 0,580x$
límite hacia verde¹: $y \leq 1,29x - 0,100$
límite hacia blanco¹: $y \geq -x + 0,966$
límite hacia valor espectral¹: $y \leq -x + 0,992$

Para comprobar las características colorimétricas de estos filtros debe emplearse una fuente de luz blanca con una temperatura de color de 2.854°K (correspondiente al iluminador A de la Comisión Internacional del Alumbrado (CIE)).

¹ En estos casos se han adoptado límites diferentes a los recomendados por la CIE, ya que el voltaje de alimentación en los terminales de las lámparas de que van provistas las luces varía considerablemente.

² Se aplica al color de las señales de automóviles llamadas hasta ahora normalmente « naranja » o « amarillo-naranja ». Corresponde a una parte específica de la zona de « amarillo » del triángulo de colores de la CIE.

³ Se aplica sólo a las luces de cruce y las luces de carretera. En el caso particular de las luces de niebla, se considerará satisfactoria la selectividad del color cuando el factor pureza equivalga por lo menos a 0.820, el límite hacia blanco $y \geq -x + 0,966$, siendo entonces $y \geq -x + 0,940$ e $y = 0,440$.

A N E X O 6

PERMISO NACIONAL PARA CONDUCIR

1. El permiso nacional para conducir estará constituido por una hoja de formato A 7 (74 × 105 mm – 2,91 × 4,13 pulgadas) o por una hoja de formato doble (148 × 105 mm – 5,82 × 4,13 pulgadas) o triple (222 × 105 mm – 8,78 × 4,13 pulgadas) que pueda plegarse al formato A 7. Será de color rosa.

2. El permiso estará impreso en el idioma o idiomas prescritos por la autoridad que lo expida o que autorice su expedición; no obstante, llevará en francés el título « Permís de conduire », acompañado o no del título en otros idiomas.

3. Las indicaciones que aparezcan en el permiso, manuscritas o mecanografiadas, figurarán en caracteres latinos o en cursiva llamada inglesa únicamente o aparecerán repetidas en dichos caracteres.

4. Dos de las páginas del permiso se ajustarán a las páginas modelos nos 1 y 2 que figuran más adelante. A condición de que no se modifique la definición de las categorías A, B, C, D y E habida cuenta del párrafo 4 del artículo 41 de la presente Convención, ni sus letras de referencia ni lo esencial de las menciones relativas a la identidad del titular del permiso, se considerará atendida esta disposición aunque se hayan introducido, en comparación con esos modelos, algunas modificaciones de detalle; en especial, se considerará que cumplen las disposiciones del presente anexo los permisos nacionales para conducir que se ajusten al modelo del anexo 9 de la Convención sobre la circulación por carretera, hecha en Ginebra el 19 de septiembre de 1949.

5. Corresponderá a la legislación nacional determinar si la página modelo nº 3 debe o no formar parte del permiso y si éste debe o no contener indicaciones suplementarias; de preverse un espacio para anotar los cambios de domicilio, estará situado en la parte superior del dorso de la página 3 del permiso, salvo cuando éste se ajuste al modelo del anexo 9 de la Convención de 1949.

Página modelo N° 1

PERMIS DE CONDUIRE (1)

PERMISO PARA CONDUCIR (1)

1. Apellidos

2. Nombres (3)

3. Fecha (4) y lugar (5) de nacimiento

.....

4. Domicilio

Firma del titular: (6)

.....

Fotografía
35 × 45 mm
(1,37 × 1,75
pulgadas)

5. Expedido por

6. En el día

7. Válido hasta el (7)

N°

Firma, etc. (8)

Página modelo N° 2

(2)

Categorías de vehículos para los cuales es válido el permiso:

- | | | |
|---|--|-----|
| A | Motocicletas | (9) |
| B | Automóviles no comprendidos en la categoría A cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3.500 kg (7.700 libras) y cuyo número de asientos, sin contar el del conductor, no exceda de ocho. | (9) |
| C | Automóviles destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.700 libras). | (9) |
| D | Automóviles destinados al transporte de personas y que tengan más de ocho asientos, sin contar el del conductor. | (9) |
| E | Conjuntos de vehículos cuyo tractor esté comprendido en cualquiera de las categorías B, C o D, para las cuales esté habilitado el conductor, pero que por su naturaleza no queden incluidos en ninguna de esas categorías. | (9) |

(10)

(11)

Página modelo N° 3

Válido hasta el: .....expedido el día	Renovado hasta el: .....(9) el día
Válido hasta el: .....expedido el día	Renovado hasta el: .....(9) el día
Válido hasta el: .....expedido el día	Renovado hasta el: .....(9) el día
Válido hasta el: .....expedido el día	Renovado hasta el: .....(9) el día

Válido hasta el:expedido(9)
 el día el día

(10)

- (1) En los modelos plegables en dos (si se pliegan de manera que la primera página de la cubierta no sea una página modelo) y en los modelos plegables en tres, esta indicación podrá figurar en la primera página de la cubierta.
- (2) Se indicará en este espacio el nombre o el signo distintivo del Estado, según se define en el anexo 3 de la presente Convención. La nota 1 se aplicará también a esta indicación.
- (3) Podrán indicarse en este lugar los apellidos del padre o del marido.
- (4) Si no se conoce la fecha de nacimiento, se indicará la edad aproximada en la fecha de expedición del permiso.
- (5) Déjese en blanco si no se conoce el lugar de nacimiento.
- (6) A falta de firma, impresión digital del pulgar. Puede omitirse la firma o la impresión digital del pulgar, así como el espacio correspondiente.
- (7) Esta indicación será facultativa en los permisos que tengan una página modelo N° 3.
- (8) Firma y sello o timbre de la autoridad que expida el permiso o de la asociación habilitada para expedirlo. En los modelos plegables en dos (si se pliegan de manera que la primera página de la cubierta no sea una página modelo) y en los modelos plegables en tres, el sello o timbre podrá estamparse en la primera página de la cubierta.
- (9) Sello o timbre de la autoridad que expida el permiso y de ser posible la fecha en que se estampe el sello o timbre. Este sello o timbre sólo se estampará en la columna de la derecha de la página modelo N° 2 frente a las casillas relativas a las definiciones de las categorías de vehículos para las que sea válido el permiso. Las mismas disposiciones serán aplicables a las indicaciones que hayan de hacerse en la columna de la derecha de la página modelo N° 3 respecto de las renovaciones concedidas.

Las Partes Contratantes pueden, en lugar de estampar el sello o timbre de la autoridad en la columna de la derecha de la página modelo N° 2, inscribir en una nueva indicación 8, titulada « Categorías », de la página modelo N° 1, la letra o letras correspondientes a la categoría o categorías para las que el permiso sea válido y un asterisco para cada categoría para la que el permiso no tenga validez (por ejemplo: « 8. Categoría A, B*** »).

- (10) Espacio reservado para otras categorías de vehículos definidos por la legislación nacional.
- (11) Espacio reservado para las observaciones complementarias que las autoridades competentes del Estado que expida el permiso deseen consignar en él, llegado el caso, con inclusión de las condiciones restrictivas (por ejemplo, « usa lentes correctores », « válido únicamente para conducir el vehículo N° ... », « a condición de que el vehículo esté preparado para ser conducido por una persona con una pierna amputada »). En el caso indicado en el segundo párrafo de la nota 9, estas observaciones adicionales figurarán de preferencia en la página modelo N° 1.

En otras páginas distintas de las páginas modelos podrán figurar otras observaciones.

ANEXO 7

PERMISO INTERNACIONAL PARA CONDUCIR

1. El permiso será una libreta de formato A 6 (148 × 105 mm – 5,82 × 4,13 pulgadas). Su cubierta será gris; sus páginas interiores serán blancas.
2. El anverso y el reverso de la primera hoja de la cubierta se ajustarán, respectivamente, a las páginas modelos N^{os} 1 y 2 siguientes; estarán impresos en el idioma nacional, o por lo menos en uno de los idiomas nacionales del Estado de expedición. Al final de las páginas interiores, habrá dos páginas yuxtapuestas que se ajustarán al modelo N^o 3 siguiente y estarán impresas en francés. Las páginas interiores que precedan a estas dos páginas reproducirán en varios idiomas, entre ellos obligatoriamente el español, el inglés y el ruso, la primera de estas dos páginas.
3. Las indicaciones que aparezcan en el permiso, manuscritas o mecanografiadas, figurarán en caracteres latinos o en cursiva llamada inglesa.
4. Las Partes Contratantes que expidan o autoricen la expedición de permisos internacionales para conducir cuya cubierta esté impresa en un idioma que no sea el español, el francés, el inglés, ni el ruso, comunicarán al Secretario General de las Naciones Unidas la traducción en ese idioma del texto del modelo N^o 3 siguiente.

Página modelo N^o 1 (anverso de la primera hoja de la cubierta)

.....¹

Circulación automóvil internacional

PERMISO INTERNACIONAL PARA CONDUCIR

N^o ...

Convención sobre la circulación vial de 8 de noviembre de 1968

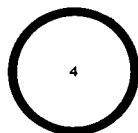
Válido hasta el²

Expedido por

En

El día

Número del permiso nacional para conducir



.....³

¹ Nombre del Estado de expedición y signo distintivo de este Estado, según se define en el anexo 3.

² Hasta tres años después de la fecha de expedición o hasta la fecha de expiración de la validez del permiso nacional para conducir, si esta fecha es anterior a la precedente.

³ Firma de la autoridad o asociación que expida el permiso.

⁴ Sello o timbre de la autoridad o asociación que expida el permiso.

Página modelo N^o 2 (reverso de la primera hoja de la cubierta)

El presente permiso no es válido para circular por el territorio de¹

Es válido en los territorios de todas las demás Partes Contratantes. Las categorías de vehículos para los cuales es válido se indican al final de la libreta.

2

El presente permiso no afecta en nada la obligación en que se halla su titular de atenerse en todo Estado por el que circule a las leyes y reglamentos relativos al establecimiento o al ejercicio de una profesión. En particular, el permiso deja de ser válido en un Estado si su titular establece en él su residencia normal.

¹ Aquí se inscribirá el nombre de la Parte Contratante donde el titular reside normalmente.

² Espacio reservado para la inscripción facultativa de la lista de los Estados que son Partes Contratantes.

Modelo N° 3 (página de la izquierda)

<i>Indicaciones relativas al conductor</i>	Apellidos	1.
	Nombres ¹	2.
	Lugar de nacimiento ²	3.
	Fecha de nacimiento ³	4.
	Domicilio	5.

Categoría de vehículos para los cuales es válido el permiso

Motocicletas	A
Automóviles, no comprendidos en la categoría A, cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3.500 kg (7.700 libras) y cuyo número de asientos, sin contar el del conductor, no exceda de ocho.	B
Automóviles destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.700 libras).	C
Automóviles destinados al transporte de personas y que tengan más de ocho asientos, sin contar el del conductor.	D
Conjuntos de vehículos cuyo tractor esté comprendido en cualquiera de las categorías B, C o D para las cuales esté habilitado el conductor pero que por su naturaleza no queden incluidos en ninguna de esas categorías.	E

Condiciones restrictivas⁴

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

¹ Podrán indicarse en este lugar los apellidos del padre o del marido.

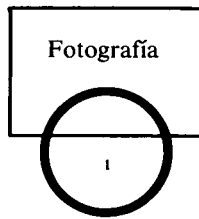
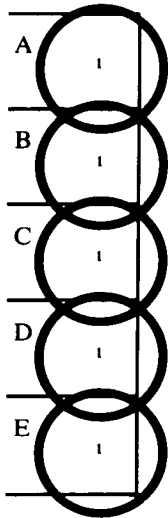
² Déjese en blanco si no se conoce el lugar de nacimiento.

³ Si no se conoce la fecha de nacimiento, se indicará la edad aproximada en la fecha de expedición del permiso.

⁴ Por ejemplo, « usa lentes correctores », « válido únicamente para conducir el vehículo N° . . . », « a condición de que el vehículo esté preparado para ser conducido por una persona con una pierna amputada ».

Modelo N° 3 (página de la derecha)

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.



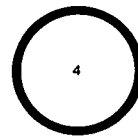
Firma del titular²

Exclusiones:

El titular está inhabilitado para conducir por el territorio de³ hasta el

En el día

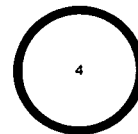
.....⁴



El titular está inhabilitado para conducir por el territorio de³ hasta el

En el día

.....⁴



¹ Sello o timbre de la autoridad o asociación que expida el permiso. Este sello o timbre sólo se estampará frente a las categorías A, B, C, D y E si el titular está habilitado para conducir los vehículos de la categoría de que se trate.

² A falta de firma, impresión digital del pulgar.

³ Nombre del Estado.

⁴ Firma y sello o timbre de la autoridad que haya invalidado el permiso en su territorio. Cuando ya se hayan utilizado todos los espacios reservados para las exclusiones en la presente página, las demás exclusiones se indicarán al dorso.

FOR AFGHANISTAN:
POUR L'AFGHANISTAN:
阿富汗:
За Афганистан:
POR EL AFGANISTÁN:

FOR ALBANIA:
POUR L'ALBANIE:
阿爾巴尼亞:
За Албанию:
POR ALBANIA:

FOR ALGERIA:
POUR L'ALGÉRIE:
阿爾及利亞:
За Алжир:
POR ARGELIA:

FOR ARGENTINA:
POUR L'ARGENTINE:
阿根廷:
За Аргентину:
POR LA ARGENTINA:

FOR AUSTRALIA:
POUR L'AUSTRALIE:
澳大利亞:
За Австралию:
POR AUSTRALIA:

FOR AUSTRIA:
POUR L'AUTRICHE:
奧地利:
За Австрию:
FOR AUSTRIA:

KURT WALDHEIM
OTTO MITTERER

FOR BARBADOS:
POUR LA BARBADE:
巴貝多:
За Барбадос:
FOR BARBADOS:

FOR BELGIUM:
POUR LA BELGIQUE:
比利時:
За Бельгию:
FOR BÉLGICA:

GEORGES PUTTEVILS

FOR BOLIVIA:
POUR LA BOLIVIE:
玻利維亞:
За Боливию:
FOR BOLIVIA:

FOR BOTSWANA:
POUR LE BOTSWANA:
波扎那:
За Ботсвану:
FOR BOTSWANA:

FOR BRAZIL:
POUR LE BRÉSIL:
巴西:
За Бразилию:
FOR EL BRASIL:

SYLVIO CARLOS DINIZ BORGES

FOR BULGARIA:
POUR LA BULGARIE:
保加利亞:
За България:
FOR BULGARIA:

БОРАЧЕВ¹
С оговоркой в соответствии с пунктом 1
статьи 54²

FOR BURMA:
POUR LA BIRMANIE:
緬甸:
За Бирму:
FOR BIRMANIA:

FOR BURUNDI:
POUR LE BURUNDI:
布隆提:
За Бурунди:
FOR BURUNDI:

¹ Borachev — Boratchev.

² With a reservation in accordance with paragraph 1 of article 54 — Avec la réserve prévue au paragraphe 1 de l'article 54.

FOR THE BYELORUSSIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE:
白俄羅斯蘇維埃社會主義共和國:
За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику:
FOR LA REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE RIELORRUSIA:

A. ЗУЬОВИЧ^{1, 2}
С оговоркой в соответствии с пунктом 1
статьи 54³

FOR CAMBODIA:
POUR LE CAMBODGE:
柬埔寨:
За Камбоджу:
FOR CAMBOYA:

FOR CAMEROON:
POUR LE CAMEROUN:
喀麥隆:
За Камсрун:
FOR EL CAMERÚN:

FOR CANADA:
POUR LE CANADA:
加拿大:
За Канаду:
FOR EL CANADÁ:

FOR THE CENTRAL AFRICAN REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE:
中非共和國:
За Центральноафриканскую Республику:
FOR LA REPÚBLICA CENTROAFRICANA:

¹ A. Zubovich — A. Zoubovitch.

² For the text of declarations and reservations made upon signature, see p. 351 of this volume. — Pour le texte des déclarations et réserves formulées lors de la signature, voir p. 351 du présent volume.

³ With a reservation in accordance with paragraph 1 of article 54. — Avec la réserve prévue au paragraphe 1 de l'article 54.

FOR CEYLON:
POUR CEYLAN:
錫蘭:
За Цейлон:
POR CEILÁN:

FOR CHAD:
POUR LE TCHAD:
乍德:
За Чад:
POR EL CHAD:

FOR CHILE:
POUR LE CHILI:
智利:
За Чили:
POR CHILE:

MIGUEL SERRANO

FOR CHINA:
POUR LA CHINE:
中國:
За Китай:
POR CHINA:

LIU CHIECH
December 19, 1969

FOR COLOMBIA:
POUR LA COLOMBIE:
哥倫比亞:
За Колумбию:
POR COLOMBIA:

FOR CUBA:
POUR CUBA:
古巴:
За Кубу:
FOR CUBA:

FOR CYPRUS:
POUR CHYPRE:
賽普勒斯:
За Кипр:
FOR CHIPRE:

FOR CZECHOSLOVAKIA:
POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:
捷克斯拉夫:
За Чехословакию:
FOR CNECOSLOVAQUIA:

Avec une réserve en ce qui concerne l'article 52¹.
 JOSEF DYKAST

FOR THE CONGO (BRAZZAVILLE):
POUR LE CONGO (BRAZZAVILLE):
剛果 (布拉薩市):
За Конго (Браззавиль):
FOR EL CONGO (BRAZZAVILLE):

FOR THE CONGO (DEMOCRATIC REPUBLIC OF):
POUR LE CONGO (RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU):
剛果 (民主共和國):
За Демократическую Республику Конго:
FOR EL CONGO (REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE):

¹ With a reservation in regard to article 52.

FOR COSTA RICA:
POUR LE COSTA RICA:
哥斯大黎加:
За Коста-Рику:
FOR COSTA RICA:

FRANZ JOS. HASLINGER

FOR DAHOMEY:
POUR LE DAHOMEY:
達荷美:
За Дагомею:
FOR EL DAHOMEY:

FOR DENMARK:
POUR LE DANEMARK:
丹麥:
За Данию:
FOR DINAMARCA:

KRISTIAN FRØSIG
AAGE ANDERSEN

FOR THE DOMINICAN REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE:
多明尼加共和國:
За Доминиканскую Республику:
FOR LA REPÚBLICA DOMINICANA:

FOR ECUADOR:
POUR L'ÉQUATEUR:
厄瓜多:
За Эквадор:
FOR EL ECUADOR:

ARSENIO LARCO DÍAZ

FOR EL SALVADOR:
POUR EL SALVADOR:
薩爾瓦多:
За Сальвадор:
POR EL SALVADOR:

FOR ETHIOPIA:
POUR L'ETHIOPIE:
衣索比亞:
За Эфиопию:
POR ETIOPIA:

FOR THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY:
POUR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE:
德意志聯邦共和國:
За Федеративную Республику Германии:
POR LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA:

OTTO LINDER

FOR FINLAND:
POUR LA FINLANDE:
芬蘭:
За Финляндию:
POR FINLANDIA:

MAX JAKOBSON
Dec. 16, 1969

FOR FRANCE:
POUR LA FRANCE:
法蘭西:
За Францию:
POR FRANCIA:

JEAN GABARRA

FOR GABON:
POUR LE GABON:
加彭:
За Гвбон:
FOR EL GABÓN:

FOR GAMBIA:
POUR LA GAMBIE:
岡比亞:
За Гамбнн:
FOR GAMBIA:

FOR GHANA:
POUR LE GHANA:
迦納:
За Гану:
FOR GHANA:

RICHARD M. AKWEI
22nd August, 1969

FOR GREECE:
POUR LA GRÈCE:
希臘:
За Греция:
FOR GRECIA:

FOR GUATEMALA:
POUR LE GUATEMALA:
瓜地馬拉:
За Гватемалу:
FOR GUATEMALA:

FOR GUINEA:
POUR LA GUINÉE:
幾內亞:
За Гвннею:
FOR GUINEA:

FOR GUYANA:
POUR LA GUYANE:
蓋亞那:
За Гвиану:
FOR GUYANA:

FOR HAÏTI:
POUR HAÏTI:
海地:
За Гаити:
FOR HAÏTI:

FOR THE HOLY SEE:
POUR LE SAINT-SIÈGE:
教廷:
За Святейший престол:
FOR LA SANTA SEDE:

GEROLAMO PRIGIONE

FOR HONDURAS:
POUR LE HONDURAS:
宏都拉斯:
За Гондурас:
FOR HONDURAS:

FOR HUNGARY:
POUR LA HONGRIE:
匈牙利:
За Венгрию:
FOR HUNGRIA:

LÁSZLÓ FÖLDVARI¹

¹ For the text of the reservations and declarations made upon signature, see p. 351 of this volume. — Pour le texte des réserves et déclarations formulées lors de la signature, voir p. 351 du présent volume.

FOR ICELAND:
POUR L'ISLANDE:
冰島:
За Исландию:
FOR ISLANDIA:

FOR INDIA:
POUR L'INDE:
印度:
За Индию:
FOR LA INDIA:

FOR INDONESIA:
POUR L'INDONÉSIE:
印度尼西亞:
За Индонезию:
FOR INDONESIA:

JUNUS POHAN

Indonesia does not consider itself bound by article 52.

In conformity with article 1 moped will be deemed as motor-cycle.¹

FOR IRAN:
POUR L'IRAN:
伊朗:
За Иран:
FOR EL IRÁN:

ASLAN AFSHAR

FOR IRAQ:
POUR L'IRAK:
伊拉克:
За Ирак:
FOR EL IRAK:

¹ L'Indonésie ne se considère pas liée par l'article 52.

Conformément à l'article premier, le terme « cyclomoteur » sera réputé désigner un « motocycle ».

FOR IRELAND:
POUR L'IRLANDE:
愛爾蘭:
За Ирландию:
FOR IRLANDA:

FOR ISRAEL:
POUR ISRAËL:
以色列:
За Израиль:
FOR ISRAEL:

EZRA KAMMA
JACOB FRISHER

FOR ITALY:
POUR L'ITALIE:
義大利:
За Италию:
FOR ITALIA:

LIONELLO COZZI

FOR THE IVORY COAST:
POUR LA CÔTE-D'IVOIRE:
牙象海岸:
За Берег Слоновой Кости:
FOR LA COSTA DE MARFIL:

FOR JAMAICA:
POUR LA JAMAÏQUE:
牙買加:
За Ямайку:
FOR JAMAICA:

FOR JAPAN:
POUR LE JAPON:
日本:
За Японню:
FOR EL JAPÓN:

FOR JORDAN:
POUR LA JORDANIE:
約旦:
За Иорданню:
FOR JORDANIA:

FOR KENYA:
POUR LE KENYA:
肯亞:
За Кенню:
FOR KENIA:

FOR KUWAIT:
POUR LE KOWEÏT:
科威特:
За Кувейт:
FOR KUWAIT:

FOR LAOS:
POUR LE LAOS:
寮國:
За Лаос:
FOR LAOS:

FOR LEBANON:
POUR LE LIBAN:
黎巴嫩:
За Ливан:
FOR EL LIBANO:

FOR LESOTHO:
POUR LE LESOTHO:
賴索托:
За Лесото:
POR LESOTHO:

FOR LIBERIA:
POUR LE LIBÉRIA:
賴比瑞亞:
За Либерню:
POR LIBERIA:

FOR LIBYA:
POUR LA LIBYE:
利比亞:
За Ливню:
POR LIBIA:

FOR LIECHTENSTEIN:
POUR LE LIECHTENSTEIN:
列支敦斯登:
За Лехтенштейн:
POR LIECHTENSTEIN:

FOR LUXEMBOURG:
POUR LE LUXEMBOURG:
盧森堡:
За Люксембург:
POR LUXEMBURGO:

RENÉ LOGELIN

FOR MADAGASCAR:
POUR MADAGASCAR:
馬達加斯加:
За Мадагаскар:
POR MADAGASCAR:

FOR MALAWI:
POUR LE MALAWI:
馬拉威:
За Малави:
FOR MALAWI:

FOR MALAYSIA:
POUR LA MALAISIE:
馬來亞聯邦:
За Малайскую Федерацию:
FOR MALASIA:

FOR THE MALDIVE ISLANDS:
POUR LES ÎLES MALDIVES:
馬爾代夫羣島:
За Мальдивские острова:
FOR LAS ISLAS MALDIVAS:

FOR MALI:
POUR LE MALI:
馬利:
За Мали:
FOR MALI:

FOR MALTA:
POUR MALTE:
馬耳他:
За Мальту:
FOR MALTA:

FOR MAURITANIA:
POUR LA MAURITANIE:
茅利塔尼亞:
За Мавританию:
FOR MAURITANIA:

FOR MAURITIUS:
POUR MAURICE:
模里西斯:
За Маврикий:
POR MAURICIO:

FOR MEXICO:
POUR LE MEXIQUE:
墨西哥:
За Мексику:
POR MÉXICO:

G. MORALES GARZA

FOR MONACO:
POUR MONACO:
摩納哥:
За Монако:
POR MÓNACO:

FOR MONGOLIA:
POUR LA MONGOLIE:
蒙古:
За Монголию:
POR MONGOLIA:

FOR MOROCCO:
POUR LE MAROC:
摩洛哥:
За Марокко:
POR MARRUECOS:

FOR NEPAL:
POUR LE NÉPAL:
尼泊爾:
За Непал:
POR NEPAL:

FOR THE NETHERLANDS:

POUR LES PAYS-BAS:

荷蘭:

За Нидерланды:

FOR LOS PAÍSES BAJOS:

FOR NEW ZEALAND:

POUR LA NOUVELLE-ZÉLANDE:

紐西蘭:

За Новую Зеландию:

FOR NUEVA ZELANDIA:

FOR NICARAGUA:

POUR LE NICARAGUA:

尼加拉瓜:

За Никарагуа:

FOR NICARAGUA:

FOR THE NIGER:

POUR LE NIGER:

奈及爾:

За Нигер:

FOR EL NÍGER:

FOR NIGERIA:

POUR LA NIGERIA:

奈及利亞:

За Нигерию:

FOR NIGERIA:

FOR NORWAY:

POUR LA NORVÈGE:

挪威:

За Норвегию:

FOR NORUEGA:

EDVARD HAMBRO
December 23, 1969

FOR PAKISTAN:
POUR LE PAKISTAN:
巴基斯坦:
За Пакистан:
FOR EL PAKISTÁN:

FOR PANAMA:
POUR LE PANAMA:
巴拿馬:
За Панаму:
FOR PANAMÁ:

FOR PARAGUAY:
POUR LE PARAGUAY:
巴拉圭:
За Парагвай:
FOR EL PARAGUAY:

FOR PERU:
POUR LE PÉROU:
祕魯:
За Перу:
FOR EL PERÚ:

FOR THE PHILIPPINES:
POUR LES PHILIPPINES:
菲律賓:
За Филиппины:
FOR FILIPINAS:

BALTAZAR AQUINO
ROMEO FLORES EDU

FOR POLAND:

POUR LA POLOGNE:

波蘭:

За Польшу:

FOR POLONIA:

Sous réserve de n'être pas liée par l'article 52 conformément au paragraphe 1 de l'article 54 de la Convention¹.

JÓZEF WOJCIECHOWSKI

FOR PORTUGAL:

POUR LE PORTUGAL:

葡萄牙:

За Португалию:

FOR PORTUGAL:

ARMANDO DE PAULA COELHO
MARIO JOSÉ DE ABREU E SILVA

FOR THE REPUBLIC OF KOREA:

POUR LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE:

大韓民國:

За Корейскую Республику:

FOR LA REPÚBLICA DE COREA:

YONG SHIK KIM
29 Dec. 1969

FOR THE REPUBLIC OF VIET-NAM:

POUR LA RÉPUBLIQUE DU VIET-NAM:

越南共和國:

За Республику Вьетнам:

FOR LA REPÚBLICA DE VIET-NAM:

¹ Subject to a reservation that Poland shall not be bound by article 52, in accordance with article 54, paragraph 1, of the Convention.

FOR ROMANIA:
POUR LA ROUMANIE:
羅馬尼亞:
За Румынию:
FOR RUMANIA:

La République socialiste de Roumanie ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 52 de la présente Convention¹.

V. MATEEVICI

FOR RWANDA:
POUR LE RWANDA:
盧安達:
За Руанду:
FOR RWANDA:

FOR SAN MARINO:
POUR SAINT-MARIN:
聖馬利諾:
За Сан-Марино:
FOR SAN MARINO:

WILHELM MULLER-FEMBECK

FOR SAUDI ARABIA:
POUR L'ARABIE SAOUDITE:
沙烏地阿拉伯:
За Саудовскую Аравию:
FOR ARABIA SAUDITA:

FOR SENEGAL:
POUR LE SÉNÉGAL:
塞內加爾:
За Сенегал:
FOR EL SENEGAL:

¹ The Socialist Republic of Romania does not consider itself bound by the provisions of article 52 of this Convention.

FOR SIERRA LEONE:
POUR LA SIERRA LEONE:
獅子山:
За Сьерра-Леоне:
FOR SIERRA LEONA:

FOR SINGAPORE:
POUR SINGAPOUR:
新加坡:
За Сингапур:
FOR SINGAPUR:

FOR SOMALIA:
POUR LA SOMALIE:
索馬利亞:
За Сомали:
FOR SOMALIA:

FOR SOUTH AFRICA:
POUR L'AFRIQUE DU SUD:
南非:
За Южную Африку:
FOR SUDÁFRICA:

FOR SOUTHERN YEMEN:
POUR LE YÉMEN DU SUD:
南也門:
За Южный Йемен:
FOR EL YEMEN MERIDIONAL:

FOR SPAIN:
POUR L'ESPAGNE:
西班牙:
За Испанию:
POR ESPAÑA:

Declaro, según el artº 54 que España no se considera obligada por el artº 52 y formula su reserva al artº 46.¹

JOAQUÍN BUJO-DULCE
M. DE C.D.
(*Ad referendum*)

FOR THE SUDAN:
POUR LE SOUDAN:
蘇丹:
За Судан:
POR EL SUDÁN:

FOR SWAZILAND:
POUR LE SOUAZILAND:
史瓦濟蘭:
За Свазиленд:
POR SWAZILANDIA:

FOR SWEDEN:
POUR LA SUÈDE:
瑞典:
За Швецию:
POR SUECIA:

BERTIL HOLMQUIST

FOR SWITZERLAND:
POUR LA SUISSE:
瑞士:
За Швейцарию:
POR SUIZA:

OSCAR SCHÜRCH

¹ [*Translation*] I declare, in accordance with article 54, that Spain does not consider itself bound by article 52 and enters a reservation with respect to article 46. — [*Traduction*] Je déclare, conformément à l'article 54, que l'Espagne ne se considère pas liée par l'article 52 et qu'elle formule une réserve au sujet de l'article 46.

FOR SYRIA:
POUR LA SYRIE:
敘利亞:
За Сирию:
FOR SIRIA:

FOR THAILAND:
POUR LA THAÏLANDE:
泰國:
За Таиланд:
FOR TAILANDIA:

MANU AMATAYAKUL

Thailand will not be bound by Art. 52 of this Convention.

Thailand will consider mopeds as motor-cycles.¹

FOR TOGO:
POUR LE TOGO:
多哥:
За Того:
FOR EL TOGO:

FOR TRINIDAD AND TOBAGO:
POUR LA TRINITÉ ET TOBAGO:
千里達及托貝哥:
За Тринидад и Тобаго:
FOR TRINIDAD Y TABAGO:

FOR TUNISIA:
POUR LA TUNISIE:
突尼西亞:
За Тунис:
FOR TÚNEZ:

¹ La Thaïlande ne se considérera pas liée par l'article 52 de la présente Convention.
La Thaïlande considérera que le terme « cyclomoteurs » désigne des « motocycles ».

FOR TURKEY:
POUR LA TURQUIE:
土耳其:
За Турцию:
FOR TURQUIA:

FOR UGANDA:
POUR L'UGANDA:
烏干達:
За Уганду:
FOR UGANDA:

FOR THE UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE D'UKRAINE:
烏克蘭蘇維埃社會主義共和國:
За Украинскую Советскую Социалистическую Республику:
FOR LA REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE UCRANIA:

М. ЯШНИК^{1, 2}
С оговоркой в соответствии с пунктом 1
статьи 54³

FOR THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:
POUR L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES:
蘇維埃社會主義共和國聯邦:
За Союз Советских Социалистических Республик:
FOR LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS:

С оговоркой в соответствии с пунктом 1
статьи 54³
Б. ШУМИЛИН^{4, 2}

¹ M. Yashnik — M. Yachnik.

² For the text of the reservations and declarations made upon signature, see p. 351 of this volume. — Pour le texte des réserves et déclarations formulées lors de la signature, voir p. 351 du présent volume.

³ With a reservation in accordance with paragraph 1 of article 54. — Avec la réserve prévue au paragraphe 1 de l'article 54.

⁴ B. Shumilin — B. Choumiline.

FOR THE UNITED ARAB REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE ARABE UNIE:
阿拉伯聯合共和國:
За Объединенную Арабскую Республику:
FOR LA REPÚBLICA ARABE UNIDA:

FOR THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:
POUR LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD:
大不列顛及北愛爾蘭聯合王國:
За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:
FOR EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE:

JAMES RICHARD MADGE

FOR THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA:
POUR LA RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE:
坦尚尼亞聯合共和國:
За Объединенную Республику Танзания:
FOR LA REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA:

FOR THE UNITED STATES OF AMERICA:
POUR LES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE:
美利堅合衆國:
За Соединенные Штаты Америки:
FOR LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA:

FOR THE UPPER VOLTA:
POUR LA HAUTE-VOLTA:
上伏塔:
За Верхнюю Вольту:
FOR EL ALTO VOLTA:

FOR URUGUAY:
POUR L'URUGUAY:
烏拉圭:
За Уругвай:
FOR EL URUGUAY:

FOR VENEZUELA:
POUR LE VENEZUELA:
委內瑞拉:
За Венесуэлу:
FOR VENEZUELA:

Ad referendum
FRANCISCO AZPURUA ESPINOZA

FOR WESTERN SAMOA:
POUR LE SAMOA-OCCIDENTAL:
西薩摩亞:
За Западное Самоа:
FOR SAMOA OCCIDENTAL:

FOR YEMEN:
POUR LE YEMEN:
也門:
За Йемен:
FOR EL YEMEN:

FOR YUGOSLAVIA:
POUR LA YOUGOSLAVIE:
南斯拉夫:
За Югославию:
FOR YUGOSLAVIA:

LAZAR MOJSOV

FOR ZAMBIA:
POUR LA ZAMBIE:
尚比亞:
За Замбию:
FOR ZAMBIA:

RESERVATIONS AND DECLARATIONS MADE UPON SIGNATURE

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS FAITES LORS DE LA SIGNATURE

BYELORUSSIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC

RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

« По статье 52. Белорусская Советская Социалистическая Республика не считает себя связанной положениями статьи 52 Конвенции о дорожном движении относительно передачи споров о толковании или применении Конвенции для разрешения Международному Суду по просьбе любой из сторон;»

и со следующими заявлениями:

« По статье 45. Белорусская Советская Социалистическая Республика заявляет, что положения статьи 45 Конвенции о дорожном движении, согласно которым ряд государств не может стать участником этой Конвенции, носят дискриминационный характер, и считает, что Конвенция о дорожном движении должна быть открыта для участия всех заинтересованных государств без какой-либо дискриминации и ограничений;»

« По статье 46. Белорусская Советская Социалистическая Республика заявляет, что положения статьи 46 Конвенции о дорожном движении являются устаревшими и противоречат Декларации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о предоставлении независимости колониальным странам и народам (резолюция 1514/XV от 14 декабря 1960 года).»

[TRANSLATION]

Ad article 52. The Byelorussian Soviet Socialist Republic does not consider itself bound by the provisions of article 52 of the Convention on Road Traffic stating that the disputes which relate to the interpretation or application of the Convention may be referred, at the request of any of the Parties, to the International Court of Justice for decision.

Ad article 45. The Byelorussian Soviet Socialist Republic declares that the provisions of article 45 of the Convention on Road Traffic, under which a number of States may not become

[TRADUCTION]

Ad article 52. La République socialiste soviétique de Biélorussie ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 52 de la Convention sur la circulation routière, selon lesquelles les différends touchant l'interprétation ou l'application de la Convention peuvent être portés, à la requête de l'une quelconque des parties, devant la Cour internationale de Justice pour être tranchés par elle.

Ad article 45. La République socialiste soviétique de Biélorussie déclare que les dispositions de l'article 45 de la Convention sur la circulation routière selon lequel un certain nombre d'Etats

parties to this Convention, are discriminatory in character, and it considers that the Convention on Road Traffic should be open for participation by all interested States without any discrimination or restrictions.

Ad article 46. The Byelorussian Soviet Socialist Republic declares that the provisions of article 46 of the Convention on Road Traffic are anachronistic and at variance with the Declaration of the United Nations General Assembly on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (resolution 1514 (XV) of 14 December 1960).¹

ne peuvent devenir parties à la Convention ont un caractère discriminatoire et elle considère que la Convention sur la circulation routière doit être ouverte à l'adhésion de tous les Etats intéressés, sans discrimination ou restrictions d'aucune sorte.

Ad article 46. La République socialiste soviétique de Biélorussie déclare que les dispositions de l'article 46 de la Convention sur la circulation routière sont périmées et contraires à la Déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960]¹.

HUNGARY

HONGRIE

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

1. Формулировка пункта 1 статьи 45 Конвенции противоречит целям и принципам, зафиксированным в Уставе Организации Объединенных Наций. Всем государствам без всякого ограничения должна быть предоставлена возможность для участия в Конвенции.

2. Положения, записанные в статье 46 Конвенции, как таковые, являются устаревшими и не соответствуют принципам современного международного права, сегодняшнему состоянию международных отношений и находятся в противоречии с резолюцией № 1514 (XV) от 14 декабря 1960 года Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций.

[TRANSLATION]

1. The wording of Article 45, paragraph 1, of the Convention is at variance with the purposes and principles expressed in the Charter of the United Nations. All States, without any restriction, should be given the possibility of participating in the Convention.

2. The provisions of Article 46 of the Convention, as such, are anachronistic

[TRANSLATION]

1. Le libellé du paragraphe 1 de l'article 45 de la Convention est contraire aux buts et aux principes de la Charte de l'Organisation des Nations Unies. Tous les Etats, sans restriction aucune, doivent avoir la possibilité d'adhérer à la Convention.

2. Les dispositions de l'article 46 de la Convention, sous leur forme ac-

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16 (A/4684)*, p. 66.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16 (A/4684)*, p. 70.

and are not in conformity with the principles of contemporary international law or the present state of international relations, and they are at variance with United Nations General Assembly resolution 1514 (XV) of 14 December 1960.¹

tuelle, sont périmées; elles ne correspondent pas aux principes du droit international contemporain et à l'état actuel des relations internationales et sont en contradiction avec la résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960¹ de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies.

UKRAINIAN SOVIET
SOCIALIST REPUBLIC

RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
SOVIÉTIQUE D'UKRAINE

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

« По статье 52. Украинская Советская Социалистическая Республика не считает себя связанной положениями статьи 52 Конвенции о дорожном движении относительно передачи споров о толковании или применении Конвенции для разрешения Международному Суду по просьбе любой из сторон;»

« По статье 45. Украинская Советская Социалистическая Республика заявляет, что положения статьи 45 Конвенции о дорожном движении, согласно которым ряд государств не может стать участником этой Конвенции, носят дискриминационный характер, и считает, что Конвенция о дорожном движении должна быть открыта для участия всех заинтересованных государств без какой-либо дискриминации и ограничений;»

« По статье 46. Украинская Советская Социалистическая Республика заявляет, что положения статьи 46 Конвенции о дорожном движении являются устаревшими и противоречат Декларации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о предоставлении независимости колониальным странам и народам (резолюция 1514/XV от 14 декабря 1960 года). »

[TRANSLATION]

Ad article 52. The Ukrainian Soviet Socialist Republic does not consider itself bound by the provisions of article 52 of the Convention on Road Traffic stating that disputes which relate to the interpretation or application of the Convention may be referred, at the request of any of the Parties, to the International Court of Justice for decision.

[TRADUCTION]

Ad article 52. La République socialiste soviétique d'Ukraine ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 52 de la Convention sur la circulation routière, selon lesquelles les différends touchant l'interprétation ou l'application de la Convention peuvent être portés, à la requête de l'une quelconque des parties, devant la Cour internationale de Justice pour être tranchés par elle.

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16 (A/4684)*, p. 66.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16 (A/4684)*, p. 70.

Ad article 45. The Ukrainian Soviet Socialist Republic declares that the provisions of article 45 of the Convention on Road Traffic, under which a number of States may not become parties to this Convention, are discriminatory in character, and it considers that the Convention on Road Traffic should be open for participation by all interested States without any discrimination or restrictions.

Ad article 46. The Ukrainian Soviet Socialist Republic declares that the provisions of article 46 of the Convention on Road Traffic are anachronistic and at variance with the Declaration of the United Nations General Assembly on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (resolution 1514 (XV) of 14 December 1960).¹

Ad article 45. La République socialiste soviétique d'Ukraine déclare que les dispositions de l'article 45 de la Convention sur la circulation routière selon lequel un certain nombre d'Etats ne peuvent devenir parties à la Convention ont un caractère discriminatoire et elle considère que la Convention sur la circulation routière doit être ouverte à l'adhésion de tous les Etats intéressés, sans discrimination ou restrictions d'aucune sorte.

Ad article 46. La République socialiste soviétique d'Ukraine déclare que les dispositions de l'article 46 de la Convention sur la circulation routière sont périmées et contraires à la Déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960]¹.

UNION OF SOVIET
SOCIALIST REPUBLICS

UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

«По статье 52. Союз Советских Социалистических Республик не считает себя связанным положениями статьи 52 Конвенции о дорожном движении относительно передачи споров о толковании или применении Конвенции для разрешения Международному суду по просьбе любой из сторон;»

«По статье 45. Союз Советских Социалистических Республик заявляет, что положения статьи 45 Конвенции о дорожном движении, согласно которым ряд государств не может стать участником этой Конвенции, носят дискриминационный характер, и считает, что Конвенция о дорожном движении должна быть открыта для участия всех заинтересованных государств без какой-либо дискриминации и ограничений;»

«По статье 46. Союз Советских Социалистических Республик заявляет, что положения статьи 46 Конвенции о дорожном движении являются устаревшими и противоречат Декларации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о предоставлении независимости колониальным странам и народам (резолюция 1514 (XV) от 14 декабря 1960 года)».

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16 (A/4684)*, p. 66.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16 (A/4684)*, p. 70.

[TRANSLATION]

Ad article 52. The Union of Soviet Socialist Republics does not consider itself bound by the provisions of article 52 of the Convention on Road Traffic stating that disputes which relate to the interpretation or application of the Convention may be referred, at the request of any of the Parties, to the International Court of Justice.

Ad article 45. The Union of Soviet Socialist Republics declares that the provisions of article 45 of the Convention on Road Traffic, under which a number of States may not become parties to this Convention, are discriminatory in character, and it considers that the Convention on Road Traffic should be open for participation by all interested States without any discrimination or restrictions;

Ad article 46. The Union of Soviet Socialist Republics declares that the provisions of article 46 of the Convention on Road Traffic are anachronistic and at variance with the Declaration of the United Nations General Assembly on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (resolution 1514 (XV) of 14 December 1960).¹

RESERVATIONS AND DECLARATIONS MADE UPON RATIFICATION OR ACCESSION (a)

BYELORUSSIAN SOVIET
SOCIALIST REPUBLIC

Confirming the reservation and declarations made upon signature:

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16 (A/4684)*, p. 66.

[TRADUCTION]

Ad article 52. L'Union des Républiques socialistes soviétiques ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 52 de la Convention sur la circulation routière, selon lesquelles les différends touchant l'interprétation ou l'application de la Convention peuvent être portés, à la requête de l'une quelconque des parties, devant la Cour internationale de Justice pour être tranchés par elle.

Ad article 45. L'Union des Républiques socialistes soviétiques déclare que les dispositions de l'article 45 de la Convention sur la circulation routière selon lequel un certain nombre d'Etats ne peuvent devenir parties à la Convention ont un caractère discriminatoire et elle considère que la Convention sur la circulation routière doit être ouverte à l'adhésion de tous les Etats intéressés, sans discrimination ou restrictions d'aucune sorte.

Ad article 46. L'Union des Républiques socialistes soviétiques déclare que les dispositions de l'article 46 de la Convention sur la circulation routière sont périmées et contraires à la Déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960]¹.

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS FAITES LORS DE LA RATIFICATION OU DE L'ADHÉSION (a)

RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE

Avec confirmation de la réserve et des déclarations formulées lors de la signature :

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16 (A/4684)*, p. 70.

[BYELORUSSIAN TEXT — TEXTE BIÉLORUSSE]

«Беларуская Савецкая Сацыялістычная Рэспубліка не лічыць сябе звязанай палажэннямі артыкула 52 Канвенцыі аб дарожным руху адносна нерадачы спрэчак аб тлумачэнні або нрымяненні Канвенцыі для вырашэння Міжнароднаму Суду па просьбе любога з бакоў»;

«Беларуская Савецкая Сацыялістычная Рэспубліка заяўляе, што палажэнні артыкула 45 Канвенцыі аб дарожным руху, згодна з якімі шэраг дзяржаў не можа стаць удзельнікам гэтай Канвенцыі, носяць дыскрымінацыйны характар, і лічыць, што Канвенцыя аб дарожным руху павінна быць адкрыта для ўдзелу ўсіх зацікаўленых дзяржаў без якой-небудзь дыскрымінацыі і абмежаванняў»;

«Беларуская Савецкая Сацыялістычная Рэспубліка заяўляе, што палажэнні артыкула 46 Канвенцыі аб дарожным руху з'яўляюцца ўстарэлымі і супярэчаць Дэкларацыі Генеральнай Асамблеі Арганізацыі Аб'яднаных Нацый аб прадастаўленні незалежнасці каланіяльным краінам і народам (рэзалюцыя 1514 (XV) ад 14 снежня 1960 года)».

[TRANSLATION]

[For the text of the translation, see p. 351 of this volume under *Byelorussian Soviet Socialist Republic*.]

[TRADUCTION]

[Pour le texte de la traduction, voir p. 351 du présent volume sous *République socialiste soviétique de Biélorussie*.]

GERMAN DEMOCRATIC
REPUBLIC (a)RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE
ALLEMANDE (a)

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

“Die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik erklärt daß sie sich an Artikel 52 der Konvention als nicht gebunden betrachtet.”

[TRANSLATION]

The Government of the German Democratic Republic declares that it does not consider itself bound by article 52 of the Convention.

[TRADUCTION]

Le Gouvernement de la République démocratique allemande déclare qu'il ne se considère pas lié par l'article 52 de la Convention.

HUNGARY

Confirming the declarations made upon signature:

HONGRIE

Avec confirmation des déclarations formulées lors de la signature :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

“The Presidential Council of the Hungarian People's Republic declares

Le Conseil présidentiel de la République populaire hongroise déclare que

that the provisions of article 45 are at variance with the generally recognized principle of the sovereign equality of States and it considers that these international instruments should be open for participation by all interested States without any discrimination.

The Presidential Council of the Hungarian People's Republic further declares that the provisions of article 46 are at variance with the Declaration of the United Nations General Assembly on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples [resolution 1514 (XV) of 14 December 1960].¹

Declaration in respect of articles 18 and 52:

[HUNGARIAN TEXT — TEXTE HONGROIS]

az egyezmény 18. cikkének 3. pontját az egyezményt kiegészítő európi megállapodásban meghatározott eltérő tartalommal tekinti magára kötelezőnek;

az egyezmény 54. cikkének 1. pontja alapján az egyezmény 52. cikkének rendelkezéseit nem tekinti magára kötelezőnek.

[TRANSLATION]

The Presidential Council of the Hungarian People's Republic considers itself bound by article 18, paragraph 3, of the Convention subject to its tenor as defined in the European Agreement supplementary thereto.

It does not consider itself bound by the provisions of article 52 of the Convention, in pursuance of article 54, paragraph 1, thereof.

**UKRAINIAN SOVIET
SOCIALIST REPUBLIC**

Confirming the reservation and declarations made upon signature:

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16 (A/4684)*, p. 66.

les dispositions de l'article 45 sont contraires au principe généralement reconnu de l'égalité souveraine des Etats et estime que ces instruments internationaux doivent être ouverts à la participation de tous les Etats intéressés sans discrimination d'aucune sorte.

Le Conseil présidentiel de la République populaire hongroise déclare en outre que les dispositions de l'article 46 sont contraires à la Déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960]¹.

Déclaration concernant les articles 18 et 52 :

[TRADUCTION]

Le Conseil présidentiel de la République populaire hongroise se considère lié par l'article 18, paragraphe 3, de la Convention dans la teneur qui lui est donnée par l'Accord européen complétant ladite Convention.

Il ne se considère pas lié par les dispositions de l'article 52 de la Convention, en application de son article 54, paragraphe 1.

**RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
SOVIÉTIQUE D'UKRAINE**

Avec confirmation de la réserve et des déclarations formulées lors de la signature :

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16 (A/4684)*, p. 70.

[UKRAINIAN TEXT — TEXTE UKRAINIEN]

«Українська Радянська Соціалістична Республіка не вважає себе зв'язаною положеннями статті 52 Конвенції про шляховий рух щодо передачі спорів про тлумачення або застосування Конвенції для розв'язання Міжнародному Суду на прохання будь-якої з сторін».

«Українська Радянська Соціалістична Республіка заявляє, що положення статті 45 Конвенції про шляховий рух, згідно з якими ряд держав не може стати учасником цієї Конвенції, мають дискримінаційний характер, і вважає, що Конвенція про шляховий рух повинна бути відкрита для участі всіх заінтересованих держав без будь-якої дискримінації чи обмежень».

«Українська Радянська Соціалістична Республіка заявляє, що положення статті 46 Конвенції про шляховий рух є застарілими і суперечать Декларації Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй про надання незалежності колоніальним країнам і народам (резолюція 1514 (XV) від 14 грудня 1960 року)».

[TRANSLATION]

[For the text of the translation, see p. 353 of this volume under Ukrainian Soviet Socialist Republic.]

UNION OF SOVIET
SOCIALIST REPUBLICS

[Confirming the reservation and the declarations made upon signature; for the text, see p. 354 of this volume.]

[TRADUCTION]

[Pour le texte de la traduction, voir p. 353 du présent volume sous République socialiste soviétique d'Ukraine.]

UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES

[Avec confirmation de la réserve et des déclarations formulées lors de la signature; pour le texte, voir p. 354 du présent volume.]

FINAL ACT OF THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON ROAD TRAFFIC

1. The United Nations Conference on Road Traffic was convened by the Secretary-General of the United Nations in accordance with resolutions 1129 (XLI) and 1203 (XLII) adopted by the Economic and Social Council on 27¹ July 1966² and 26 May 1967.³ These resolutions read as follows:

RESOLUTION 1129 (XLI)

The Economic and Social Council,

Recalling its resolutions 967 (XXXVI) of 25 July 1963,⁴ 1034 (XXXVII) of 14 August 1964,⁵ and 1082 B (XXXIX) of 30 July 1965,⁶ on the revision of the 1949 Convention on Road Traffic and Protocol on Road Signs and Signals,

Considering, in conformity with the view already expressed in its resolutions 1034 (XXXVII) and 1082 B (XXXIX), that the 1949 Convention on Road Traffic and the 1949 Protocol on Road Signs and Signals need to be amended and amplified in order to facilitate road traffic,

Noting the report of the Secretary-General, in particular paragraph 6, and bearing in mind the contents of its resolution 1082 B (XXXIX),

Noting further the invitation of the Government of Austria,

1. Decides that the international conference to be convened shall decide whether more than one instrument should be prepared to replace the 1949 Convention and Protocol and whether some provisions concerning road signs and signals should be obligatory or simply recommended practices;

2. Decides that all States Members of the United Nations or members of the specialized agencies or of the International Atomic Energy Agency and, in an advisory capacity, the specialized agencies and also, as observers, interested inter-governmental organizations and interested non-governmental organizations having consultative status with the Council, shall be invited to the conference;

3. Further decides that the conference shall be convened, for a period not exceeding twenty-five working days, at Vienna in March 1968 at a date to be determined by the Secretary-General in consultation with the Government of Austria;

4. Requests the Secretary-General to prepare and circulate as conference documents:

(a) A draft convention on road traffic;

(b) A draft convention on road signs and signals based on the drafts previously prepared and taking into account any amendments proposed by the regional economic commissions;

¹ Should read: "26 July 1966".

² United Nations, *Official Records of the Economic and Social Council, Forty-first Session, Supplement No. 1*, p. 36.

³ *Ibid.*, *Forty-second Session, Supplement No. 1*, p. 22.

⁴ *Ibid.*, *Thirty-sixth Session, Supplement No. 1*, p. 9.

⁵ *Ibid.*, *Thirty-seventh Session, Supplement No. 1*, p. 30.

⁶ *Ibid.*, *Thirty-ninth Session, Supplement No. 1*, p. 42.

- (c) Commentaries on these draft conventions which shall:
 - (i) Clearly show any substantive difference between the new texts and those previously circulated,
 - (ii) Reproduce any amendments proposed by the regional economic commissions that have not been incorporated in the new texts;
- 5. Further requests the Secretary-General:
 - (a) When circulating the new draft conventions, to request:
 - (i) The Governments of States invited to the conference to communicate to the Secretary-General not less than four months before the opening of the conference, any amendments to those texts which they may wish to propose;
 - (ii) The specialized agencies, and inter-governmental and non-governmental organizations invited to the conference, to communicate, within the same time-limit, any suggestions for amending the technical provisions of the new draft conventions which they may desire to submit;
 - (b) To circulate the amendments and suggestions received under sub-paragraph (a) above not less than two months before the opening of the conference,
 - (c) To make the other necessary arrangements for the convening of the conference, including the preparation and circulation of draft provisions, rules of procedure for the conference, and of any other requisite documents.

RESOLUTION 1203 (XLII)

The Economic and Social Council,

Recalling its resolution 1129 (XLI) of 26 July 1966 concerning the arrangements for an international conference to replace the Convention on Road Traffic and the Protocol on Road Signs and Signals, done at Geneva, 19 September 1949,

Taking note of the report of the Secretary-General of 16 March 1967, as amended by his note of 3 April 1967,

Decides that the time-table for the conference set out in resolution 1129 (XLI) should be amended:

- (a) In paragraph 3 of that resolution, by deleting the words following "Vienna" and substituting therefor the words "from 30 September to 1 November 1968";
- (b) In paragraph 5, by substituting "six months" for "four months" in sub-paragraph (a) (i) and by substituting "three months" for "two months" in sub-paragraph (b).

2. Since the dates prescribed for the Conference in the resolution referred to above had been deferred at the request of the host Government, the Conference on Road Traffic was held from 7 October to 8 November 1968.

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

Afghanistan	Gabon	Philippines
Algeria	Ghana	Poland
Argentina	Greece	Portugal
Australia	Holy See	Republic of Korea
Austria	Hungary	Romania
Belgium	India	San Marino
Brazil	Indonesia	Saudi Arabia
Bulgaria	Iran	Spain
Byelorussian Soviet Socialist Republic	Israel	Sudan
Canada	Italy	Sweden
Central African Republic	Japan	Switzerland
Chile	Kenya	Thailand
China	Kuwait	Turkey
Costa Rica	Liberia	Ukrainian Soviet Socialist Republic
Cyprus	Libya	Union of Soviet Socialist Republics
Czechoslovakia	Luxembourg	United Arab Republic
Denmark	Malaysia	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Dominican Republic	Mali	United States of America
Ecuador	Mexico	Venezuela
Federal Republic of Germany	Monaco	Yugoslavia
Finland	Netherlands	
France	Nigeria	
	Norway	
	Peru	

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

Bolivia	Cuba	Nicaragua
Colombia	Guatemala	

The International Labour Organisation, the World Health Organization and the International Atomic Energy Agency were represented at the Conference in a consultative capacity.

The following organizations were represented at the Conference by observers:

A. *Inter-governmental organizations*

Commission of the European Communities
 Council of Europe
 European Conference of Ministers of Transport
 International Institute for the Unification of Private Law
 League of Arab States
 Organization for the Collaboration of Railways
 Nordic Council

B. *Non-governmental organizations*

European Insurance Committee
 International Association for the Prevention of Road Accidents
 International Chamber of Commerce
 International Commission on Illumination

International Confederation of Free Trade Unions
 International Criminal Police Organization
 International Federation of Christian Trade Unions
 International Federation of Senior Police Officers
 International Organization for Standardization
 International Permanent Bureau of Motor Cycle Manufacturers
 International Permanent Bureau of Motor Manufacturers
 International Road Federation
 International Road Transport Union
 International Union of Official Travel Organizations
 International Union of Public Transport
 International Union of Railways
 League of Red Cross Societies
 World Federation of Trade Unions
 World Touring and Automobile Organization.

3. The Conference had before it and used as a basis for discussion a draft Convention on Road Traffic and a draft Convention on Road Signs and Signals prepared by the Secretary-General.¹

4. On the basis of its deliberations, as recorded in the summary records of its plenary meetings and in the summary records of the decisions of its main committees, the Conference prepared and opened for signature a Convention on Road Traffic and a Convention on Road Signs and Signals.

5. In addition, the Conference adopted by acclamation the following resolution entitled "A tribute to the Government and People of the Republic of Austria":

"The United Nations Conference on Road Traffic at the end of its work in Vienna on 7 November 1968, wishes to express its profound gratitude to the people and Government of Austria and to the City of Vienna for the kind and generous hospitality granted to all delegates at the Conference."

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

DONE at Vienna this eighth day of November one thousand nine hundred and sixty-eight in a single copy in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text 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.

The President
 of the Conference:

A. BUZZI-QUATTRINI

The Executive-Secretary:

F. D. MASSON

¹ Documents E/CONF.56/1 and 1/Add.1 and E/CONF.56/3 and 3/Add.1.

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

1. La Conférence des Nations Unies sur la circulation routière a été convoquée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conformément aux résolutions 1129 (XLI) et 1203 (XLII) adoptées par le Conseil économique et social les 27¹ juillet 1966² et 26 mai 1967³. Les textes de ces résolutions sont les suivants :

RÉSOLUTION 1129 (XLI)

Le Conseil économique et social,

Rappelant ses résolutions 967 (XXXVI) du 25 juillet 1963⁴, 1034 (XXXVII) du 14 août 1964⁵ et 1082 B (XXXIX) du 30 juillet 1965⁶ concernant la révision de la Convention de 1949 sur la circulation routière et du Protocole relatif à la signalisation routière,

Considérant, conformément à l'opinion déjà exprimée dans ses résolutions 1034 (XXXVII) et 1082 B (XXXIX), que la Convention de 1949 sur la circulation routière et le Protocole de 1949 sur la signalisation routière ont besoin d'être amendés et complétés en vue de faciliter la circulation routière,

Notant le rapport du Secrétaire général, en particulier son paragraphe 6, compte tenu de la résolution 1082 B (XXXIX) du Conseil,

Prenant acte de l'invitation du Gouvernement autrichien,

1. Décide qu'il appartiendra à la Conférence internationale qui doit être convoquée de décider si plus d'un instrument doit être préparé pour remplacer la Convention et le Protocole de 1949 et si certaines dispositions relatives à la signalisation routière doivent avoir un caractère obligatoire ou être simplement des pratiques recommandées;

2. Décide que tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres d'institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ainsi que, à titre consultatif, les institutions spécialisées et, en tant qu'observateurs, les organisations intergouvernementales intéressées et les organisations non gouvernementales intéressées dotées du statut consultatif auprès du Conseil, seront invités à la Conférence;

3. Décide en outre que la Conférence se tiendra à Vienne en mars 1968, pendant une période qui ne dépassera pas vingt-cinq jours ouvrables et à une date qui sera fixée par le Secrétaire général de concert avec le Gouvernement autrichien;

4. Prie le Secrétaire général d'établir et de diffuser comme documents de la Conférence :

a) Un projet de convention sur la circulation routière,

¹ Devrait se lire : « 26 juillet 1966 ».

² Nations Unies, *Documents officiels du Conseil économique et social, quarante et unième session, Supplément n° 1*, p. 40.

³ *Ibid.*, quarante-deuxième session, *Supplément n° 1*, p. 24.

⁴ *Ibid.*, trente-sixième session, *Supplément n° 1*, p. 9.

⁵ *Ibid.*, trente-septième session, *Supplément n° 1*, p. 31.

⁶ *Ibid.*, trente-neuvième session, *Supplément n° 1*, p. 47.

- b) Un projet de convention sur la signalisation routière établi à partir des projets qu'il a rédigés antérieurement, en tenant compte des amendements proposés par les commissions économiques régionales,
 - c) Des commentaires sur ces projets qui :
 - i) Fassent ressortir les différences de fond qu'ils présentent par rapport aux projets précédemment diffusés,
 - ii) Reproduisent ceux des amendements proposés par les commissions économiques régionales qui n'auraient pas été incorporés dans les nouveaux textes;
5. Prie en outre le Secrétaire général,
- a) Lors de la diffusion des nouveaux projets, de demander :
 - i) Aux gouvernements des Etats qui seront invités à la Conférence, de lui faire parvenir, quatre mois au moins avant l'ouverture de la Conférence, les amendements à ces projets qu'ils désireraient proposer;
 - ii) Aux institutions spécialisées, ainsi qu'aux organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui seront invitées à la Conférence, de lui faire parvenir, dans le même délai, les suggestions d'amendement aux dispositions techniques des nouveaux projets qu'elles estimeraient devoir soumettre;
 - b) De diffuser, deux mois au moins avant l'ouverture de la Conférence, les amendements et les suggestions qu'il aura reçus conformément aux alinéas a, i et ii ci-dessus;
 - c) De prendre les autres dispositions voulues pour la convocation de la Conférence et, notamment, de préparer et diffuser le projet de règlement intérieur provisoire de la Conférence et les autres documents utiles.

RÉSOLUTION 1203 (XLII)

Le Conseil économique et social,

Rappelant sa résolution 1129 (XLI) du 26 juillet 1966 concernant les dispositions relatives à la réunion d'une conférence internationale chargée de remplacer la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière, faits à Genève le 19 septembre 1949,

Prenant acte du rapport du Secrétaire général, en date du 16 mars 1967, tel qu'il a été modifié par sa note du 3 avril 1967,

Décide de modifier comme suit le calendrier de la Conférence fixée par la résolution 1129 (XLI) :

- a) Au paragraphe 3 de ladite résolution, supprimer le membre de phrase qui suit le mot « Vienne » à l'exception des mots « pendant une période qui ne dépassera pas vingt-cinq jours ouvrables » et insérer les mots « du 30 septembre au 1^{er} novembre 1968 »;
- b) Au paragraphe 5, remplacer « quatre mois » par « six mois » au sous-alinéa i de l'alinéa a et remplacer « deux mois » par « trois mois » à l'alinéa b.

2. Les dates prévues pour la Conférence dans la résolution ci-dessus visée ayant été repoussées à la demande du Gouvernement hôte, la Conférence sur la circulation routière s'est tenue du 7 octobre au 8 novembre 1968.

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

Afghanistan	Inde	République de Corée
Algérie	Indonésie	République Dominicaine
Arabie Saoudite	Iran	République fédérale d'Allemagne
Argentine	Israël	République socialiste so- viétique de Biélorussie
Australie	Italie	République socialiste so- viétique d'Ukraine
Autriche	Japon	Roumanie
Belgique	Kenya	Royaume-Uni de Grande- Bretagne et d'Irlande du Nord
Brésil	Koweït	Saint-Marin
Bulgarie	Libéria	Saint-Siège
Canada	Libye	Soudan
Chili	Luxembourg	Suède
Chine	Malaisie	Suisse
Chypre	Mali	Tchécoslovaquie
Costa Rica	Mexique	Thaïlande
Danemark	Monaco	Turquie
Equateur	Nigéria	Union des Républiques socialistes soviétiques
Espagne	Norvège	Venezuela
Etats-Unis d'Amérique	Pays-Bas	Yougoslavie
Finlande	Pérou	
France	Philippines	
Gabon	Pologne	
Ghana	Portugal	
Grèce	République arabe unie	
Hongrie	République centrafricaine	

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

Bolivie	Cuba	Nicaragua
Colombie	Guatemala	

L'Organisation internationale du Travail, l'Organisation mondiale de la santé et l'Agence internationale de l'énergie atomique étaient représentées à la Conférence à titre consultatif.

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

A. *Organisations intergouvernementales*

Commission des Communautés européennes
Conférence européenne des ministres des transports
Conseil de l'Europe
Conseil nordique
Institut international pour l'unification du droit privé
Ligue des Etats arabes
Organisation pour la collaboration des chemins de fer

B. *Organisations non gouvernementales*

Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles
Bureau permanent international des constructeurs de motocycles

Chambre de commerce internationale
Comité européen des assurances
Commission internationale de l'éclairage
Confédération internationale des syndicats chrétiens
Confédération internationale des syndicats libres
Fédération internationale des fonctionnaires supérieurs de police
Fédération routière internationale
Fédération syndicale mondiale
Ligue des sociétés de la Croix-Rouge
Organisation internationale de normalisation
Organisation internationale de police criminelle
Organisation mondiale du tourisme et de l'automobile
Prévention routière internationale
Union internationale des chemins de fer
Union internationale des organismes officiels de tourisme
Union internationale des transports publics
Union internationale des transports routiers.

3. La Conférence était saisie d'un projet de Convention sur la circulation routière et d'un projet de Convention sur la signalisation routière établis par le Secrétaire général, et elle s'en est servie comme base de discussion¹.

4. Compte tenu de ses délibérations, telles qu'elles sont rapportées dans les comptes rendus analytiques de ses séances plénières et dans les comptes rendus des décisions de ses grandes commissions, la Conférence a élaboré et a ouvert à la signature une Convention sur la circulation routière et une Convention sur la signalisation routière.

5. La Conférence a adopté par acclamation la résolution ci-après intitulée « Hommage au Gouvernement et au Peuple de la République d'Autriche ».

« A l'issue de ses travaux à Vienne, le 7 novembre 1968, la Conférence des Nations Unies sur la circulation routière tient à exprimer sa profonde gratitude au Peuple et au Gouvernement autrichiens, ainsi qu'à la Ville de Vienne, pour l'aimable et généreuse hospitalité accordée à tous les représentants qui ont participé à la Conférence. »

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

FAIT à Vienne ce huit novembre mil neuf cent soixante-huit, en un seul original en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Le texte original sera déposé entre les mains du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui en enverra des copies certifiées conformes à chacun des gouvernements invités à se faire représenter à la Conférence.

Le Président
de la Conférence :
A. BUZZI-QUATTRINI

Le Secrétaire exécutif
de la Conférence :
F. D. MASSON

¹ Documents E/CONF.56/1 et Add.1 et E/CONF.56/3 et Add.1.

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

聯合國道路交通會議

蔽事文件

一 聯合國道路交通會議係聯合國秘書長依經濟暨社會理事會一九六六年七月二十七日及一九六七年五月二十六日通過之決議案一一二九(四十一)及一二〇三(四十二)召開。⁽¹⁾該兩決議案案文如下：決議案一一二九(四十一)

“經濟暨社會理事會，

覆按關於一九四九年道路交通公約及道路標誌與號誌議定書之修正，理事會曾通過一九六三年七月二十五日決議案九六七(三十六)，一九六四年八月十四日決議案一〇三四(三十七)及一九六五年七月三十日決議案一〇八二B(三十九)，

認為一九四九年道路交通公約及一九四九年道路標誌與號誌議定書須加修正擴充，以利道路交通，一如理事會決議案一〇三四(三十七)及一〇八二B(三十九)所表示之意見，

閱悉秘書長報告書，尤其是第六段，並鑒及理事會決議案一〇八二B(三十九)，

又悉奧地利政府之邀請，

一 決定待開之國際會議將決定是否應撰擬一個以上之文書，以代替一九四九年公約及議定書，又關於道路標誌與號誌之若干條款究竟應屬強制性抑只為建議之辦法；

二 決定邀請聯合國全體會員國或各專門機關或國際原子能總署會員國、各專門機關以顧問資格，及有關政府間組織與對理事會具有諮商地位之有關非政府組織以觀察員資格出席會議；

¹ Should read: "26 July 1966" — Devrait se lire : « 26 juillet 1966 ».

三 復決定該會議定於一九六八年三月在維也納召開，日期由秘書長與奧地利政府磋商決定，會期不超過二十五工作日；

四 請秘書長撰擬下列文件，並作為會議文件分發：

- (a) 道路交通公約草案；
- (b) 以從前所擬草案為藍本之道路標誌與號誌公約草案，惟須顧及各區域經濟委員會所提之修正案；
- (c) 上述公約草案之評註，以：
 - (1) 明白表明新案文與以前分發案文之間有何實質差異，
 - (2) 轉載未併入新案文內之各區域經濟委員會所提修正案；

五 復請秘書長：

- (a) 於分發新公約草案時，請：
 - (1) 被邀出席會議之國家政府將其擬對此等案文提出之修正案，至遲於會議開幕之前四個月送達秘書長；
 - (2) 被邀出席會議之各專門機關及政府間與非政府組織將其擬提之修正新公約草案專門條款之提議，於相同期限內送達；
- (b) 將依上列分段(a)所收到之修正案與提議，至遲在會議開幕前兩個月分發，
- (c) 作召開會議之其他必要部署，包括編撰並分發會議臨時議事規則草案及任何其他必需之文件。”

決議案一二〇三（四十二）

“ 經濟暨社會理事會，

覆按其一九六六年七月二十六日關於爲替換一九四九年九月十九日在日內瓦簽訂之道路交通公約及道路標誌與號誌議定書事召開國際會議之辦法之決議案一一二九（四十一），

備悉秘書長一九六七年三月十六日所提嗣經秘書長一九六七年四月三日節略修正之報告書，

決定修正決議案一一二九（四十一）所訂之會議時間表如下：

(a) 該決議案第三段刪除“定於一九六八年三月”及“在維也納召開”以下之文字，日期以“自一九六八年九月三十日至十一月一日”字樣代替；

(b) 第五段(a)(1)分段，以“六個月”代替“四個月”，(b)分段以“三個月”代替“兩個月”。

三 上述決議案所定會議日期經地主國請求延期，道路交通會議遂改在一九六八年十月七日至十一月八日舉行；

下列各國政府會遣派代表團出席本會議：

阿富汗	加拿大
阿爾及利亞	中非共和國
阿根廷	智利
澳大利亞	中國
奧地利	哥斯大黎加
比利時	賽普勒斯
巴西	捷克斯拉夫
保加利亞	丹麥
白俄羅斯蘇維埃社會主義共和國	多明尼加共和國
	厄瓜多

德意志聯邦共和國

芬蘭

法蘭西

加彭

迦納

希臘

教廷

匈牙利

印度

印度尼西亞

伊朗

以色列

義大利

日本

肯亞

科威特

賴比瑞亞

利比亞

盧森堡

馬來西亞

馬利

墨西哥

摩納哥

荷蘭

奈及利亞

挪威

秘魯

菲律賓

波蘭

葡萄牙

大韓民國

羅馬尼亞

聖馬利諾

沙烏地阿拉伯

西班牙

蘇丹

瑞典

瑞士

泰國

土耳其

烏克蘭蘇維埃社會主義共和國

蘇維埃社會主義共和國聯邦

阿拉伯聯合共和國

大不列顛及北愛爾蘭聯合王國

美利堅合衆國

委內瑞亞

南斯拉夫

下列各國政府會遣派觀察員列席本會議：

玻利維亞

古巴

哥倫比亞

瓜地馬拉

尼加拉瓜

國際勞工組織，世界衛生組織及國際原子能總署會以諮商資格，遣派代表列席本會議。

下列各組織會遣派觀察員列席本會議：

A. 政府間組織

歐洲聯盟委員會

歐洲理事會

歐洲運輸部長會議

國際統一私法學社

阿拉伯國際聯盟

鐵道合作組織

北歐理事會

B. 非政府組織

歐洲保險委員會

國際防止公路事故協會

國際商會

國際照明問題委員會

國際自由工會聯合會

國際刑事警察組織

國際基督教工會聯合會

國際高級警官聯合會

國際標準化組織

國際常設摩托車製造業事務局

國際常設汽車製造業事務局

國際道路聯合會
 國際道路運輸聯合會
 國際正式旅行組織聯合會
 國際公共交通聯合會
 國際鐵道聯合會
 紅十字會聯盟
 世界工會聯合會
 世界遊覽及汽車組織

三 本會議接有秘書長所擬道路交通公約草案及道路標誌與號誌公約草案，¹用作討論之藍本。

四 本會議討論結果具載於全體會議簡要紀錄及所屬主要委員會決定簡要紀錄；根據討論結果，本會議會撰擬道路交通公約及道路標誌與號誌公約，供各國簽署。

五 此外，本會議在歡呼鼓掌中通過題為“頌揚奧地利政府及人民”之下列決議案：

聯合國道路交通會議渥蒙奧地利人民與政府及維也納市慇懃招待出席會議全體代表，特於一九六八年十一月七日在維也納工作結束之際，謹申謝忱。

為此，下列簽字代表謹簽字於本歲事文件，以昭信守。

公曆一千九百六十八年十一月八日訂於維也納，其中、英、法、俄及西文本同一作準，合訂為一本。正本交由聯合國秘書長保存，並由其將正式副本分送被邀遣派代表出席本會議之各國政府。

會議主席

A. BUZZI-QUATTRINI

執行秘書

F. D. MASSON

¹ 文件 E/CONF.56/1 and 1/Add.1 及 E/CONF.56/3 and 3/Add.1.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ

1. Конференция Организации Объединенных Наций по дорожному движению была создана Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций в соответствии с резолюциями 1129 (XLI) и 1203 (XLII), принятыми Экономическим и Социальным Советом 27 июля 1966 года¹⁾ и 26 мая 1967 года. Ниже приводятся тексты этих резолюций:

Резолюция 1129 (XLI)

Экономический и Социальный Совет,

сылаясь на свои резолюции 967 (XXXVI) от 25 июля 1963 г., 1034 (XXXVII) от 14 августа 1964 г. и 1082 В (XXXIX) от 30 июля 1965 г. о пересмотре Конвенции 1949 года о дорожном движении и Протокола о дорожных знаках и сигналах,

считая, в соответствии с мнением, выраженным уже в его резолюциях 1034 (XXXVII) и 1082 В (XXXIX), что Конвенция 1949 года о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах от 1949 года должны быть изменены и дополнены с целью облегчения дорожного движения,

принимая к сведению доклад Генерального Секретаря, в частности его пункт 6, учитывая содержание своей резолюции 1082 В (XXXIX) и припимая к сведению приглашение правительства Австрии,

1. постановляет, что Международной конференции, которая будет создана, надлежит решить вопрос о том, следует ли разработать более одного акта взамен Конвенции и Протокола от 1949 года и должны ли некоторые положения, относящиеся к дорожным знакам и сигналам, иметь обязательный характер или же лишь входить в рекомендуемую практику;

2. постановляет, что к участию в Конференции будут приглашены все государства-члены Организации Объединенных Наций, специализированных учреждений и Международного агентства по атомной энергии, а также, с правом совещательного голоса, специализированные учреждения и, в качестве наблюдателей, заинтересованные межправительственные организации и заинтересованные неправительственные организации, имеющие консультативный статус при Совете;

3. постановляет далее, что эта Конференция созывается на период не более 25 рабочих дней в Вене в марте 1968 года, причем

¹ Should read: "26 July 1966" — Devrait se lire : « 26 juillet 1966 ».

день созыва будет определен Генеральным Секретарем по согласованию с правительством Австрии;

4. предлагает Генеральному Секретарю подготовить и распространить в качестве документов Конференции:

- a) проект конвенции о дорожном движении,
- b) проект конвенции о дорожных знаках и сигналах, основанный на ранее составленных проектах, с учетом поправок, предложенных региональными экономическими комиссиями,
- c) замечания по этим проектам конвенций, в которых будут
 - i) ясно указаны любые существенные различия между новыми и ранее разосланными текстами,
 - ii) воспроизведены те поправки, предложенные региональными экономическими комиссиями, которые не были включены в новые тексты;

5. предлагает далее Генеральному Секретарю

- a) при рассылке новых проектов конвенции просить
 - i) правительства государств, которые будут приглашены на Конференцию, направить ему, не позднее чем за 4 месяца до открытия Конференции, поправки к этим проектам, которые они пожелают внести,
 - ii) специализированные учреждения и межправительственные и неправительственные организации, которые будут приглашены на Конференцию, направить ему в течение того же срока предложения о внесении поправок в технические положения новых проектов конвенций, которые они сочтут необходимыми представить;
- b) разослать поправки и предложения, полученные в соответствии с приведенным выше подпунктом «a» «i» и «ii», не позднее чем за два месяца до открытия Конференции,
- c) принять другие необходимые меры для созыва Конференции, включая подготовку и рассылку проекта предварительных правил процедуры для Конференции и прочих требуемых документов.

Резолюция 1203 (XLI)

Экономический и Социальный Совет,

ссылаясь на свою резолюцию 1129 (XLI) от 26 июля 1966 г. относительно мер по созыву международной конференции для замены Конвенции о дорожном движении и Протокола о дорожных знаках и сигналах, подписанных в Женеве 19 сентября 1949 года,

принимая к сведению доклад Генерального Секретаря от 16 марта 1967 г., измененный его запиской от 3 апреля 1967 г.,

постановляет, что период созыва конференции, указанный в резолюции 1129 (XLI), должен быть изменен следующим образом:

- a) в пункте 3 упомянутой резолюции опустить слова, следующие за словами «в Вене», за исключением слов «не более 25 рабочих дней», и включить слова «с 30 сентября по 1 ноября 1968 года»;
- b) в подпункте «а» «i» пункта 5 заменить слова «4 месяца» словами «шесть месяцев» и в подпункте «b» того же пункта заменить слова «два месяца» словами «три месяца».

2. Сроки, предусмотренные в вышеуказанной резолюции для работы Конференции, были изменены по просьбе приглашающего правительства; Конференция по дорожному движению состоялась с 7 октября по 8 ноября 1968 года.

Делегации, участвовавшие в работе Конференции, представляли правительства следующих государств:

Австралии, Австрии, Алжира, Аргентины, Афганистана, Белорусской Советской Социалистической Республики, Бельгии, Болгарии, Бразилии, Ватикана, Венгрии, Венесуэлы, Габона, Ганы, Греции, Дании, Доминиканской Республики, Израиля, Индии, Индонезии, Ирана, Испании, Италии, Канады, Кении, Кипра, Китая, Коста-Рики, Кувейта, Либерии, Ливии, Люксембурга, Малайзии, Мали, Мексики, Монако, Нигерии, Нидерландов, Норвегии, Объединенной Арабской Республики, Перу, Польши, Португалии, Республики Кореи, Румынии, Сан-Марино, Саудовской Аравии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Судана, Таиланда, Турции, Украинской Советской Социалистической Республики, Федеративной Республики Германии, Филиппин, Финляндии, Франции, Центральноафриканской Республики, Чехословакии, Чили, Швейцарии, Швеции, Эквадора, Югославии и Японии.

Правительства следующих государств были представлены на Конференции наблюдателями:

Боливии, Гватемалы, Колумбии, Кубы и Никарагуа.

Всемирная организация здравоохранения, Международная организация труда и Международное агентство по атомной энергии были представлены на Конференции с правом совещательного голоса.

Следующие организации были представлены на Конференции наблюдателями:

А. Межправительственные организации

Европейская конференция министров транспорта
Европейский совет
Комиссия европейских сообществ

Лига арабских государств
Международный институт по унификации частного права
Организация сотрудничества железных дорог
Северный совет

В. *Неправительственные организации*

Всемирная туристическая и автомобильная организация
Всемирная федерация профсоюзов
Европейский комитет по страхованию
Международная ассоциация по предупреждению дорожно-транспортных происшествий
Международная дорожная федерация
Международная комиссия по освещению
Международная конфедерация свободных профсоюзов
Международная конфедерация христианских профсоюзов
Международная организация по стандартизации
Международная организация уголовной полиции
Международная торговая палата
Международная федерация высших полицейских чинов
Международный союз автомобильного транспорта
Международный союз железных дорог
Международный союз официальных туристских организаций
Международный союз по общественному транспорту
Лига обществ Красного Креста
Постоянное международное бюро мотоциклостроения
Постоянное международное бюро предпринимателей автомобильной промышленности.

3. Конференции был представлен проект Конвенции о дорожном движении и проект Конвенции о дорожных знаках и сигналах, подготовленные Генеральным Секретарем, которые послужили основой для дискуссий ¹⁾.

4. Учитывая решения, содержащиеся в кратких отчетах о пленарных заседаниях и в кратких отчетах о решениях, принятых главными комитетами, Конференция выработала и открыла для подписания Конвенцию о дорожном движении и Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

5. Кроме того, Конференция приняла без голосования, на основе единодушного одобрения следующую резолюцию, озаглавленную: Выражение признательности правительству и народу Австрийской Республики.

«Конференция Организации Объединенных Наций по дорожному движению по случаю окончания своей работы в Вене 7 ноября 1968 года выражает свою глубокую признательность народу и пра-

¹⁾ Документы E/CONF.56/1 и 1/Add.1 и E/CONF.56/3 и 3/Add.1.

вительству Австрии, а также населению города Вены за радушное гостеприимство, оказанное ими всем делегатам Конференции.»

В удостоверение чего нижеподписавшиеся представители подписали настоящий заключительный акт.

Составлено в Вене в одном подлинном экземпляре, английский, испанский, китайский, русский и французский тексты которого являются равно аутентичными, восьмого ноября тысяча девятьсот шестьдесят восьмого года. Подлинник передается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем правительствам, приглашенным к участию в Конференции.

Председатель Конференции:
Г-н Буцци-Кватрини

Исполнительный Секретарь:
Г-н Ф. Д. Масон

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE LA CIRCULACIÓN POR CARRETERA

1. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Circulación por Carretera fue convocada por el Secretario General de las Naciones Unidas de conformidad con las resoluciones 1129 (XLI) y 1203 (XLII), aprobadas por el Consejo Económico y Social el 27 de julio de 1966¹ y el 26 de mayo de 1967 respectivamente. Los textos de estas resoluciones son los siguientes:

RESOLUCIÓN 1129 (XLI)

El Consejo Económico y Social,

Recordando sus resoluciones 967 (XXXVI), de 25 de julio de 1963, 1034 (XXXVII), de 14 de agosto de 1964, y 1082 B (XXXIX), de 30 de julio de 1965, relativas a la revisión de la Convención sobre la Circulación por Carretera y del Protocolo relativo a las Señales de Carretera (1949),

Considerando que, de conformidad con la opinión expresada en sus resoluciones 1034 (XXXVII) y 1082 B (XXXIX), la Convención de 1949 sobre la Circulación por Carretera y el Protocolo de 1949 relativo a las Señales de Carretera deberían ser revisados y completados a fin de facilitar la circulación por carretera,

Tomando nota del informe del Secretario General, en particular de su párrafo 6, habida cuenta del contenido de su resolución 1082 B (XXXIX),

Tomando nota además de la invitación del Gobierno de Austria,

1. Decide que la Conferencia internacional que ha de convocarse habrá de decidir si debe prepararse más de un instrumento para sustituir a la Convención y al Protocolo de 1949 y si algunas disposiciones relativas a las señales de carretera deben tener carácter obligatorio o ser simplemente prácticas recomendadas;

2. Decide que se invite a la Conferencia a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o miembros de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica y, con carácter consultivo, a los organismos especializados, así como, en calidad de observadores, a las organizaciones intergubernamentales interesadas y a las organizaciones no gubernamentales interesadas reconocidas como entidades consultivas por el Consejo;

3. Decide además que la Conferencia se celebre en Viena en marzo de 1968, durante un período que no exceda de veinticinco días laborables, en una fecha que determinará el Secretario General en consulta con el Gobierno de Austria;

4. Pide al Secretario General que prepare y distribuya como documentos de la Conferencia:

a) Un proyecto de convención sobre la circulación por carretera;

¹ Should read. "26 de julio de 1966" — Devrait se lire : « 26 de julio de 1966 ».

- b) Un proyecto de convención sobre las señales de carretera, basados en los proyectos que redactó anteriormente habida cuenta de las enmiendas propuestas por las comisiones económicas regionales;
 - c) Observaciones relativas a esos proyectos en las que:
 - i) Se pongan de relieve las diferencias en cuestiones de fondo que presentan con relación a los proyectos anteriormente distribuidos,
 - ii) Se reproduzcan las enmiendas propuestas por las comisiones económicas regionales que no se hubieran incorporado a los nuevos textos;
5. Pide además al Secretario General:
- a) Que al distribuir los nuevos proyectos pida:
 - i) A los gobiernos de los Estados invitados a la Conferencia que le remitan, por lo menos cuatro meses antes de la apertura de la Conferencia, las enmiendas a estos proyectos que deseen proponer,
 - ii) A los organismos especializados y a las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales invitados a la Conferencia que, en el mismo plazo, le remitan las sugerencias de enmienda a las disposiciones técnicas de los nuevos proyectos que consideren conveniente someter;
 - b) Que distribuya las enmiendas y sugerencias recibidas en conformidad con lo previsto en los incisos i) y ii) del apartado a) por lo menos dos meses antes de la apertura de la Conferencia;
 - c) Que adopte las demás disposiciones necesarias para la convocación de la Conferencia, entre ellas la preparación y distribución del proyecto de reglamento provisional de la Conferencia y de los demás documentos necesarios.

RESOLUCIÓN 1203 (XLII)

El Consejo Económico y Social,

Recordando su resolución 1129 (XLI) de 26 de julio de 1966 sobre las disposiciones para una conferencia internacional a fin de reemplazar la Convención sobre la Circulación por Carretera y el Protocolo relativo a las Señales de Carretera, hechos en Ginebra el 19 de septiembre de 1949,

Tomando nota del informe del Secretario General de 16 de marzo de 1967, en la forma enmendada por su nota de 3 de abril de 1967,

Decide que la fecha de la conferencia establecida en la resolución 1129 (XLI) debe modificarse:

- a) En el párrafo 3 de dicha resolución, suprimiendo las palabras que se encuentran a continuación de « Viena » y sustituyéndolas consiguientemente por las palabras « del 30 de septiembre al 1° de noviembre de 1968 »;
- b) En el párrafo 5, sustituyendo « seis meses » por « cuatro meses », en el inciso a), y sustituyendo « tres meses » por « dos meses », en el inciso b).

2. Las fechas previstas para la Conferencia en esta última resolución se aplazaron a petición del Gobierno huésped y la Conferencia sobre la Circulación por Carretera se reunió del 7 de octubre al 8 de noviembre de 1968.

Estuvieron representados por delegaciones en la Conferencia los Gobiernos de los siguientes Estados:

Afganistán	Ghana	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Arabia Saudita	Grecia	República Árabe Unida
Argelia	Hungría	República Centrafricana
Argentina	India	República de Corea
Australia	Indonesia	República Dominicana
Austria	Irán	República Federal de Alemania
Bélgica	Israel	República Socialista Soviética de Bielorrusia
Brasil	Italia	República Socialista Soviética de Ucrania
Bulgaria	Japón	Rumania
Canadá	Kenia	San Marino
Costa Rica	Kuwait	Santa Sede
Checoslovaquia	Liberia	Sudán
Chile	Libia	Suecia
China	Luxemburgo	Suiza
Chipre	Malasia	Tailandia
Dinamarca	Malí	Turquía
Ecuador	México	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
España	Mónaco	Venezuela
Estados Unidos de América	Nigeria	Yugoslavia
Filipinas	Noruega	
Finlandia	Países Bajos	
Francia	Perú	
Gabón	Polonia	
	Portugal	

Estuvieron representados por observadores en la Conferencia los Gobiernos de los siguientes Estados:

Bolivia	Cuba	Nicaragua
Colombia	Guatemala	

La Organización Internacional del Trabajo, la Organización Mundial de la Salud y el Organismo de Energía Atómica estuvieron representados en la Conferencia a título consultivo.

Estuvieron representadas por observadores en la Conferencia las siguientes organizaciones:

A. *Organizaciones intergubernamentales:*

Comisión de las Comunidades Europeas
 Conferencia Europea de Ministros de Transportes
 Consejo de Europa
 Consejo Nórdico
 Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
 Liga de los Estados Arabes
 Organización para la Colaboración Ferroviaria

B. *Organizaciones no gubernamentales:*

Asociación Internacional para la prevención de Accidentes de Carretera
 Cámara de Comercio Internacional

Comisión Internacional del Alumbrado
 Comité Europeo de Seguros
 Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres
 Confederación Internacional de Sindicatos Cristianos
 Federación Internacional de Carreteras
 Federación Internacional de Funcionarios Superiores de Policía
 Federación Sindical Mundial
 Liga de Sociedades de la Cruz Roja
 Oficina Permanente Internacional de Constructores de Automóviles
 Oficina Permanente Internacional de Constructores de Motocicletas
 Organización Internacional de Policía Criminal
 Organización Internacional de Unificación de Normas
 Organización Mundial del Turismo y del Automóvil
 Unión Internacional de Ferrocarriles
 Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo
 Unión Internacional de Transportes por Carretera
 Unión Internacional de Transportes Públicos.

3. La Conferencia tuvo ante sí y utilizó como base de discusión un proyecto de Convención sobre la circulación vial y un proyecto de Convención sobre la señalización vial preparados por el Secretario General.¹

4. Basándose en sus deliberaciones, registradas en las actas resumidas de sus sesiones plenarias y en las actas resumidas de las decisiones adoptadas por sus comisiones principales, la Conferencia ha elaborado y abierto a la firma una Convención sobre la circulación vial y una Convención sobre la señalización vial.

5. La Conferencia ha aprobado además la siguiente resolución titulada « Homenaje al Gobierno y el pueblo de la República de Austria »:

« La Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Circulación por Carretera, al finalizar sus trabajos en Viena el 7 de noviembre de 1968, desea hacer constar su profundo agradecimiento al pueblo y el Gobierno de Austria y a la ciudad de Viena por la grata y generosa hospitalidad ofrecida a todos los delegados de la Conferencia. »

EN TESTIMONIO DE LO CÚAL los infrascritos representantes han firmado esta Acta Final.

HECHO en Viena el día ocho de noviembre de mil novecientos sesenta y ocho en un solo ejemplar en chino, español, francés, inglés y ruso, siendo los cinco textos igualmente auténticos. El texto original será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, el cual enviará copias certificadas del mismo a cada uno de los Gobiernos invitados a enviar representantes a la Conferencia.

El Presidente
de la Conferencia:

A. BUZZI-QUATTRINI

El Secretario Ejecutivo
de la Conferencia:

F. D. MASSON

¹ Documentos E/CONF.56/1 y Add.1 y E/CONF.56/3 y Add.1.

FOR AFGHANISTAN:
POUR L'AFGHANISTAN:
阿富汗:
За Афганистан:
FOR EL AFGANISTÁN:

SAADULLAH YOSUFI

FOR ALGERIA:
POUR L'ALGÉRIE:
阿爾及利亞:
За Алжир:
FOR ARCELIA:

FOR ARGENTINA:
POUR L'ARGENTINE:
阿根廷:
За Аргентину:
FOR LA ARGENTINA:

CARLOS ORTIZ DE ROZAS

FOR AUSTRALIA:
POUR L'AUSTRALIE:
澳大利亞:
За Австралию:
FOR AUSTRALIA:

JOHN PERMEZEL

FOR AUSTRIA:
POUR L'AUTRICHE:
奧地利:
За Австрию:
FOR AUSTRIA:

KURT WALDHEIM
OTTO MITTERER

FOR BELGIUM:
POUR LA BELGIQUE:
比利時:
За Бельгию:
FOR BÉLGICA:

GEORGES PUTTEVILS

FOR BRAZIL:
POUR LE BRÉSIL:
巴西:
За Бразилию:
FOR EL BRASIL:

SYLVIO CARLOS DINIZ BORGES

FOR BULGARIA:
POUR LA BULGARIE:
保加利亞:
За България:
FOR BULGARIA:

DEMIR BORACHEV

FOR THE BYELORUSSIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE:
白俄羅斯蘇維埃社會主義共和國:
За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику:
FOR LA REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE BIELORRUSIA:

ANDREI VASILEVICH ZUBOVICH

FOR CANADA:
POUR LE CANADA:
加拿大:
За Канаду:
FOR EL CANADÁ:

GILLES SICOTTE

FOR THE CENTRAL AFRICAN REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE:
中非共和國:
За Центральноафриканскую Республику:
POUR LA RÉPÚBLICA CENTROAFRICANA:

FOR CHILE:
POUR LE CHILI:
智利:
За Чили:
FOR CHILE:

MIGUEL SERRANO

FOR CHINA:
POUR LA CHINE:
中國:
За Китай:
FOR CHINA:

PAO-NAN CHENG

FOR COSTA RICA:
POUR LE COSTA RICA:
哥斯大黎加:
За Коста-Рику:
FOR COSTA RICA:

FRANZ JOS. HASLINGER

FOR CYPRUS:
POUR CHYPRE:
賽普勒斯:
За Кипр:
FOR CHIPRE:

DINOS NICOLAOU APHAMIS

FOR CZECHOSLOVAKIA:
POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:
捷克斯拉夫:
За Чехословакию:
FOR CZECHOSLOVAKIA:

JOSEF DYKAST

FOR DENMARK:
POUR LE DANEMARK:
丹麥:
За Данию:
FOR DINAMARCA:

KRISTIAN FRØSIG
AAGE ANDERSEN

FOR THE DOMINICAN REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE:
多明尼加共和國:
За Доминиканскую Республику:
FOR LA REPÚBLICA DOMINICANA:

THEODOR SCHMIDT

FOR ECUADOR:
POUR L'ÉQUATEUR:
厄瓜多:
За Эквадор:
FOR EL ECUADOR:

ARSENIO LARCO DÍAZ

FOR THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY:
POUR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE:
德意志聯邦共和國:
За Федеративную Республику Германии:
FOR LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA:

OTTO LINDER

FOR FINLAND:
POUR LA FINLANDE:
芬蘭:
За Финляндию:
FOR FINLANDIA:

ENSIO HELANIEMI

FOR FRANCE:
POUR LA FRANCE:
法蘭西:
За Францию:
FOR FRANCIA:

JEAN GABARRA

FOR GABON:
POUR LE GABON:
加彭:
За Габон:
FOR EL GABÓN:

FOR GHANA:
POUR LE GHANA:
迦納:
За Гану:
FOR GRANA:

JONATHAN W. DECKER
8/11/68¹

FOR GREECE:
POUR LA GRÈCE:
希臘:
За Грецию:
FOR GRECIA:

ODYSSEUS N. PAPADAKIS

¹ 8 November 1968 — 8 novembre 1968.

FOR THE HOLY SEE:
POUR LE SAINT-SIÈGE:
教廷:
За Святейший престол:
FOR LA SANTA SEDE:

GEROLAMO PRIGIONE

FOR HUNGARY:
POUR LA HONGRIE:
匈牙利:
За Венгрию:
FOR HUNGRIA:

LÁSZLÓ FÖLDVARI

FOR INDIA:
POUR L'INDE:
印度:
За Индию:
FOR LA INDIA:

FOR INDONESIA:
POUR L'INDONÉSIE:
印度尼西亞:
За Индонезию:
FOR INDONESIA:

JUNUS POHAN

FOR IRAN:
POUR L'IRAN:
伊朗:
За Иран:
FOR EL IRÁN:

ASLAN AFSHAR

FOR ISRAEL:
POUR ISRAËL:
以色列:
За Израиль:
FOR ISRAEL:

EZRA KAMMA
JACOB FRISHER

FOR ITALY:
POUR L'ITALIE:
義大利:
За Италию:
FOR ITALIA:

LIONELLO COZZI

FOR JAPAN:
POUR LE JAPON:
日本:
За Японию:
FOR EL JAPÓN:

KINYA NIISEKI

FOR KENYA:
POUR LE KENYA:
肯亞:
За Кению:
FOR KENIA:

SHASHIKANT KANTIHAL RAVAL

FOR KUWAIT:
POUR LE KOWEÏT:
科威特:
За Кувейт:
FOR KUWAIT:

MOHAMMAD SAAD KHADI

FOR LEBANON:
POUR LE LIBAN:
黎巴嫩:
За Ливан:
FOR EL LÍBANO:

FOR LIBERIA:
POUR LE LIBÉRIA:
賴比瑞亞:
За Либерию:
FOR LIBERIA:

TILMON GARDINER

FOR LIRYA:
POUR LA LIBYE:
利比亞:
За Ливию:
FOR LIBIA:

ABDULLAH GIBRIL SALAH

FOR LUXEMBOURG:
POUR LE LUXEMBOURG:
盧森堡:
За Люксембург:
FOR LUXEMBURGO:

RENÉ LOGELIN

FOR MALAYSIA:
POUR LA MALAISIE:
馬來亞聯邦:
За Малайскую Федерацию:
FOR MALASIA:

ABDUL FATAH BIN ZAKARIA

FOR MALI:
POUR LE MALI:
馬利:
За МАЛИ:
FOR MALÍ:

MAHAMAR MAIGA

FOR MEXICO:
POUR LE MEXIQUE:
墨西哥:
За Мексику:
FOR MÉXICO:

G. MORALES GARZA

FOR MONACO:
POUR MONACO:
摩納哥:
За Монако:
FOR MÓNACO:

FOR MOROCCO:
POUR LE MAROC:
摩洛哥:
За Марокко:
FOR MARRUECOS:

FOR THE NETHERLANDS:
POUR LES PAYS-BAS:
荷蘭:
За Нидерланды:
FOR LOS PAÍSES BAJOS:

For the Kingdom of the Netherlands:
Pour le Royaume des Pays-Bas :
JOHAN KAUFMANN
ADRIAN H. RIJNBERG

FOR NIGERIA:
POUR LA NIGERIA:
奈及利亞:
За Нигерию:
FOR NIGERIA:

ETIM INYANG

FOR NORWAY:
POUR LA NORVÈGE:
挪威:
За Норвегию:
FOR NORUEGA:

ROLF NORMAN TORGERSEN

FOR PERU:
POUR LE PÉROU:
秘魯:
За Перу:
FOR EL PERÚ:

ENRIQUE LAFOSSE

FOR THE PHILIPPINES:
POUR LES PHILIPPINES:
菲律賓:
За Филиппины:
FOR FILIPINAS:

BALTAZAR AQUINO
ROMEO FLORES EDU

FOR POLAND:
POUR LA POLOGNE:
波蘭:
За Польшу:
FOR POLONIA:

JÓZEF WOJCIECHOWSKI

FOR PORTUGAL:
POUR LE PORTUGAL:
葡萄牙:
За Португалию:
FOR PORTUGAL:

ARMANDO DE PAULA COELHO
ANTONIO BRITO DA SILVA

FOR THE REPUBLIC OF KOREA:
POUR LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE:
大韓民國:
За Корейскую Республику:
FOR LA REPÚBLICA DE COREA:

TONG UN PARK

FOR ROMANIA:
POUR LA ROUMANIE:
羅馬尼亞:
За Румынию:
FOR RUMANIA:

VICTOR MATEEVICI

FOR SAN MARINO:
POUR SAINT-MARIN:
聖馬利諾:
За Сан-Марино:
FOR SAN MARINO:

WILHELM MULLER-FEMBECK

FOR SAUDI ARABIA:
POUR L'ARABIE SAOUDITE:
沙烏地阿拉伯:
За Саудовскую Аравию:
FOR ARABIA SAUDITA:

ABDUL MUNEM BAS

●
FOR SPAIN:
POUR L'ESPAGNE:
西班牙:
За Испанию:
FOR ESPAÑA:

JOAQUÍN BUJO-DULCE
M. DE C. F.

FOR THE SUDAN:
POUR LE SOUDAN:
蘇丹:
За Судан:
FOR EL SUDÁN:

ALI YASSIN

FOR SWEDEN:
POUR LA SUÈDE:
瑞典:
За Швецию:
FOR SUECIA:

BERTIL G. HOLMQUIST

FOR SWITZERLAND:
POUR LA SUISSE:
瑞士:
За Швейцарию:
FOR SUIZA:

OSCAR SCHÜRCH

FOR THAILAND:
POUR LA THAÏLANDE:
泰國:
За Таиланд:
FOR TAILANDIA:

MANU AMATAYAKUL

FOR TURKEY:

POUR LA TURQUIE:

土耳其:

За Турцию:

FOR TURQUÍA:

GÜLTEKIN TOPÇAM

FOR THE UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:

POUR LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE D'UKRAINE:

烏克蘭蘇維埃社會主義共和國:

За Украинскую Советскую Социалистическую Республику:

FOR LA REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE UCRANIA:

МАКАР МАКАРОВИЧ YASHNIK

FOR THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:

POUR L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES:

蘇維埃社會主義共和國聯邦:

За Союз Советских Социалистических Республик:

FOR LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS:

BORIS TIKHONOVICH SHUMILIN

FOR THE UNITED ARAB REPUBLIC:

POUR LA RÉPUBLIQUE ARABE UNIE:

阿拉伯聯合共和國:

За Объединенную Арабскую Республику:

FOR LA REPÚBLICA ARABE UNIDA:

MAHMOUD YOUNIS EL ANSARY

YOUSSEF EZZELDINE

FOR THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:

POUR LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD:

大不列顛及北愛爾蘭聯合王國:

За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:

FOR EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE:

JAMES RICHARD MADGE

FOR THE UNITED STATES OF AMERICA:

POUR LES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE:

美利堅合衆國:

За Соединенные Штаты Америки:

POR LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA:

WILLIAM J. STIBRAVY

CHARLES W. PRISK

HENRY H. KELLY

FOR VENEZUELA:

POUR LE VENEZUELA:

委內瑞拉:

За Венесуэлу:

POR VENEZUELA:

FRANCISCO AZPURUA ESPINOZA

FOR YUGOSLAVIA:

POUR LA YOUGOSLAVIE:

南斯拉夫:

За Югославию:

POR YUGOSLAVIA:

LAZAR MOJSOV

ANNEX A

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

ANNEXE A

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

ANNEX A

No. 171. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF IRAN RELATING TO A MILITARY MISSION TO IRAN. SIGNED AT TEHRAN ON 6 OCTOBER 1947¹

EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Tehran on 13 November 1975 and 18 January 1976, which came into force on 18 January 1976 by the exchange of the said notes, the above-mentioned Agreement, as amended and extended, was further extended¹ for a period of one year beginning on 21 March 1976.

Certified statement was registered by the United States of America on 19 May 1977.

ANNEXE A

N° 171. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE L'IRAN CONCERNANT UNE MISSION MILITAIRE EN IRAN. SIGNÉ À TÉHÉРАН LE 6 OCTOBRE 1947¹

PROROGATION

Aux termes d'un accord sous forme d'échange de notes en date à Téhéran des 13 novembre 1975 et 18 janvier 1976, lequel est entré en vigueur le 18 janvier 1976 par l'échange desdites notes, l'Accord susmentionné, tel que modifié et prorogé, a été à nouveau prorogé¹ pour une période d'une année à compter du 21 mars 1976.

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Etats-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 11, p. 303; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1, 2 and 3, as well as annex A in volumes 776, 822, 912, 937 and 991.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 11, p. 303; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 1, 2 et 3, ainsi que l'annexe A des volumes 776, 822, 912, 937 et 991.

No. 1055. MUTUAL DEFENSE ASSISTANCE AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND NORWAY. SIGNED AT WASHINGTON ON 27 JANUARY 1950¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING ANNEX C OF THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, AS AMENDED. OSLO, 21 NOVEMBER AND 1 DECEMBER 1975

Authentic text: English.

Registered by the United States of America on 19 May 1977.

1

The American Embassy to the Norwegian Ministry of Foreign Affairs

M-74

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Royal Norwegian Ministry of Foreign Affairs and, with reference to Paragraph 1, Article IV of the Mutual Defense Assistance Agreement between the United States and Norway signed at Washington on January 27, 1950,³ has the honor to state for the information of the Ministry that the minimum amount of Norwegian Kroner necessary during the United States Government fiscal year 1976 (July 1, 1975-September 30, 1976) for the administrative expenditures of the United States Embassy at Oslo in connection with the implementation of the Agreement, including those of related training in Norway, has been estimated to be Norwegian Kroner 1,946,789. The Ministry will note in this connection that the foregoing amount covers a fifteen month period in consideration of the fact that the United States Government's fiscal year has been revised by Act of Congress to commence in 1976 on October 1 and to end on September 30 for this and future years.

The Embassy also has the honor to state that the requested amount of Norwegian Kroner 1,946,789 includes a shortfall of Norwegian Kroner 30,073 in the United States Government's estimated requirements for FY-1974.

The Embassy furthermore has the honor to state for the information of the Ministry that the Norwegian Government contributed Norwegian Kroner 1,217,380 for the United States Government's fiscal year 1975 expenses.

The Embassy proposes that, in accordance with the previous practice, Annex C of the Bilateral Agreement be amended to read as follows:

“In implementation of paragraph (1) of Article IV of the Mutual Defense Agreement between the Governments of the United States of America and Norway, the Government of Norway will deposit Norwegian Kroner at such times as requested in an account designated by the United States Embassy at Oslo, not to exceed in total Norwegian Kroner 1,946,789 for its use on behalf of the Government of the United States of America for Administrative expenditures within Norway in connection with carrying out that Agreement for the fifteen month period ending September 30, 1976.”

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 80, p. 241; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 2 to 11, as well as annex A in volumes 776, 822, 898, 937 and 979.

² Came into force on 1 December 1975 by the exchange of the said notes.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 80, p. 241.

It is suggested that, if acceptable to the Norwegian Government, this Note and the Ministry's reply together shall constitute an Amendment to Annex C of the Mutual Defense Assistance Agreement between the United States of America and Norway, signed at Washington, D. C., on January 27, 1950.

Oslo, Norway, November 21, 1975.

Embassy of the United States of America

11

The Norwegian Ministry of Foreign Affairs to the American Embassy

MINISTÈRE ROYAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES¹

The Royal Ministry of Foreign Affairs presents its compliments to the Embassy of the United States of America and has the honour to acknowledge receipt of the Embassy's Note No. M-74 of 21 November 1975 regarding the payment of administrative expenditures of the Embassy in connection with the carrying out of the Mutual Defense Assistance Agreement between Norway and the United States signed at Washington on 27 January 1950.

The Ministry has the honour to state that the Norwegian Government agrees to the proposal made in the Embassy's Note to the effect that Annex C of the Bilateral Agreement be amended to read as follows:

[See note I]

The Ministry agrees that the Embassy's Note of 21 November 1975 together with this reply constitute an amendment to Annex C of the Mutual Defense Assistance Agreement between Norway and the United States of America, signed at Washington, D.C., on 27 January 1950.

The Royal Ministry avails itself of this opportunity to renew to the Embassy of the United States of America the assurance of its highest consideration.

Oslo, 1 December 1975.

Embassy of the United States of America
Oslo

¹ Royal Ministry of Foreign Affairs.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 1055. ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA NORVÈGE
RELATIF À L'AIDE POUR LA DÉFENSE MUTUELLE. SIGNÉ À WASHINGTON LE 27 JANVIER 1950¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ANNEXE C DE L'ACCORD
SUSMENTIONNÉ; TEL QUE MODIFIÉ: OSLO, 21 NOVEMBRE ET 1^{ER} DÉCEMBRE 1975

Texte authentique : anglais.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

I

*L'Ambassade des États-Unis d'Amérique au Ministère norvégien
des Affaires étrangères*

M-74

L'Ambassade des États-Unis d'Amérique présente ses compliments au Ministère des Affaires étrangères du Royaume de Norvège et, se référant au paragraphe 1 de l'article IV de l'Accord relatif à l'aide pour la défense mutuelle entre les États-Unis d'Amérique et la Norvège, signé à Washington le 27 janvier 1950³, a l'honneur de lui faire savoir que le montant minimum des devises norvégiennes dont l'Ambassade des États-Unis d'Amérique à Oslo aura besoin pendant l'exercice 1976 (1^{er} juillet 1975-30 septembre 1976) pour régler les dépenses d'administration entraînées par l'application dudit Accord, y compris les frais de formation du personnel en Norvège, a été évalué à 1 946 789 couronnes. Le Ministère observera à ce propos que la somme ci-dessus couvre une période de 15 mois, car l'exercice budgétaire du Gouvernement des États-Unis a été révisé par une loi du Congrès afin de commencer le 1^{er} octobre et de s'achever le 30 septembre, dès 1976 et pour les années à venir.

L'Ambassade tient également à faire savoir que le montant de 1 946 789 couronnes comprend 30 073 couronnes non prévues dans l'état estimatif pour l'exercice 1974.

L'Ambassade a également l'honneur de faire savoir au Ministère que le Gouvernement norvégien a versé 1 217 380 couronnes à titre de contribution à la couverture des dépenses du Gouvernement des États-Unis durant l'exercice 1975.

L'Ambassade propose que, conformément à la pratique suivie jusqu'ici, l'annexe C à l'Accord bilatéral soit modifiée comme suit :

« En application du paragraphe 1 de l'article IV de l'Accord relatif à l'aide pour la défense mutuelle entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la Norvège, le Gouvernement de la Norvège déposera, lorsqu'il en sera prié, des couronnes norvégiennes à un compte désigné par l'Ambassade des États-Unis à Oslo, jusqu'à concurrence de 1 946 789 couronnes norvégiennes; le Gouvernement des États-Unis d'Amérique se servira du montant de ce compte pour couvrir les dépenses d'administration qu'il aura à supporter en Norvège, du fait de l'application de l'Accord, pendant la période prenant fin le 30 septembre 1976. »

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 80, p. 241; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 2 à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 776, 822, 898, 937 et 979.

² Entré en vigueur le 1^{er} décembre 1975 par l'échange desdites notes.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 80, p. 241.

L'Ambassade propose que, si cette suggestion rencontre l'agrément du Gouvernement norvégien, la présente note, ainsi que la réponse du Ministère, constituent une modification de l'annexe C à l'Accord relatif à l'aide pour la défense mutuelle entre les Etats-Unis d'Amérique et la Norvège, signé à Washington (D.C.) le 27 janvier 1950.

Oslo (Norvège) le 21 novembre 1975.

Ambassade des Etats-Unis d'Amérique

II

*Le Ministère norvégien des Affaires étrangères
à l'Ambassade des Etats-Unis d'Amérique*

MINISTÈRE ROYAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Le Ministère royal des Affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade des Etats-Unis d'Amérique et a l'honneur d'accuser réception de la note de l'Ambassade n° M-74, en date du 21 novembre 1975, concernant le règlement des dépenses d'administration encourues par l'Ambassade pour l'exécution de l'Accord relatif à l'aide pour la défense mutuelle entre la Norvège et les Etats-Unis, signé à Washington le 27 janvier 1950.

Le Ministère a l'honneur de déclarer que le Gouvernement norvégien accepte, comme le propose la note de l'Ambassade, que l'annexe C à l'Accord bilatéral soit modifiée comme suit :

[Voir note I]

Le Ministère accepte que la note de l'Ambassade en date du 21 novembre 1975 et la présente réponse constituent une modification de l'annexe C à l'Accord relatif à l'aide pour la défense mutuelle entre la Norvège et les Etats-Unis d'Amérique, signé à Washington (D.C.) le 27 janvier 1950.

Veuillez agréer, etc.

Oslo, le 1^{er} décembre 1975.

Ambassade des Etats-Unis d'Amérique
Oslo

No. 1671. A. CONVENTION ON ROAD TRAFFIC. SIGNED AT GENEVA ON
19 SEPTEMBER 1949¹

TERMINATION IN RELATIONS BETWEEN THE CONTRACTING PARTIES TO
THE CONVENTION ON ROAD TRAFFIC CONCLUDED AT VIENNA ON
8 NOVEMBER 1968² (*Note by the Secretariat*)

Article 48 of the above-mentioned Convention of 8 November 1968 provides that upon entry into force the latter Convention shall terminate and replace, in relations between the Contracting Parties thereto, the Convention on Road Traffic signed at Geneva on 19 September 1949

(21 May 1977)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 125, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 2 to 10, as well as annex A in volumes 770, 783, 797, 846, 848, 892 and 996.

² See p. 17 of this volume.

N° 1671. A. CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE. SIGNÉE À
GENÈVE LE 19 SEPTEMBRE 1949¹

ABROGATION DANS LES RELATIONS ENTRE LES PARTIES CONTRACTANTES
À LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE CONCLUE À
VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968² (*Note du Secrétariat*)

L'article 48 de la Convention susmentionnée du 8 novembre 1968 dispose que cette dernière abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Convention sur la circulation routière signée à Genève le 19 septembre 1949

(21 mai 1977)

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 125, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les index cumulatifs n°s 2 à 10, ainsi que l'annexe A des volumes 770, 783, 797, 846, 848, 892 et 996.

² Voir p. 17 du présent volume.

No. 4214. CONVENTION ON THE INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION. DONE AT GENEVA ON 6 MARCH 1948¹

N° 4214. CONVENTION RELATIVE À LA CRÉATION D'UNE ORGANISATION MARITIME CONSULTATIVE INTERGOUVERNEMENTALE. FAITE À GENÈVE LE 6 MARS 1948¹

ACCEPTANCE

Instrument deposited on:

19 May 1977

QATAR

(With effect from 19 May 1977.)

Registered ex officio on 19 May 1977.

ACCEPTATION

Instrument déposé le :

19 mai 1977

QATAR

(Avec effet au 19 mai 1977.)

Enregistré d'office le 19 mai 1977.

No. 5270. AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND ECUADOR RELATING TO A CO-OPERATIVE PROGRAM IN ECUADOR FOR THE OBSERVATION AND TRACKING OF SATELLITES AND SPACE VEHICLES. SIGNED AT QUITO ON 24 FEBRUARY 1960²

N° 5270. ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET L'ÉQUATEUR RELATIF À UN PROGRAMME DE COOPÉRATION POUR L'OBSERVATION ET LE REPÉRAGE EN ÉQUATEUR DE SATELLITES ET D'ENGINS SPATIAUX. SIGNÉ À QUITO LE 24 FÉVRIER 1960²

TERMINATION (*Note by the Secretariat*)

The Government of the United States of America registered on 19 May 1977 the Agreement between the United States and Ecuador relating to the co-operative program in Ecuador for the observation and tracking of satellites and space vehicles signed at Quito on 18 September 1975.³

The said Agreement, which came into force on 18 September 1975, provides in its article X for the termination of the above-mentioned Agreement, as extended and modified.

(19 May 1977)

ABROGATION (*Note du Secrétariat*)

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique a enregistré le 19 mai 1977 à l'Accord entre les Etats-Unis et l'Equateur relatif au programme de coopération pour l'observation et le repérage en Equateur de satellites et d'engins spatiaux signé à Quito le 18 septembre 1975³.

Ledit Accord, qui est entré en vigueur le 18 septembre 1975, stipule à son article X l'abrogation de l'Accord susmentionné, tel que prorogé et modifié.

(19 mai 1977)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 289, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 11, as well as annex A in volumes 784, 814, 820, 834, 857, 860, 861, 885, 886, 892, 897, 898, 899, 907, 913, 928, 942, 954, 963, 973, 980, 985, 987, 999, 1001, 1006, 1007, 1017, 1021, 1023, 1025 and 1031.

² *Ibid.*, vol. 371, p. 55, and annex A in volumes 546 and 797.

³ *Ibid.*, vol. 1041, No. I-15685.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 289, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 4 à 11, ainsi que l'annexe A des volumes 784, 814, 820, 834, 857, 860, 861, 885, 886, 892, 897, 898, 899, 907, 913, 928, 942, 954, 963, 973, 980, 985, 987, 999, 1001, 1006, 1007, 1017, 1021, 1023, 1025 et 1031.

² *Ibid.*, vol. 371, p. 55, et annexe A des volumes 546 et 797.

³ *Ibid.*, vol. 1041, n° I-15685.

No. 5786. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES. SIGNED AT MEXICO ON 15 AUGUST 1960¹

N° 5786. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À MEXICO LE 15 AOÛT 1960¹

EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Tlatelolco on 14 April 1976 and at Mexico City on 29 April 1976, which came into force on 29 April 1976, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes, the above-mentioned Agreement was extended¹ until 30 April 1977.

Certified statement was registered by the United States of America on 19 May 1977.

PROROGATION

Aux termes d'un accord conclu sous forme d'échange de notes en date à Tlatelolco du 14 avril 1976 et à Mexico du 29 avril 1976, lequel est entré en vigueur le 29 avril 1976, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes, l'Accord susmentionné a été prorogé¹ jusqu'au 30 avril 1977.

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Etats-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 402, p. 177, and annex A in volumes 505, 531, 580, 697, 756, 800, 916, 937, 953 and 1020.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 402, p. 177, et annexe A des volumes 505, 531, 580, 697, 756, 800, 916, 937, 953 et 1020.

No. 7822. CONVENTION CONCERNING THE RECOGNITION AND ENFORCEMENT OF DECISIONS RELATING TO MAINTENANCE OBLIGATIONS TOWARDS CHILDREN. OPENED FOR SIGNATURE AT THE HAGUE ON 15 APRIL 1958¹

N° 7822. CONVENTION CONCERNANT LA RECONNAISSANCE ET L'EXÉCUTION DES DÉCISIONS EN MATIÈRE D'OBLIGATIONS ALIMENTAIRES ENVERS LES ENFANTS. OUVERTE À LA SIGNATURE À LA HAYE LE 15 AVRIL 1958¹

ENTRY INTO FORCE of the Convention in the relations between Switzerland and Surinam.

Declaration accepting the accession by Surinam received by the Government of the Netherlands on:

4 March 1977

SWITZERLAND

(With effect from 4 March 1977.)

ENTRÉE EN VIGUEUR de la Convention en ce qui concerne les relations entre la Suisse et le Surinam.

Déclaration d'acceptation de l'adhésion du Surinam reçue par le Gouvernement néerlandais le :

4 mars 1977

SUISSE

(Avec effet au 4 mars 1977.)

ENTRY INTO FORCE of the Convention in the relations between Turkey and Surinam.

Declaration accepting the accession by Surinam received by the Government of the Netherlands on:

30 March 1977

TURKEY

(With effect from 30 March 1977.)

Certified statements were registered by the Netherlands on 19 May 1977.

ENTRÉE EN VIGUEUR de la Convention en ce qui concerne les relations entre la Turquie et le Surinam.

Déclaration d'acceptation de l'adhésion du Surinam reçue par le Gouvernement néerlandais le :

30 mars 1977

TURQUIE

(Avec effet au 30 mars 1977.)

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par les Pays-Bas le 19 mai 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 539, p. 27; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 8 and 10, and annex A in volumes 764, 767, 781, 794, 832, 835, 848, 854, 856, 865, 871, 875, 894, 917, 930, 945, 949, 954, 1021, 1033 and 1038.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 539, p. 27; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 8 et 10, ainsi que l'annexe A des volumes 764, 767, 781, 794, 832, 835, 848, 854, 856, 865, 871, 875, 894, 917, 930, 945, 949, 954, 1021, 1033 et 1038.

No. 10911. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND HUNGARY CONCERNING TRADE IN COTTON TEXTILES. WASHINGTON, 13 AUGUST 1970¹

N° 10911. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA HONGRIE RELATIF AU COMMERCE DES TEXTILES DE COTON. WASHINGTON, 13 AOÛT 1970¹

TERMINATION (*Note by the Secretariat*)

The Government of the United States of America registered on 19 May 1977 the exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and the Hungarian People's Republic relating to trade in textiles: consultations on market disruption, dated at Budapest on 12 and 18 February 1976.²

The said Agreement, which came into force on 18 February 1976, provides for the termination of the above-mentioned Agreement of 13 August 1970, as amended.

(19 May 1977)

ABROGATION (*Note du Secrétariat*)

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique a enregistré le 19 mai 1977 l'échange de notes constituant un accord entre les Etats-Unis d'Amérique et la République populaire de Hongrie relatif au commerce des textiles : consultations sur la désorganisation du marché, en date à Budapest des 12 et 18 février 1976².

Ledit Accord, qui est entré en vigueur le 18 février 1976, stipule qu'il abroge l'Accord susmentionné du 13 août 1970, tel que modifié.

(19 mai 1977)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 763, p. 59, and annex A in volumes 822 and 953.

² *Ibid.*, vol. 1041, No. I-15689.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 763, p. 59, et annexe A des volumes 822 et 953.

² *Ibid.*, vol. 1041, n° I-15689.

No. 11136. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE SOCIALIST FEDERAL REPUBLIC OF YUGOSLAVIA CONCERNING TRADE IN COTTON TEXTILES. BELGRADE, 31 DECEMBER 1970¹

N° 11136. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE SOCIALISTE DE YOUGOSLAVIE RELATIF AU COMMERCE DES TEXTILES DE COTON. BELGRADE, 31 DÉCEMBRE 1970¹

TERMINATION (*Note by the Secretariat*)

The Government of the United States of America registered on 19 May 1977 the exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and the Socialist Republic of Yugoslavia relating to consultation on market disruption in textiles dated at Belgrade on 14 January 1976.²

The said Agreement, which came into force on 14 January 1976, provides for the termination of the above-mentioned Agreement of 31 December 1970, as amended.

(19 May 1977)

ABROGATION (*Note du Secrétariat*)

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique a enregistré le 19 mai 1977 l'échange de notes constituant un accord entre les Etats-Unis d'Amérique et la République socialiste de Yougoslavie relatif aux consultations sur la désorganisation du marché des textiles en date à Belgrade du 14 janvier 1976.²

Ledit Accord, qui est entré en vigueur le 14 janvier 1976, stipule qu'il abroge l'Accord susmentionné du 31 décembre 1970, tel que modifié.

(19 mai 1977)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 781, p. 291, and annex A in volume 912.

² *Ibid.*, vol. 1041, No. I-15688.

Vol 1042. A-11136

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 781, p. 291, et annexe A du volume 912.

² *Ibid.*, vol. 1041, n° I-15688.

No. 11279. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND CANADA FOR CO-OPERATION IN A JOINT PROGRAM OF EXPERIMENTAL REMOTE SENSING FROM SATELLITES AND AIRCRAFT. WASHINGTON, 14 MAY 1971¹

N° 11279. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD DE CO-OPÉRATION ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE CANADA POUR L'EXÉCUTION D'UN PROGRAMME COMMUN DANS LE DOMAINE DE L'EXPÉRImentation DE LA PERCEPTION À DISTANCE À PARTIR DE SATELLITES ET D'AÉRONEFS. WASHINGTON, 14 MAI 1971¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING AND EXTENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. OTTAWA, 19 MARCH 1976, AND WASHINGTON, 22 MARCH 1976

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT ET PROROGÉANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. OTTAWA, 19 MARS 1976, ET WASHINGTON, 22 MARS 1976

Authentic texts: English and French.

Textes authentiques : anglais et français.

Registered by the United States of America on 19 May 1977.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

I

*The Canadian Ambassador
to the Secretary of State*

*L'Ambassadeur du Canada
au Secrétaire d'Etat*

AMBASSADE
DU CANADA

CANADIAN
EMBASSY

CANADIAN
EMBASSY

AMBASSADE
DU CANADA

March 19, 1976

Le 19 mars 1976

No. 103

N° 103

Sir,

Monsieur,

I have the honour to refer to the Agreement dated May 14, 1971¹ between our two Governments regarding remote sensing from satellites and aircraft effected by an exchange of notes and to propose that the Agreement be extended for a further period of five years commencing on May 14, 1975 under the terms of the Notes of May 14, 1971 and the Annex thereto and that the following additional provisions be added to it:

J'ai l'honneur de me référer à notre Accord du 14 mai 1971 concernant la télé-détection à partir de satellites et d'aéronefs, accord auquel nous sommes parvenus par un échange de notes, et de proposer que ledit Accord soit prorogé de cinq ans à compter du 14 mai 1975 en vertu de la Note du 14 mai 1971 et de son annexe et que les nouvelles dispositions suivantes y soient ajoutées :

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 793, p. 69.

² Came into force on 22 March 1976, the date of the note in reply, with effect from 14 May 1975, in accordance with the provisions of the said notes.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 793, p. 69.

² Entré en vigueur le 22 mars 1976, date de la note de réponse, avec effet au 14 mai 1975, conformément aux dispositions desdites notes.

(1) Under the experimental earth resources programme, the Canadian Department of Energy, Mines and Resources (EMAR) will acquire data directly from NASA's Landsat-type satellites (formerly called Earth Resources Technology Satellites) at two ground stations located in Canada: one near Prince Albert, Saskatchewan, and the second in the east coast region.

(2) Catalogue listings of Landsat data processed by the Canadian ground system as well as ground station tape recorder logs will be provided to NASA on a monthly basis.

(3) This Agreement, as extended, assures EMAR access to Landsat 1, 2, and C satellites. Access is assured to Landsat 1 and 2 for period of one year from the date of launching of Landsat 2 (January 22, 1975) without charge by NASA. It is understood, however, that NASA may thereafter establish some cost-sharing arrangement for participating ground stations. Before doing so, however, NASA will consult with EMAR.

(4) For the purposes of this Agreement, it is understood that EMAR and other Canadian Government agencies participating in the programme will ensure unrestricted public availability of all Landsat data of areas within range of the Canadian ground stations at a fair and reasonable charge, and will provide, free of charge, processed Landsat data required by non-USA and non-Canadian principal investigators as selected under the NASA Landsat Investigation Programme, whose test sites are in range of Canadian ground stations.

(5) The present Agreement shall be subject to review by the two Governments at any time following acceptance by both Governments of a future multilateral instrument in the form of guidelines, principles or agreements dealing with the same substantive matters.

If these proposals meet with the approval of the Government of the United States, I have the honour further to propose that this Note, which is equally authentic in

(1) En vertu du programme expérimental de télédétection des ressources terrestres, le ministère canadien de l'Énergie, des Mines et des Ressources (EMR) captera directement les données provenant des satellites de type Landsat de la NASA (autrefois appelés satellites de détection des ressources terrestres) à partir de deux stations terriennes situées au Canada, l'une près de Prince Albert (Saskatchewan) et l'autre, sur la côte est.

(2) Un catalogue contenant la liste des données Landsat traitées par nos installations au sol ainsi que les registres des enregistrements des stations susmentionnées seront remis mensuellement à la NASA.

(3) La prorogation de l'Accord assure à l'EMR l'accès aux satellites Landsat 1, 2 et C. La Partie canadienne aura accès aux satellites Landsat 1 et 2 pour une durée d'un an à partir de la date de lancement de Landsat 2 (le 22 janvier 1975) et cela, gratuitement de la part de NASA. Il est toutefois entendu que la NASA pourra subsequmment établir une entente de partage des frais avec les stations terriennes participantes. Avant de le faire, elle devra toutefois consulter l'EMR.

(4) Aux fins du présent Accord, il est entendu que l'EMR et les autres organismes du Gouvernement canadien participants donneront au public, moyennant des droits justes et raisonnables, libre accès à toutes les données Landsat se rapportant aux régions couvertes par les stations terriennes canadiennes et qu'ils fourniront gratuitement les données traitées telles que requises aux chercheurs principaux autres que canadiens et américains, tels que choisis en vertu du *Landsat Investigation Programme* de la NASA et dont les sites d'essais se trouvent à l'intérieur du territoire couvert par les stations terriennes canadiennes.

(5) Les deux Gouvernements pourront réviser le présent Accord à tout moment suivant leur acceptation d'un mécanisme d'entente multilatéral à venir, pouvant prendre la forme de lignes directrices, principes ou accords se rapportant aux mêmes questions de fond.

Si ces propositions rencontrent l'accord du Gouvernement des États-Unis, j'ai de plus l'honneur de proposer que cette Note, qui fait également foi en français et en

English and French, and your reply to that effect, shall constitute an Agreement between our two Governments to extend the Agreement constituted by the Exchange of Notes of May 14, 1971, for a period of five years commencing on May 14, 1975, and to amend it by adding the additional provisions stipulated hereinabove, and to propose that this Agreement enter into force on the date of your reply with effect from May 14, 1975 as far as the extension of the earlier Agreement is concerned. It is understood that the present Agreement may be terminated by either Government upon six months notice to the other, or extended further by the mutual agreement of the two Governments.

Please accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

[Signed]

J. H. WARREN
Ambassador

The Honourable Henry A. Kissinger
The Secretary of State
Washington, D.C.

anglais, et votre réponse à cet effet, constitueront un Accord entre nos deux Gouvernements en vue de proroger l'Accord constitué par l'échange de Notes du 14 mai 1971 pour une période de cinq ans à compter du 14 mai 1975 et de l'amender en y ajoutant les nouvelles dispositions stipulées ci-dessus, et de proposer que le présent Accord entre en vigueur à la date de votre réponse avec effet au 14 mai 1975 pour ce qui a trait à la prorogation de l'Accord antérieur. Il est entendu que le présent Accord peut être résilié par l'un ou l'autre Gouvernement moyennant préavis de six mois ou prorogé à nouveau de consentement mutuel des deux Gouvernements.

Veillez agréer, Monsieur, les assurances de ma très haute considération.

L'Ambassadeur,

[Signé]

J. H. WARREN

L'Honorable Henry A. Kissinger
Secrétaire d'Etat
Washington (D.C.)

II

[TRADUCTION — TRANSLATION]

*The Secretary of State
to the Canadian Ambassador*

DEPARTMENT OF STATE
WASHINGTON

March 22, 1976

Excellency:

I have the honor to refer to your note No. 103 of March 19, 1976 in which you propose the renewal, for a further period of five years of the agreement between the Government of the United States and the Government of Canada concerning a joint program in the field of experimental remote sensing from satellites and aircraft, which was effected by an exchange of notes done at Washington on May 14, 1971.

The proposed extension meets with the approval of the Government of the United States of America. I have the honor to confirm, therefore, that your note and this

*Le Secrétaire d'Etat
à l'Ambassadeur du Canada*

DÉPARTEMENT D'ÉTAT
WASHINGTON

Le 22 mars 1976

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à votre note n° 103 en date du 19 mars 1976 dans laquelle vous proposez de proroger pour une nouvelle période de cinq ans l'Accord de coopération entre le Gouvernement des Etats-Unis et le Gouvernement du Canada pour l'exécution d'un programme commun dans le domaine de l'expérimentation de la perception à distance à partir de satellites et d'aéronefs, conclu par un échange de notes à Washington le 14 mai 1971.

Cette prorogation rencontre l'agrément du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique. En conséquence, je vous confirme que votre note et la présente réponse cons-

reply shall constitute an agreement between our two Governments to extend the agreement for a further period of five years commencing on May 14, 1975, it being understood that such agreement may be terminated by either Government upon six month's notice to the other. This will also confirm that the present agreement shall enter into force on the date of this reply with effect from May 14, 1975.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

For the Secretary of State:
MYRON B. KRATZER

His Excellency
Jack H. Warren
Ambassador of Canada

tituent un accord entre nos deux Gouvernements en vue de proroger l'Accord en question pendant une période de cinq ans à dater du 14 mai 1975, étant bien entendu que ledit Accord pourra être dénoncé auparavant par l'un ou l'autre des deux Gouvernements sur préavis de six mois. Je vous confirme également que le présent Accord entrera en vigueur à la date de la présente réponse avec effet rétroactif à partir du 14 mai 1975.

Veillez agréer, etc.

Pour le Secrétaire d'Etat,
MYRON B. KRATZER

Son Excellence
Monsieur Jack H. Warren
Ambassadeur du Canada

No. 11349. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND GREECE CONCERNING TRADE IN COTTON TEXTILES. ATHENS, 21 AND 22 JUNE 1971¹

N° 11349. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA GRÈCE RELATIF AU COMMERCE DES TEXTILES DE COTON. ATHÈNES, 21 ET 22 JUIN 1971¹

TERMINATION (*Note by the Secretariat*)

The Government of the United States of America registered on 19 May 1977 the exchange of notes constituting an agreement between the United States of America and Greece relating to consultations on market disruption in textiles dated at Athens on 29 December 1975 and 5 January 1976.²

The said Agreement, which came into force on 5 January 1976, provides for the termination of the above-mentioned Agreement of 21 and 22 June 1971.

(19 May 1977)

ABROGATION (*Note du Secrétariat*)

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique a enregistré le 19 mai 1977 l'échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et la Grèce relatif aux consultations sur la désorganisation du marché des textiles en date à Athènes des 29 décembre 1975 et 5 janvier 1976².

Ledit Accord, qui est entré en vigueur le 5 janvier 1976, stipule qu'il abroge l'Accord susmentionné des 21 et 22 juin 1971.

(19 mai 1977)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 797, p. 41.

² *Ibid.*, vol. 1041, No. 1-15687.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 797, p. 41.

² *Ibid.*, vol. 1041, n° 1-15687.

No. 11783. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND HAITI CONCERNING TRADE IN COTTON TEXTILES. PORT-AU-PRINCE, 19 OCTOBER AND 3 NOVEMBER 1971¹

N° 11783. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET HAÏTI RELATIF AU COMMERCE DES TEXTILES DE COTON. PORT-AU-PRINCE, 19 OCTOBRE ET 3 NOVEMBRE 1971¹

TERMINATION (*Note by the Secretariat*)

The Government of the United States of America registered on 19 May 1977 the exchange of notes constituting an agreement between the United States and Haiti relating to trade in cotton, wool and man-made fiber textiles and textile products dated at Port-au-Prince on 22 and 23 March 1976.²

The said Agreement, which came into force on 23 March 1976, with retroactive effect from 1 January 1976, provides for the termination of the above-mentioned Agreement of 19 October and 3 November 1971, as amended.

(19 May 1977)

ABROGATION (*Note du Secrétariat*)

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique a enregistré le 19 mai 1977 l'échange de notes constituant un accord entre les Etats-Unis d'Amérique et Haïti relatif au commerce des textiles de coton, de laine et de fibre synthétique et aux produits textiles en date à Port-au-Prince des 22 et 23 mars 1976².

Ledit Accord, qui est entré en vigueur le 23 mars 1976, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1976, stipule l'abrogation de l'Accord susmentionné des 19 octobre et 3 novembre 1971, tel que modifié.

(19 mai 1977)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 822, p. 205, and annex A in volumes 937, 953 and 966.

² *Ibid.*, vol. 1041, No. I-15694.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 822, p. 205, et annexe A des volumes 937, 953 et 966.

² *Ibid.*, vol. 1041, n° I-15694.

No. 12951. INTERNATIONAL SUGAR AGREEMENT, 1973. CONCLUDED AT GENEVA ON 13 OCTOBER 1973¹

N° 12951. ACCORD INTERNATIONAL DE 1973 SUR LE SUCRE. CONCLU À GENÈVE LE 13 OCTOBRE 1973¹

ACCESSION to the above-mentioned Agreement, as extended until 31 December 1977

Instrument received on:

20 May 1977

IRAQ

(With retroactive effect from 1 January 1977.)

With the following declaration:

Accession by the Republic of Iraq to the Agreement aforesaid, as extended until 31 December 1977, shall however, in no way imply recognition of Israel or entry into any dealings therewith.

Registered ex officio on 20 May 1977.

ADHÉSION à l'Accord susmentionné, tel que prorogé jusqu'au 31 décembre 1977

Instrument reçu le :

20 mai 1977

IRAK

(Avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1977.)

Avec la déclaration suivante :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

L'adhésion par la République d'Irak audit Accord tel que prorogé jusqu'au 31 décembre 1977 ne constitue en aucune façon une reconnaissance d'Israël ni qu'il établira des relations avec Israël.

Enregistré d'office le 20 mai 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 906, p. 69, and annex A in volumes 915, 917, 920, 925, 931, 936, 940, 945, 948, 950, 951, 954, 955, 957, 958, 960, 964, 972, 983, 985, 986, 987, 993, 995, 996, 998, 1001, 1006, 1007, 1008, 1009, 1010, 1015, 1021, 1025, 1029, 1031, 1037, 1039, 1040 and 1041.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 906, p. 69, et annexe A des volumes 915, 917, 920, 925, 931, 936, 940, 945, 948, 950, 951, 954, 955, 957, 958, 960, 964, 972, 983, 985, 986, 987, 993, 995, 996, 998, 1001, 1006, 1007, 1008, 1009, 1010, 1015, 1021, 1025, 1029, 1031, 1037, 1039, 1040 et 1041.

No. 13078. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF CANADA ON RECIPROCAL FISHING PRIVILEGES IN CERTAIN AREAS OFF THEIR COASTS. SIGNED AT OTTAWA ON 15 JUNE 1973¹

N° 13078. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA RELATIF AUX PRIVILÈGES RÉCIPROQUES DE PÊCHE DANS CERTAINES RÉGIONS SISES AU LARGE DE LEURS CÔTES. SIGNÉ À OTTAWA LE 15 JUIN 1973¹

EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Ottawa on 14 and 22 April 1976, which came into force on 22 April 1976, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes, the above-mentioned Agreement was extended until 24 April 1977.

Certified statement was registered by the United States of America on 19 May 1977.

PROROGATION

Aux termes d'un accord conclu sous forme d'échange de notes en date à Ottawa des 14 et 22 avril 1976, lequel est entré en vigueur le 22 avril 1976, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes, l'Accord susmentionné a été prorogé jusqu'au 24 avril 1977.

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Etats-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

No. 13081. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND IRELAND RELATING TO AIR CHARTER SERVICES. WASHINGTON, 28 AND 29 JUNE 1973²

N° 13081. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET L'IRLANDE RELATIF AUX VOLS D'AFFRÈTEMENT. WASHINGTON, 28 ET 29 JUIN 1973²

EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Dublin on 23 December 1975 and 9 January 1976, which came into force on 9 January 1976, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes, the above-mentioned Agreement was extended until 31 March 1976.

Certified statement was registered by the United States of America on 19 May 1977.

PROROGATION

Aux termes d'un accord conclu sous forme d'échange de notes en date à Dublin des 23 décembre 1975 et 9 janvier 1976, lequel est entré en vigueur le 9 janvier 1976, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes, l'Accord susmentionné a été prorogé jusqu'au 31 mars 1976.

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Etats-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 916, p. 237, and annex A in volumes 953 and 977.

² *Ibid.*, p. 261.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 916, p. 237, et annexe A des volumes 953 et 977.

² *Ibid.*, p. 261.

No. 13217. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND FRANCE RELATING TO AIR CHARTER SERVICES. WASHINGTON, 7 MAY 1973¹

EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Paris on 29 and 31 December 1975, which came into force on 31 December 1975, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes, the above-mentioned Agreement was extended until 29 February 1976.

Certified statement was registered by the United States of America on 19 May 1977.

N° 13217. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA FRANCE RELATIF AUX VOLS AFFRÉTÉS. WASHINGTON, 7 MAI 1973¹

PROROGATION

Aux termes d'un accord conclu sous forme d'échange de notes en date à Paris des 29 et 31 décembre 1975, lequel est entré en vigueur le 31 décembre 1975, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes, l'Accord susmentionné a été prorogé jusqu'au 29 février 1976.

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Etats-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

No. 13339. MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND BELGIUM RELATING TO PASSENGER CHARTER AIR SERVICES. SIGNED AT BRUSSELS ON 17 OCTOBER 1972²

EXTENSION

By an agreement in the form of an exchange of letters dated at Brussels on 29 December 1975 and 12 January 1976, which came into force on 12 January 1976 by the exchange of the said letters, the above-mentioned Memorandum of Understanding was extended until 31 March 1976.

Certified statement was registered by the United States of America on 19 May 1977.

N° 13339. MÉMORANDUM D'ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA BELGIQUE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS AFFRÉTÉS POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS. SIGNÉ À BRUXELLES LE 17 OCTOBRE 1972²

PROROGATION

Aux termes d'un accord conclu sous forme d'échange de lettres en date à Bruxelles des 29 décembre 1975 et 12 janvier 1976, lequel est entré en vigueur le 12 janvier 1976 par l'échange desdites lettres, le Mémorandum d'accord susmentionné a été prorogé jusqu'au 31 mars 1976.

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Etats-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 927, p. 35, and annex A in volume 953.

² *Ibid.*, vol. 938, p. 3

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 927, p. 35, et annexe A du volume 953.

² *Ibid.*, vol. 938, p. 3.

No. 13360. EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN INTERIM AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND AUSTRIA RELATING TO AIR CHARTER SERVICES. VIENNA, 6 NOVEMBER 1973¹

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. VIENNA, 10 AND 22 DECEMBER 1975

Authentic text: English.

Registered by the United States of America on 19 May 1977.

I

The American Embassy to the Federal Ministry for Foreign Affairs

Vienna, Austria December 10, 1975

Dear Minister Dengler:

The Embassy has been informed by the Department of State that, because of previous commitments, the U.S. civil aviation delegation currently in Europe will unfortunately not be able to visit Vienna for talks on air charter services on December 18 and 19, as you had proposed. The delegation hopes, however, to have an opportunity for such talks with the Government of Austria within the first sixty days of 1976.

The interim agreement between the United States and Austria concerning charters, which remains in effect, does not cover the new categories of charters adopted by the U.S. Civil Aeronautics Board (CAB), namely, "one-stop inclusive tour" charters (OTCs) and "special event" charters (SECs). In order to avoid any adverse effects on the charter traffic between our two countries, the U.S. Government would like to propose that the Austrian authorities accept U.S. OTCs and SECs, at least until our two delegations have had an opportunity to meet early next year.

The Embassy hopes that this proposal will be acceptable to the Austrian authorities and would appreciate receiving your reply at your earliest convenience.

With best personal regards,

Sincerely yours,

[Signed]

HENRY BARDACH
Counselor of Embassy
for Economic/Commercial Affairs

Minister Dr. Johann Josef Dengler
Federal Ministry for Foreign Affairs
Wien³

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 938, p. 361.

² Came into force on 22 December 1975 by the exchange of the said letters.

³ Vienna.

II

*The Federal Ministry for Foreign Affairs to the American Embassy*BUNDESMINISTERIUM FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN¹Wien,² 22nd December, 1975

No. 224.14.04/11-III/1/75

Dear Sir,

I have the honour to refer to your letter of December 10, 1975, in which you express the hope for talks with the Austrian Government on a bilateral air charter agreement within the first 60 days of 1976 and in which you propose that, pending such an agreement the interim understanding of November 6, 1973, on this matter should be extended to include the new categories of charters adopted by the U.S. Civil Aeronautics Board (CAB), namely "one-stop inclusive tour" charters (OTCs) and "special event" charters (SECs).

On behalf of the Federal Minister of Transport and duly authorized by the former, I have the honour herewith to express the acceptance of your aforementioned proposal. Your letter of December 10, 1975, together with this reply shall therefore constitute an amendment to the bilateral interim understanding of November 6, 1973, as contained in the letter of the Austrian Federal Minister of Transport to your Ambassador of the same date.

Sincerely yours,

[Signed]

Dr. JOHANN DENGLER

Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary

Mr. Henry Bardach
Counselor of Embassy for Economic/Commercial Affairs
Wien²

¹ Federal Ministry for Foreign Affairs.

² Vienna.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 13360. ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD INTÉRIMAIRE ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET L'AUTRICHE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS AFFRÉTÉS. VIENNE, 6 NOVEMBRE 1973¹

ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. VIENNE, 10 ET 22 DÉCEMBRE 1975

Texte authentique : anglais.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

I

L'Ambassade des États-Unis d'Amérique au Ministère fédéral des affaires étrangères

Vienne (Autriche), le 10 décembre 1975

Monsieur le Ministre,

L'Ambassade a été informée par le Département d'Etat qu'en raison d'engagements antérieurs, la délégation de l'Aviation civile américaine qui se trouve actuellement en Europe ne pourra malheureusement pas se rendre à Vienne pour y discuter des services aériens affrétés les 18 et 19 décembre, comme vous l'aviez proposé. Toutefois, la délégation espère avoir la possibilité de s'entretenir à ce sujet avec le Gouvernement autrichien au cours des deux premiers mois de 1976.

L'Accord intérimaire entre les États-Unis et l'Autriche relatif aux services aériens affrétés, qui reste en vigueur, ne couvre pas les nouvelles catégories de vols affrétés adoptées par le Conseil de l'aéronautique civile des États-Unis (CAB), à savoir « les vols affrétés pour voyage à forfait à escale unique » (OTC) et « les vols affrétés pour manifestation spéciale » (SEC). Pour éviter de nuire aux vols affrétés entre nos deux pays, le Gouvernement des États-Unis propose que les autorités autrichiennes acceptent les OTC et les SEC des États-Unis, du moins jusqu'à ce que nos deux délégations aient eu la possibilité de se rencontrer au début de l'année prochaine.

L'Ambassade espère que cette proposition rencontrera l'agrément des autorités autrichiennes et qu'elle recevra votre réponse dans les meilleurs délais.

Veillez agréer, etc.

Le Conseiller d'Ambassade
pour les affaires économiques et commerciales,

[Signé]

HENRY BARDACH

Monsieur le Ministre Johann Josef Dengler
Ministère fédéral des affaires étrangères
Vienne

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 938, p. 361.

² Entré en vigueur le 22 décembre 1975 par l'échange desdites lettres.

II

Le Ministère fédéral des affaires étrangères à l'Ambassade des Etats-Unis d'Amérique

MINISTÈRE FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Vienne, le 22 décembre 1975

N° 224.14 04/11-1111/1/75

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 10 décembre 1975 dans laquelle vous exprimez l'espoir que des entretiens auront lieu avec le Gouvernement autrichien au sujet d'un accord bilatéral sur les vols affrétés dans les deux premiers mois de 1976 et vous proposez qu'en attendant la conclusion d'un tel accord, l'Accord intérimaire du 6 novembre 1973 s'étende aux nouvelles catégories de vols affrétés adoptées par le Conseil de l'aéronautique civile des Etats-Unis (CAB), à savoir les vols affrétés pour voyage à forfait à escale unique (OTC) et les vols affrétés pour manifestation spéciale (SEC).

Au nom du Ministre fédéral des transports et dûment autorisé par ce dernier, je vous informe que j'accepte votre proposition. Votre lettre du 10 décembre 1975 ainsi que la présente réponse constituent, par conséquent, un amendement à l'Accord bilatéral intérimaire du 6 novembre 1973 contenu dans la lettre de même date adressée par le Ministre fédéral autrichien des transports à votre Ambassadeur.

Veillez agréer, etc.

L'Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire,

[Signé]

JOHANN DENGLER

Monsieur Henry Bardach
Conseiller d'ambassade
pour les affaires économiques et commerciales
Vienne

No. 13446. TREATY BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS ON THE LIMITATION OF ANTI-BALLISTIC MISSILE SYSTEMS. SIGNED AT MOSCOW ON 26 MAY 1972¹

PROTOCOL² TO THE ABOVE-MENTIONED TREATY. SIGNED AT MOSCOW ON 3 JULY 1974

Authentic texts: English and Russian.

Registered by the United States of America on 19 May 1977.

The United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics, hereinafter referred to as the Parties,

Proceeding from the Basic Principles of Relations between the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics signed on May 29, 1972,

Desiring to further the objectives of the Treaty between the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics on the Limitation of Anti-Ballistic Missile Systems signed on May 26, 1972,¹ hereinafter referred to as the Treaty,

Reaffirming their conviction that the adoption of further measures for the limitation of strategic arms would contribute to strengthening international peace and security,

Proceeding from the premise that further limitation of anti-ballistic missile systems will create more favorable conditions for the completion of work on a permanent agreement on more complete measures for the limitation of strategic offensive arms,

Have agreed as follows:

Article I. 1. Each Party shall be limited at any one time to a single area out of the two provided in Article III of the Treaty for deployment of anti-ballistic missile (ABM) systems or their components and accordingly shall not exercise its right to deploy an ABM system or its components in the second of the two ABM system deployment areas permitted by Article III of the Treaty, except as an exchange of one permitted area for the other in accordance with Article II of this Protocol.

2. Accordingly, except as permitted by Article II of this Protocol: the United States of America shall not deploy an ABM system or its components in the area centered on its capital, as permitted by Article III (a) of the Treaty, and the Soviet Union shall not deploy an ABM system or its components in the deployment area of intercontinental ballistic missile (ICBM) silo launchers as permitted by Article III (b) of the Treaty.

Article II. 1. Each Party shall have the right to dismantle or destroy its ABM system and the components thereof in the area where they are presently deployed and to deploy an ABM system or its components in the alternative area permitted by Article III of the Treaty, provided that prior to initiation of construction, notification is given in accord with the procedure agreed to in the Standing Consultative Commission during the year beginning October 3, 1977 and ending October 2, 1978, or during any year which commences at five year intervals thereafter, those being the years for periodic review of the Treaty, as provided in Article XIV of the Treaty. This right may be exercised only once.

2. Accordingly, in the event of such notice, the United States would have the right to dismantle or destroy the ABM system and its components in the deployment area of ICBM silo launchers and to deploy an ABM system or its components in an area

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 944, p. 13.

² Came into force on 24 May 1976 by the exchange of the instruments of ratification, which took place at Washington, in accordance with article IV.

centered on its capital, as permitted by Article III (a) of the Treaty, and the Soviet Union would have the right to dismantle or destroy the ABM system and its components in the area centered on its capital and to deploy an ABM system or its components in an area containing ICBM silo launchers, as permitted by Article III (b) of the Treaty.

3. Dismantling or destruction and deployment of ABM systems or their components and the notification thereof shall be carried out in accordance with Article VIII of the ABM Treaty and procedures agreed to in the Standing Consultative Commission.

Article III. The rights and obligations established by the Treaty remain in force and shall be complied with by the Parties except to the extent modified by this Protocol. In particular, the deployment of an ABM system or its components within the area selected shall remain limited by the levels and other requirements established by the Treaty.

Article IV. This Protocol shall be subject to ratification in accordance with the constitutional procedures of each Party. It shall enter into force on the day of the exchange of instruments of ratification and shall thereafter be considered an integral part of the Treaty.

DONE at Moscow on July 3, 1974, in duplicate, in the English and Russian languages, both texts being equally authentic.

For the United States of America:

[Signed — Signé]¹

President
of the United States of America

For the Union
of Soviet Socialist Republics:

[Signed — Signé]²

General Secretary
of the Central Committee
of the CPSU

¹ Signed by Richard Nixon — Signé par Richard Nixon.

² Signed by L. I. Brezhnev — Signé par L. I. Brejnev.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

№ 13446. ДОГОВОР МЕЖДУ СОЕДИНЕННЫМИ ШТАТАМИ АМЕРИКИ И СОЮЗОМ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК ОБ ОГРАНИЧЕНИИ СИСТЕМ ПРОТИВОРАКЕТНОЙ ОБОРОНЫ

П Р О Т О К О Л к Договору между Соединенными Штатами Америки и Союзом Советских Социалистических Республик об ограничении систем противоракетной обороны

Соединенные Штаты Америки и Союз Советских Социалистических Республик, ниже именуемые Сторонами,

исходя из Основ взаимоотношений между Соединенными Штатами Америки и Союзом Советских Социалистических Республик, подписанных 29 мая 1972 года,

желая содействовать целям Договора между Соединенными Штатами Америки и Союзом Советских Социалистических Республик об ограничении систем противоракетной обороны, подписанного 26 мая 1972 года, ниже именуемого Договором,

подтверждая свою убежденность в том, что принятие дальнейших мер по ограничению стратегических вооружений способствовало бы укреплению международного мира и безопасности,

исходя из того, что дальнейшее ограничение систем противоракетной обороны создаст более благоприятные условия для завершения разработки постоянного соглашения о более полных мерах по ограничению стратегических наступательных вооружений,

договорились о нижеследующем :

Статья I. 1. Каждая из Сторон в каждый данный момент будет ограничена одним из двух предусмотренных Статьей III Договора районов размещения систем противоракетной обороны (ПРО) или их компонентов и, соответственно, не будет использовать своего права развернуть систему ПРО или ее компоненты во втором из двух районов размещения систем ПРО, разрешенных Статьей III Договора, за исключением случая замены одного разрешенного района на другой в соответствии со Статьей II настоящего Протокола.

2. Соответственно, за исключением того, что разрешается Статьей II настоящего Протокола: Соединенные Штаты Америки не будут развертывать систему ПРО или ее компоненты в районе с центром, находящимся в их столице, как это разрешено Статьей III (а) Договора, а Советский Союз не будет развертывать систему ПРО или ее компоненты в районе размещения шахтных пусковых установок межконтинентальных баллистических ракет (МБР), как это разрешено Статьей III (б) Договора.

Статья II. 1. Каждая из Сторон будет иметь право демонтировать или уничтожить свою систему ПРО и ее компоненты в районе, где они в настоящее время развернуты, и развернуть систему ПРО или ее компоненты в другом районе, разрешенном Статьей III Договора, при условии, что до начала строительства будет сделано уведомление в соответствии с процедурой, согласованной в Постоянной консультативной комиссии, в течение года, начинающегося 3 октября 1977 года и кончающегося 2 октября 1978 года, или в течение любого года, который начнется через последующие пятилетние интервалы, причем это должны быть годы периодического рассмотрения Договора, предусмотренного в Статье XIV Договора. Это право может быть использовано только один раз.

2. Соответственно, в случае подобного уведомления Соединенные Штаты Америки имели бы право демонтировать или уничтожить систему ПРО и ее компоненты в районе расположения шахтных пусковых установок МБР и развернуть систему ПРО или ее компоненты в районе с центром, находящимся в их столице, как это разрешается Статьей III (а) Договора, а Советский Союз имел бы право демонтировать или уничтожить систему ПРО и ее компоненты в районе с центром, находящимся в его столице, и развернуть систему ПРО или ее компоненты в районе расположения шахтных пусковых установок МБР, как это разрешается Статьей III (б) Договора.

3. Демонтаж или уничтожение и развертывание систем ПРО или их компонентов и уведомление об этом должны осуществляться в соответствии со Статьей VIII Договора по ПРО и процедурами, согласованными в Постоянной консультативной комиссии.

Статья III. Права и обязательства, установленные Договором, остаются в силе и должны выполняться Сторонами, за исключением того, что изменено настоящим Протоколом. В частности, развертывание системы ПРО или ее компонентов внутри выбранного района должно оставаться ограниченным теми условиями и другими требованиями, которые установлены Договором.

Статья IV. Настоящий Протокол подлежит ратификации в соответствии с конституционными процедурами каждой из Сторон. Он вступает в силу в день обмена ратификационными грамотами и после этого будет рассматриваться как неотъемлемая часть Договора.

Совершено 3 июля 1974 года в городе Москве в двух экземплярах, каждый на английском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Соединенные Штаты
Америки :

[Signed — Signé]¹

Президент
Соединенных Штатов Америки

За Союз Советских
Социалистических Республик :

[Signed — Signé]²

Генеральный секретарь
ЦК КПСС

¹ Signed by Richard Nixon — Signé par Richard Nixon.

² Signed by L. I. Brezhnev — Signé par L. I. Brejnev.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 13446. TRAITÉ ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES CONCERNANT LA LIMITATION DES SYSTÈMES ANTIMISSILES BALISTIQUES. SIGNÉ À MOSCOU LE 26 MAI 1972¹

PROTOCOLE² AU TRAITÉ SUSMENTIONNÉ. SIGNÉ À MOSCOU LE 3 JUILLET 1974

Textes authentiques : anglais et russe.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

Les États-Unis d'Amérique et l'Union des Républiques socialistes soviétiques, ci-après dénommés « les Parties »,

D'après les principes de base qui régissent les relations entre les États-Unis d'Amérique et l'Union des Républiques socialistes soviétiques signés le 29 mai 1972,

Désireux de promouvoir les objectifs du Traité conclu entre les États-Unis d'Amérique et l'Union des Républiques socialistes soviétiques concernant la limitation des systèmes antimissiles signé le 26 mai 1972¹, ci-après dénommé « le Traité »,

Réaffirmant leur conviction que l'adoption de nouvelles mesures propres à limiter les armes stratégiques contribuerait à renforcer la paix et la sécurité internationales,

Partant du principe que de nouvelles limitations des systèmes antimissiles créeraient des conditions plus propices à l'achèvement des travaux relatifs à un accord permanent portant sur des mesures plus complètes de limitation des armes stratégiques offensives,

Sont convenus de ce qui suit :

Article I. 1. Chaque Partie n'utilisera à tout moment qu'une seule zone sur les deux zones prévues dans l'article III du Traité sur le déploiement des systèmes antimissiles (AM) ou de leurs éléments, et en conséquence n'exercera pas son droit de déployer un système AM ou les éléments de ce système dans la deuxième des deux zones de déploiement de systèmes AM autorisée par l'article III du Traité, sauf s'il s'agit d'un échange entre une zone autorisée et l'autre conformément à l'article II du présent Protocole.

2. En conséquence, exception faite de ce qui est prévu dans l'article II du présent Protocole : les États-Unis d'Amérique ne déploieront pas un système AM ou les éléments dudit système dans la zone située autour de sa capitale, comme l'autorise l'article III (a) du Traité, et l'Union soviétique ne déploiera pas un système AM ou les éléments dudit système dans la zone de déploiement contenant des dispositifs de lancement de missiles balistiques intercontinentaux (MBI) en silo comme l'autorise l'article III (b) du Traité.

Article II. 1. Chaque Partie a le droit de démanteler ou de détruire son système AM et les éléments dudit système dans la zone actuelle de déploiement et de déployer un système AM ou les éléments de ce système dans l'autre zone autorisée par l'article III du Traité, à condition qu'avant le début des travaux notification soit donnée conformément à la procédure convenue à la Commission permanente consultative au cours de l'année commençant le 3 octobre 1977 et prenant fin le 2 octobre 1978, ou pendant toute année commençant à cinq ans d'intervalle après cette date, lesdites années

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 944, p. 13.

² Entré en vigueur le 24 mai 1976 par l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Washington, conformément à l'article IV.

représentant les années d'examen périodique du Traité, comme prévu dans l'article XIV du Traité. Ce droit ne pourra être exercé qu'une fois.

2. En conséquence, dans le cas de ladite notification, les Etats-Unis auront le droit de démanteler ou de détruire le système AM ou les éléments de ce système dans la zone de déploiement contenant des dispositifs de lancement de missiles balistiques intercontinentaux (MBI) en silo et de déployer un système AM ou les éléments de ce système dans une zone située autour de sa capitale, comme l'autorise l'article III (a) du Traité, et l'Union Soviétique aura le droit de démanteler ou de détruire le système AM et les éléments dudit système dans la zone située autour de sa capitale et de déployer un système AM ou les éléments de ce système dans une zone contenant des dispositifs de lancement de MBI en silo, comme l'autorise l'article III (b) du Traité.

3. Le démantèlement ou la destruction et le déploiement de systèmes AM ou de leurs éléments et la notification de ces actes s'effectueront conformément à l'article VIII du Traité sur les AM et aux procédures convenues à la Commission consultative permanente.

Article III. Les droits et obligations établis par le Traité restent en vigueur et seront respectés par les Parties sauf amendements apportés par le présent Protocole. En particulier, le déploiement d'un système AM ou de ses éléments dans la zone choisie restera limité par les niveaux et autres conditions établis par le Traité.

Article IV. Le présent Protocole sera soumis à ratification conformément aux procédures constitutionnelles de chaque Partie. Il entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification et sera par la suite considéré comme faisant partie intégrante du Traité.

FAIT à Moscou le 3 juillet 1974, en deux exemplaires, en langues anglaise et russe, les deux textes faisant également foi.

Pour les Etats-Unis d'Amérique :

[RICHARD NIXON]
Président
des Etats-Unis d'Amérique

Pour l'Union des Républiques
socialistes soviétiques :

[L. I. BREJNEV]
Secrétaire général
du Comité central du Parti communiste
de l'Union soviétique

No. 13808. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND (HONG KONG) CONCERNING TRADE IN TEXTILES. HONG KONG, 25 JULY 1974¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. HONG KONG, 15 AND 22 DECEMBER 1975

Authentic text: English.

Registered by the United States of America on 19 May 1977.

I

The American Consul-General to the Hong Kong Director of Commerce and Industry

AMERICAN CONSULATE GENERAL
HONG KONG

December 15, 1975

Sir:

I refer to the discussions concluded between our two Governments in Washington, D.C. on November 5, 1975, concerning the bilateral agreement of July 25, 1974,¹ relating to trade in cotton, wool and man-made fiber textiles between Hong Kong and the United States (the "agreement"). In view of these discussions, I wish to propose that the agreement be amended by the following changes:

1. In Annex B, under Group II (apparel of cotton and man-made fibers), other coats, woven (Category 49); trousers, slacks and shorts, woven (Categories 50/51); men's and boys' (sub-ceiling) (Category 50); and women's, girls' and infants' (sub-ceiling) (Category 51) are amended to read as follows:

<i>Category</i>	<i>Unit</i>	<i>Quantity</i>	<i>Square yards equivalent</i>
Other coats, woven (Category 49 and 63 (2))	Doz.	265,000	8,612,500
Trousers, slacks and shorts, woven (Categories 50/51)	Doz.	4,032,023	71,757,917
Men's and boys' (subceiling) (Category 50)	Doz.	1,666,397	(29,656,861)
Women's, girls' and infants' (subceiling) Category 51	Doz.	3,373,632	(60,040,533)

2. Category 63 in Annex A to the agreement is amended to read as follows:

<i>Category</i>	<i>Description</i>	<i>Unit</i>	<i>Conversion factor to Square Yards</i>
63	Wearing apparel, not knit, n.e.s.	Lb.	4.6
—(1)	Entireties, not knit	Doz.	25.0
—(2)	Other coats, not knit, n.e.s.	Doz.	32.5
—(3)	Other wearing apparel, not knit	Lb.	4.6

3. Paragraph 10 of the agreement is deleted. The first sentence of paragraph 11 is renumbered as paragraph 10; the remaining portion of paragraph 11 will constitute the entirety of paragraph 11.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 961, p. 157.

² Came into force on 22 December 1975 by the exchange of the said notes.

If this proposal is acceptable to the Government of Hong Kong, this note and your note of acceptance on behalf of the Government of Hong Kong will constitute an agreement between our two Governments.

Accept, Sir, the renewed assurances of my high consideration.

CHARLES T. CROSS

The Honorable D. H. Jordan, C.M.G., M.B.E., J.P.
Director of Commerce and Industry
Commerce and Industry Department
Hong Kong

II

*The Hong Kong Acting Director of Commerce and Industry
to the American Consul-General*

COMMERCE AND INDUSTRY
DEPARTMENT
HONG KONG

22 December, 1975

Our ref.: CR/EIC 111/5/1311

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of 15 December 1975 containing a proposed amendment to the bilateral agreement of 25 July 1974, relating to trade in cotton, wool and man-made fibre textiles between the United States and Hong Kong, and hereby confirm that your proposed amendment is acceptable to the Government of Hong Kong.

Accept, Sir, the renewed assurances of my high consideration.

[Signed]

LAWRENCE MILLS
Acting Director of Commerce & Industry

Mr. Charles T. Cross
Consul-General
American Consulate General
Hong Kong

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 13808. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD (HONG-KONG) RELATIF AU COMMERCE DES TEXTILES. HONG-KONG, 25 JUILLET 1974¹ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.
HONG-KONG, 15 ET 22 DÉCEMBRE 1975*Texte authentique : anglais.**Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.*

I

*Le Consul général des États-Unis d'Amérique au Directeur
du Département du commerce et de l'industrie*CONSULAT GÉNÉRAL DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
HONG-KONG

Le 15 décembre 1975

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de me référer aux entretiens qui ont eu lieu le 5 novembre 1975 à Washington (D.C.) entre les représentants de nos Gouvernements au sujet de l'Accord bilatéral du 25 juillet 1974¹ relatif au commerce de textiles de coton, de laine et de fibres synthétiques entre Hong-kong et les États-Unis (« l'Accord »). Suite à ces entretiens, je propose de modifier l'Accord comme suit :

1. Les catégories suivantes du Groupe II (articles d'habillement en coton et en fibres synthétiques) de l'annexe B : autres manteaux en tissu (catégorie 49); pantalons, pantalons légers et shorts en tissu (catégories 50/51); pantalons pour hommes et garçonnets (plafond dans la catégorie 50); et pantalons pour femmes, fillettes et enfants (plafond dans la catégorie 51), sont modifiées comme suit :

<i>Catégorie</i>	<i>Unité</i>	<i>Quantité</i>	<i>Equivalent en yards carrés</i>
Autres manteaux en tissu (catégories 49 et 63 [2])	douzaine	265 000	8 612 500
Pantalons, pantalons légers et shorts en tissu (catégories 50/51)	douzaine	4 032 023	71 757 917
Pantalons pour hommes et garçonnets (plafond dans la catégorie 50)	douzaine	1 666 397	(29 656 861)
Pantalons pour femmes, fillettes et enfants (plafond dans la catégorie 51)	douzaine	3 373 632	(60 040 533)

2. La catégorie 63 de l'annexe A de l'Accord est modifiée comme suit :

<i>Catégorie</i>	<i>Description</i>	<i>Unité</i>	<i>Facteur de conversion en yards carrés</i>
63	Vêtements, non de bonneterie, n.d.a.	livre	4,6
— 1)	Ensembles, non de bonneterie	douzaine	25,0
— 2)	Autres manteaux, non de bonneterie, n.d.a.	douzaine	32,5
— 3)	Autres vêtements, non de bonneterie	livre	4,6

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 961, p. 157.

² Entré en vigueur le 22 décembre 1975 par l'échange desdites notes.

3. Le paragraphe 10 de l'Accord est supprimé. La première phrase du paragraphe 11 est renumérotée paragraphe 10; le reste du paragraphe 11 constitue l'ensemble du paragraphe 11.

Si cette proposition rencontre l'agrément du Gouvernement de Hong-kong, la présente note et votre note d'acceptation au nom du Gouvernement de Hong-kong constitueront un accord entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, etc.

CHARLES T. CROSS

Monsieur D. H. Jordan, C.M.G., M.B.E., J.P.
Directeur du Département du commerce et de l'industrie
Hong-kong

II

*Le Directeur par intérim du Département du commerce et de l'industrie de Hong-kong
au Consul général des Etats-Unis d'Amérique*

DÉPARTEMENT DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE
HONG-KONG

Le 22 décembre 1975

CR/EIC 111/5/13II

Monsieur le Consul général,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 15 décembre 1975 au sujet de l'amendement proposé à l'Accord bilatéral du 25 juillet 1974 relatif au commerce de textiles de coton, de laine et de fibres synthétiques entre les Etats-Unis et Hong-kong et je confirme, par les présentes, que les modifications proposées rencontrent l'agrément de mon Gouvernement.

Veuillez agréer, etc.

Le Directeur par intérim
du Département du commerce et de l'industrie,

[Signé]

LAWRENCE MILLS

Monsieur Charles T. Cross
Consul général
Consulat général des Etats-Unis d'Amérique

No. 13959. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND INDIA CONCERNING TRADE IN COTTON TEXTILES. WASHINGTON, 6 AUGUST 1974¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. WASHINGTON, 20 AND 22 JANUARY 1976

Authentic text: English.

Registered by the United States of America on 19 May 1977.

I

The Acting Secretary of State to the Indian Ambassador

January 20, 1976

Excellency:

I have the honor to refer to the Arrangement Regarding International Trade in Textiles done in Geneva on December 20, 1973³ (the "Arrangement") and to the bilateral Cotton Textile Agreement of August 6, 1974,¹ with Related Letter of January 30, 1974, between our two Governments (together, the "Agreement").

I also have the honor to refer to recent discussions between representatives of our two Governments in Washington and, inasmuch as our two Governments do not have a common understanding on the interpretation of certain provisions of Article 12, paragraph 3 of the Arrangement, have the honor to propose the following provisions and amendments to the Agreement:

1. As provided in Article 12, paragraph 3 thereof, the Arrangement does not apply to handmade cottage industry products made of handloom fabrics of the cottage industry.

2. Additionally, products made of handloom fabrics of the cottage industry, when certified as such by the Government of India in accordance with administrative arrangements agreed to by the two Governments, shall not be subject to the Agreement.

3. However, exports from India to the United States of handloom apparel products described in paragraph 2 hereof shall be limited to 2.9 million dozen units during the year October 1, 1975, through September 30, 1976, and to 3.0 million dozen units during the year October 1, 1976, through September 30, 1977; provided, however, that during the year October 1, 1975, through September 30, 1976, the Government of India may authorize the export to the United States of up to 1.6 million dozen units of such apparel allocated hereby to the year October 1, 1976, through September 30, 1977.

4. The Agreement is hereby amended to provide that Group I shall also include Categories 28-38 and 64 (made-up and miscellaneous cotton textile products). Categories 28-38 and 64 shall when taken together be subject to a specific limit of 10 million square yards equivalent (SYE) for the year October 1, 1975 through September 30, 1976. The specific limits for Categories 28/29, 31 and 34/35, as provided in paragraph 4 (a) of the Agreement, shall continue to apply, provided that

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 967, p. 235.

² Came into force on 22 January 1976, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 930, p. 166.

the specific limit for Categories 28-38 and 64 when taken together as mentioned above shall not be exceeded.

5. The Agreement is hereby amended to provide that for the third and fourth years of the Agreement, the aggregate and group levels shall be as follows:

For the third agreement year, the aggregate limit shall be 138.182 million SYE and the Group I limit shall be 120 million SYE. Shipments under Group II during the third agreement year shall not exceed 20 million SYE, including swing, as defined in paragraphs 4 (b) and 5 of the Agreement.

For the fourth agreement year, the aggregate limit shall be 147.8547 million SYE, and the Group I limit shall be 128.4 million SYE. Shipments under Group II during the fourth agreement year shall not exceed 21.4 million SYE, including swing as defined in paragraphs 4 (b) and 5 of the Agreement.

6. The limits in the third year under the Agreement, determined in accordance with the Agreement as amended hereby, shall be increased 7 percent for the fourth agreement year pursuant to paragraph 8 of the Agreement.

7. Except as amended hereby, the Agreement shall remain in full force and effect; provided, however, that in the case of any conflict between the terms of the Agreement and the terms hereof, the terms hereof shall govern.

If this proposal is acceptable to the Government of India, this note and Your Excellency's note of acceptance on behalf of the Government of India shall constitute an agreement between our two Governments which, by paragraphs 4, 5, 6 and 7 hereof, amends the Agreement and which otherwise further regulates trade in cotton textiles between India and the United States of America, effective on the date of your note of acceptance.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

For the Acting Secretary of State:

PAUL BOEKER

His Excellency Triloki Nath Kaul
Ambassador of India

II

EMBASSY OF INDIA
WASHINGTON, D.C.

January 22, 1976

MCS/76/118

Excellency:

I have the honour to acknowledge receipt of your note of January 20, 1976 proposing certain provisions and amendments to the bilateral Cotton Textile Agreement of August 6, 1974, between our two Governments which reads as follows:

[See note I]

I confirm on behalf of the Government of India that the proposal set forth in your note is acceptable to my Government and that your note and this note in reply shall constitute an agreement between our two Governments.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

[Signed — Signé]¹
Ambassador of India

His Excellency Dr. Henry A. Kissinger
Secretary of State
Government of the United States of America

¹ Signed by Triloki Nath Kaul — Signé par Triloki Nath Kaul.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 13959. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET L'INDE RELATIF AU COMMERCE DES TEXTILES DE COTON. WASHINGTON, 6 AOÛT 1974¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.
WASHINGTON, 20 ET 22 JANVIER 1976

Texte authentique : anglais.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

I

Le Secrétaire d'Etat par intérim à l'Ambassadeur de l'Inde

Le 20 janvier 1976

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à l'Arrangement concernant le commerce international des textiles fait à Genève le 20 décembre 1973³ (ci-après dénommé « l'Arrangement ») ainsi qu'à l'Accord bilatéral relatif au commerce des textiles de coton du 6 août 1974¹ et à la lettre connexe du 30 janvier 1974 entre nos deux Gouvernements (ci-après dénommés ensemble « l'Accord »).

Me référant aussi aux entretiens qu'ont eu récemment des représentants de nos deux Gouvernements à Washington et, dans la mesure où nos deux Gouvernements n'interprètent pas de façon identique certaines dispositions du paragraphe 3 de l'article 12 de l'Arrangement, je propose les dispositions et modifications ci-après en ce qui concerne l'Accord :

1. Ainsi qu'il est prévu au paragraphe 3 de son article 12, l'Arrangement ne s'applique pas aux produits de fabrication artisanale faits à la main avec des tissus obtenus sur métier à main.

2. En outre, les produits faits avec des tissus obtenus sur métier à main, certifiés comme tels par le Gouvernement indien conformément aux arrangements administratifs dont sont convenus nos deux Gouvernements, ne relèveront pas de l'Accord.

3. Cependant, les exportations de l'Inde vers les États-Unis d'articles d'habillement faits avec des produits visés au paragraphe 2 ci-dessus seront limitées à 2,9 millions de douzaines d'unités pendant la période allant du 1^{er} octobre 1975 au 30 septembre 1976 et à 3 millions de douzaines d'unités pendant la période allant du 1^{er} octobre 1976 au 30 septembre 1977, étant entendu toutefois que pendant la période allant du 1^{er} octobre 1975 au 30 septembre 1976, le Gouvernement indien pourra autoriser l'exportation vers les États-Unis de 1,6 million de douzaines d'unités au maximum d'articles d'habillement imputables sur la période allant du 1^{er} octobre 1976 au 30 septembre 1977.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 967, p. 235.

² Entré en vigueur le 22 janvier 1976, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 930, p. 167.

4. L'Accord est modifié par le présent échange de notes en ce sens que le Groupe I comprend également les catégories 28 à 38 et 64 (articles à base de textiles de coton et tous autres articles textiles de coton). Les catégories 28 à 38 et 64 seront prises toutes ensemble, soumises à une limite spécifique correspondant à l'équivalent de 10 millions de yards carrés pour la période allant du 1^{er} octobre 1975 au 30 septembre 1976. Les limites spécifiques prévues pour les catégories 28/29, 31 et 34/35 au paragraphe 4, *a*, de l'Accord continueront de s'appliquer, sans que la limite spécifique fixée pour les catégories 28-38 et 64, prises toutes ensemble, puisse être dépassée.

5. L'Accord est modifié par le présent échange de notes en ce sens que pour la troisième et la quatrième année de l'Accord, la limite globale et la limite applicable à chaque groupe seront les suivantes :

Pour la troisième année de l'Accord, la limite globale sera l'équivalent de 138 182 000 de yards carrés et la limite pour le Groupe I l'équivalent de 120 millions de yards carrés. Les expéditions du Groupe II faites pendant la troisième année de l'Accord ne devront pas dépasser l'équivalent de 20 millions de yards carrés, y compris la marge de dépassement, telle qu'elle est définie aux paragraphes 4, *b*, et 5 de l'Accord.

Pour la quatrième année de l'Accord, la limite globale sera l'équivalent de 147 854 700 de yards carrés et la limite pour le Groupe I l'équivalent de 128,4 millions de yards carrés. Les expéditions du Groupe II faites pendant la quatrième année de l'Accord ne devront pas dépasser l'équivalent de 21,4 millions de yards carrés, y compris la marge de dépassement, telle qu'elle est définie aux paragraphes 4, *b*, et 5 de l'Accord.

6. Les limites pour la troisième année de l'Accord, déterminées conformément à l'Accord modifié par l'échange de notes présent, seront relevées de 7% pour la quatrième année de l'Accord, conformément au paragraphe 8 de l'Accord.

7. Mises à part les modifications apportées par le présent échange de notes, l'Accord restera pleinement en vigueur, étant entendu toutefois qu'en cas de conflit entre les termes de l'Accord et les termes du présent échange de notes, les termes de l'échange de notes l'emporteront.

Si ces propositions rencontrent l'agrément du Gouvernement indien, la présente note et votre note d'acceptation au nom du Gouvernement indien constitueront, entre nos deux Gouvernements, un accord qui, par les paragraphes 4, 5, 6 et 7 du présent échange de notes, porte modification de l'Accord et qui, de manière générale, régit le commerce des textiles de coton entre l'Inde et les Etats-Unis d'Amérique, avec effet à compter de la date de votre note d'acceptation.

Veillez agréer, etc.

Pour le Secrétaire d'Etat par intérim :

PAUL BOEKER

Son Excellence
Monsieur Triloki Nath Kaul
Ambassadeur de l'Inde

II

AMBASSADE DE L'INDE
WASHINGTON, D. C.

Le 22 janvier 1976

MCS/76/118

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 20 janvier 1976 proposant certaines dispositions et modifications concernant l'Accord bilatéral relatif au commerce des textiles de coton du 6 août 1974 entre nos deux Gouvernements, note dont le texte est le suivant :

[Voir note I]

Je confirme au nom du Gouvernement indien que la proposition énoncée dans votre note rencontre l'agrément de mon Gouvernement et que cette note et la présente réponse constituent un accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

L'Ambassadeur de l'Inde,
[TRILOKI NATH KAUL]

Son Excellence Monsieur Henry A. Kissinger
Secrétaire d'Etat
Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique

No. 14236. CONVENTION ON THE RECOGNITION OF DIVORCES AND LEGAL SEPARATIONS. CONCLUDED AT THE HAGUE ON 1 JUNE 1970¹

N° 14236. CONVENTION SUR LA RECONNAISSANCE DES DIVORCES ET DES SÉPARATIONS DE CORPS. CONCLUE À LA HAYE LE 1^{er} JUIN 1970¹

ENTRY INTO FORCE of the Convention in the relations between Switzerland and the territories of Gibraltar and Hong Kong.

Declaration under article 29 received by the Government of the Netherlands on:

5 April 1977

SWITZERLAND

(The declaration of application to Gibraltar and Hong Kong made by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland will take effect as regards the relations with Switzerland on 4 June 1977.)

Certified statement was registered by the Netherlands on 19 May 1977.

ENTRÉE EN VIGUEUR de la Convention en ce qui concerne les relations entre la Suisse et les territoires de Gibraltar et de Hong-kong.

Déclaration en vertu de l'article 29 reçue par le Gouvernement néerlandais le :

5 avril 1977

SUISSE

(La déclaration d'application à Gibraltar et à Hong-kong formulée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord entrera en vigueur à l'égard de la Suisse le 4 juin 1977.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Pays-Bas le 19 mai 1977.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 978, p. 393, and annex A in volumes 985 and 1010.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 978, p. 393, et annexe A des volumes 985 et 1010.

No. 14631. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF MEXICO CONCERNING TRADE IN COTTON, WOOL AND MAN-MADE FIBER TEXTILES. WASHINGTON, 12 MAY 1975¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. WASHINGTON, 11 AND 16 MARCH 1976

Authentic texts: English and Spanish.

Registered by the United States of America on 19 May 1977.

I

The Secretary of State to the Mexican Ambassador

March 11, 1976

Excellency:

I have the honor to refer to the bilateral agreement of May 12, 1975,¹ between our two countries (hereinafter referred to as the Agreement), relating to trade in cotton, wool and man-made fiber textiles, with annexes, and to recent discussions between representatives of our two governments in Washington, D.C.

I have further the honor, as a result of these discussions and pursuant to paragraph 20 of the Agreement, to propose the following amendment to the Agreement:

In addition to the specific ceilings listed in paragraph 5 of the Agreement, the following specific ceilings will apply beginning in the second agreement year:

<i>Category</i>	<i>Square Yards Equivalent</i>
9/10	17,000,000
22/23	25,000,000
26/27	16,000,000
(Duck Subceiling)	(9,000,000)
223	10,500,000

If the foregoing conforms with the understanding of your Government, this note and Your Excellency's note of confirmation on behalf of the Government of Mexico shall constitute an agreement between our two governments which amends the Agreement, effective on the date of Your note of acceptance.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

For the Secretary of State:

JULIUS L. KATZ

His Excellency Dr. José Juan de Olloqui
Ambassador of Mexico

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 998, p. 191.

² Came into force on 16 March 1976, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

II

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

EMBAJADA DE MÉXICO
WASHINGTON, D.C.

16 de marzo de 1976

0863

Señor Secretario:

Tengo el honor de acusar recibo de su nota de esta fecha, en la que propone una enmienda al Convenio Bilateral sobre Comercio de Textiles de Algodón, Lana y Fibras Sintéticas entre México y Estados Unidos de 12 de mayo de 1975.

Deseo confirmar, en nombre del Gobierno de México que lo expresado en su nota, concuerda con los arreglos a que se llegaron en las discusiones que menciona Vuestra Excelencia. Por lo tanto, su nota y esta nota de confirmación constituirán un arreglo entre nuestros dos Gobiernos que enmienda el Convenio, a partir de la fecha de esta nota.

Reitero a Vuestra Excelencia, las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

[Signed — Signé]

JOSÉ JUAN DE OLLOQUI
Embajador

Excelentísimo señor doctor Henry A. Kissinger
Secretario de Estado
Washington, D.C.

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]EMBASSY OF MEXICO
WASHINGTON, D.C.

March 16, 1976

0863

Excellency:

I have the honor to acknowledge the receipt of your note of this date, in which you propose an amendment to the Agreement relating to Trade in Cotton, Wool and Man-Made Fiber Textiles between Mexico and the United States of May 12, 1975.

I wish to confirm, on behalf of the Government of Mexico, that the contents of your note are in accordance with the understandings reached in the discussions mentioned by you. Therefore, your note and this note of confirmation shall constitute an agreement between our two Governments amending the Agreement, effective on the date of this note.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

[Signed]

JOSÉ JUAN DE OLLOQUI
Ambassador

His Excellency Henry A. Kissinger
Secretary of State
Washington, D.C.

¹ Translation supplied by the Government of the United States of America.

² Traduction fournie par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 14631. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DU MEXIQUE RELATIF AU COMMERCE DES TEXTILES DE COTON, DE LAINE ET DE FIBRE SYNTHÉTIQUE. WASHINGTON, 12 MAI 1975¹ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.
WASHINGTON, 11 ET 16 MARS 1976*Textes authentiques : anglais et espagnol.**Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.*

I

Le Secrétaire d'Etat à l'Ambassadeur du Mexique

Le 11 mars 1976

Cher Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord bilatéral conclu le 12 mai 1975¹ entre nos deux pays (ci-après dénommé « l'Accord »), relatif au commerce des textiles de coton, de laine et de fibres synthétiques, avec annexes, ainsi qu'aux discussions qui ont eu lieu récemment entre des représentants de nos deux Gouvernements à Washington (D.C.).

A la suite de ces discussions et conformément au paragraphe 20 de l'Accord, je tiens à proposer l'amendement ci-après audit Accord.

Outre les limites spécifiques énumérées au paragraphe 5 de l'Accord, les limites spécifiques ci-après seront applicables à partir de la deuxième année de l'Accord :

<i>Catégorie</i>	<i>Equivalent en yards carrés</i>
9/10	17 000 000
22/23	25 000 000
26/27	16 000 000
(Sous-limite pour le coutil)	(9 000 000)
223	10 500 000

Si ce qui précède correspond à l'interprétation que votre Gouvernement donne de l'Accord intervenu, la présente note et votre réponse en ce sens constitueront entre nos deux Gouvernements un accord portant modification de l'Accord susmentionné, qui prendra effet à la date de votre réponse.

Veuillez agréer, etc.

Pour le Secrétaire d'Etat :

JULIUS L. KATZ

Son Excellence Monsieur José Juan de Olloqui
Ambassadeur du Mexique

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 998, p. 191.

² Entré en vigueur le 16 mars 1976, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

II

AMBASSADE DU MEXIQUE
WASHINGTON, D. C.

Le 16 mars 1976

0863

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note de ce jour, dans laquelle vous proposez de modifier l'Accord bilatéral relatif au commerce des textiles de coton, de laine et de fibres synthétiques entre le Mexique et les Etats-Unis, en date du 12 mai 1975.

Je tiens à confirmer, au nom du Gouvernement mexicain, que les dispositions énoncées dans votre note sont conformes à l'Accord intervenu au cours des discussions que vous avez mentionnées. Par conséquent, votre note et la présente réponse constitueront entre nos deux Gouvernements un arrangement portant modification de l'Accord, qui entrera en vigueur à la date de la présente note.

Veuillez agréer, etc.

[Signé]

JOSÉ JUAN DE OLLOQUI
Ambassadeur

Son Excellence Monsieur Henry A. Kissinger
Secrétaire d'Etat
Washington (D.C.).

No. 14752. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE REPUBLIC OF KOREA RELATING TO TRADE IN COTTON, WOOL AND MAN-MADE FIBER TEXTILES, WASHINGTON, 26 JUNE 1975¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH MEMORANDUM OF CONSULTATION DATED 23 FEBRUARY 1976). WASHINGTON, 24 MARCH AND 1 APRIL 1976

Authentic text: English.

Registered by the United States of America on 19 May 1977.

I

The Secretary of State to the Korean Ambassador

March 24, 1976

Excellency:

I have the honor to refer to the bilateral agreement of June 26, 1975,¹ between our two countries (hereinafter referred to as the Agreement) relating to trade in cotton, wool and man-made fiber textiles, with annexes, and to recent discussions pursuant to paragraph 15 of the Agreement between representatives of our two governments in Washington, D.C.

I have further the honor, as a result of these discussions and pursuant to paragraph 18 of the Agreement, to propose the following amendment to the Agreement:

In addition to the specific ceilings established in paragraph 4 of the Agreement, the following specific ceilings are established to be effective in the second agreement year:

<i>Group II</i>	<i>Unit of Measure</i>	<i>Limit</i>
Category 229	Syd.	29,076,135
<i>Group III</i>		
Category 116/117	Syd.	908,998
Category 121	Syd.	864,000
Category 124	Syd.	1,500,000

If the foregoing conforms with the understanding of your Government, this note and Your Excellency's note of confirmation on behalf of the Government of the Republic of Korea shall constitute an agreement between our two Governments which amends the Agreement effective on the date of your note of acceptance.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

For the Secretary of State:

JULIUS L. KATZ

His Excellency Dr. Pyong-choon Hahm
Ambassador of Korea

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1006, No. I-14752.

² Came into force on 1 April 1976, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

II

EMBASSY OF THE REPUBLIC OF KOREA
WASHINGTON, D.C.

April 1, 1976

Excellency:

I have the honor to acknowledge the receipt of Your Excellency's note of March 24, 1976, relating to trade in cotton, wool and man-made fiber textiles from the Republic of Korea to the United States of America.

I have further the honor to inform Your Excellency that the proposals set forth in Your Excellency's note conform with the understanding of the Government of the Republic of Korea and to confirm that Your Excellency's note and this reply constitute an agreement between our two Governments.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

[Signed]

PYONG-CHOON HAHM
Ambassador

His Excellency Henry A. Kissinger
Secretary of State
Department of State
Washington, D.C.

MEMORANDUM OF CONSULTATION

Representatives of the Governments of the Republic of Korea and the United States of America held consultations in Washington, D.C., on February 18 and 19, 1976.

The Governments agreed to the following consultation levels for the second agreement year of the existing textile bilateral agreement, i.e., October 1, 1975 through September 30, 1976:

<i>Group I</i>	<i>(Square Yards Equivalent) Consultation Level</i>
<i>Category</i>	
11	2,000,000
12	2,000,000
15	2,500,000
16	2,000,000
26 pt/27	7,500,000
31	2,000,000
64	9,000,000
201	12,000,000
205	3,500,000
208	15,000,000*
209	2,000,000

* Tie fabric sublimit shall remain at 8,000,000 square yards.

Group II

<i>Category</i>	<i>(Square Yards Equivalent) Consultation Level</i>
41	1,000,000
42	1,000,000
54	2,100,000
62	1,000,000
63	4,300,000
220	1,000,000
240	20,000,000

Group III

<i>Category</i>	
104	1,700,000
122	300,000

The Government of the Republic of Korea agrees that the United States will charge Category 63 overshipments incurred in the first agreement year to the second agreement year.

The United States agrees to charge shipments of women's coats in Category 49 TSUSA number 382.3313 to Category 63 for the second agreement year only. Third agreement year charges for TSUSA number 382.3313 will be the subject of future consultations.

It was agreed that the four categories listed below, presently subject to consultation levels under the current bilateral agreement, would be made specific ceilings at the levels indicated herein, starting with the current agreement year and that notes to effect these changes would be exchanged promptly.

<i>Category</i>	<i>Square Yards</i>
229	29,076,135
116/117	908,998
121	864,000
124	1,500,000

February 23, 1976.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 14752. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE RELATIF AU COMMERCE DES TEXTILES DE COTON, DE LAINE ET DE FIBRES SYNTHÉTIQUES. WASHINGTON, 26 JUIN 1975¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC MÉMOIRE RELATIF AUX ENTRETIENS EN DATE DU 23 FÉVRIER 1976). WASHINGTON, 24 MARS ET 1^{ER} AVRIL 1976

Texte authentique : anglais.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

I

Le Secrétaire d'Etat à l'Ambassadeur de Corée

Le 24 mars 1976

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord bilatéral conclu le 26 juin 1975¹ entre nos deux pays (ci-après dénommé « l'Accord »), relatif au commerce des textiles de coton, de laine et de fibres synthétiques, avec ses annexes, ainsi qu'aux entretiens qui ont eu lieu récemment à Washington (D.C.), entre des représentants de nos deux Gouvernements, conformément au paragraphe 15 de l'Accord.

Comme suite à ces entretiens, et conformément au paragraphe 18 de l'Accord, je propose d'apporter à ce dernier les amendements ci-après :

En plus des limites spécifiques fixées au paragraphe 4 de l'Accord, les limites spécifiques ci-après sont fixées pour la deuxième année de l'Accord.

<i>Groupe II</i>	<i>Unité de mesure</i>	<i>Limite</i>
Catégorie 229	Yard carré	29 076 135
<i>Groupe III</i>		
Catégories 116/117	Yard carré	908 998
Catégorie 121	Yard carré	864 000
Catégorie 124	Yard carré	1 500 000

Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément de votre Gouvernement, la présente note et votre note de confirmation au nom du Gouvernement de la République de Corée constitueront entre nos deux Gouvernements un accord portant modification de l'Accord, qui entrera en vigueur à la date de votre note d'acceptation.

Veuillez agréer, etc.

Pour le Secrétaire d'Etat :

JULIUS L. KATZ

Son Excellence Monsieur Pyong-choon Hahm
Ambassadeur de Corée

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1006, n° I-14752.

² Entré en vigueur le 1^{er} avril 1976, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

II

AMBASSADE DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE
WASHINGTON (D.C.)Le 1^{er} avril 1976

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 24 mars 1976, concernant les exportations de textiles de coton, de laine et de fibres synthétiques de la République de Corée à destination des Etats-Unis d'Amérique.

Je tiens à vous faire savoir que les propositions figurant dans votre note rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République de Corée et à confirmer que votre note et la présente réponse constituent un accord entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, etc.

[Signé]

PYONG-CHOON HAHM
Ambassadeur

Son Excellence Monsieur Henry A. Kissinger
Secrétaire d'Etat
Département d'Etat
Washington (D.C.)

MÉMOIRE RELATIF AUX ENTRETIENS

Des représentants des Gouvernements de la République de Corée et des Etats-Unis d'Amérique ont eu des entretiens à Washington (D.C.), les 18 et 19 février 1976.

Les deux Gouvernements sont convenus des niveaux suivants pour la deuxième année de l'Accord bilatéral existant relatif aux textiles, c'est-à-dire du 1^{er} octobre 1975 au 30 septembre 1976.

Groupe I

<i>Catégorie</i>	<i>(Equivalent en yards carrés) Niveau fixé lors des consultations</i>
11.....	2 000 000
12.....	2 000 000
15.....	2 500 000
16.....	2 000 000
26 pt/27.....	7 500 000
31.....	2 000 000
64.....	9 000 000
201.....	12 000 000
205.....	3 500 000
208.....	15 000 000*
209.....	2 000 000

* La sous-limite fixée pour les tissus pour cravates continuera d'être de 8.000.000 de yards carrés.

Groupe II

<i>Catégorie</i>	<i>(Equivalent en yards carrés) Niveau fixé lors des consultations</i>
41	1 000 000
42	1 000 000
54	2 100 000
62	1 000 000
63	4 300 000
220	1 000 000
240	20 000 000

Groupe III

<i>Catégorie</i>	
104	1 700 000
122	300 000

Le Gouvernement de la République de Corée accepte que les Etats-Unis imputent les expéditions excédentaires de la catégorie 63 faite pendant la première année de l'Accord sur la deuxième année de l'Accord.

Les Etats-Unis acceptent d'imputer les expéditions de manteaux pour femmes de la catégorie 49, numéro 382.3313 de la TSUSA, sur la catégorie 63, pour la deuxième année de l'Accord uniquement. Les quantités expédiées pendant la troisième année de l'Accord au titre du numéro 382.3313 de la TSUSA feront l'objet d'autres entretiens.

Il a été convenu de fixer, pour les quatre catégories énumérées ci-après et dont les limites ont été fixées par consultation dans le cadre de l'Accord bilatéral en vigueur, des limites spécifiques aux niveaux indiqués ci-après à compter de l'année en cours de l'Accord; des notes en vue d'effectuer ces modifications seront échangées sans délai.

<i>Catégorie</i>	<i>Yards carrés</i>
229	29 076 135
116/117	908 998
121	864 000
124	1 500 000

Le 23 février 1976.

No. 14977. LETTER AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND EGYPT RELATING TO AN EARLY WARNING SYSTEM. SIGNED AT ALEXANDRIA ON 1 SEPTEMBER 1975¹

EXCHANGE OF LETTERS ON PRIVILEGES AND IMMUNITIES CONSTITUTING AN INTEGRAL PART² OF THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. CAIRO, 22 APRIL 1976

Authentic text: English.

Registered by the United States of America on 19 May 1977.

I

*The Egyptian Deputy Prime Minister and Minister of Foreign Affairs
to the American Ambassador*

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS
The Minister

April 22, 1976

Excellency,

I have the honor to refer to the United States proposal of 1 September 1975, which was accepted by Egypt, in connection with the early warning system. In the light of that acceptance which was based on the full respect of Egypt's sovereignty and territorial integrity, I would like to propose the following:

1. The Government of the United States shall notify the competent Egyptian authorities of the arrival and the final departure of all U.S. Civilian Personnel (USCP) assigned pursuant to the above proposal within an appropriate period prior to such arrival and departure.

In all cases the number of USCP must not exceed at any time two hundred persons.

2. All USCP will respect Egyptian laws, regulations, customs and traditions, and refrain from any activity or action incompatible with their functions according to the above U.S. proposal or inconsistent with its spirit. The Government of the United States will take appropriate steps to ensure that the USCP abide by this paragraph.

3. The privileges and immunities granted to the above-mentioned persons are for the purpose of facilitating the performance of the functions agreed upon in the above proposal.

4. Pursuant to paragraph 6 of the above U.S. proposal, members of the USCP shall be immune from the criminal and civil jurisdiction of the Arab Republic of Egypt. To assure that to the greatest extent possible no injustices shall be done because of this immunity, the Government of the United States advises as follows:

A. All members of the USCP have undertaken to carry third party liability insurance in an amount not less than the minimum required by the Arab Republic of Egypt for organizations not registered with an Egyptian state Insurance Company;

B. The Secretary of State shall, in accordance with relevant provisions of U.S. law, give due consideration to the payment of claims presented by the Government of the Arab Republic of Egypt for personal or property damage to any of its nationals, arising out of actions of the members of the USCP and not adequately compensated by the liability insurance policies mentioned above;

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1020, p. 271.

² Came into force on 22 April 1976 by the exchange of the said letters.

C. The Government of the United States shall give due consideration to requests by the Government of the Arab Republic of Egypt in particular cases to waive the immunity granted by this article.

5. Appropriate authorities of the Arab Republic of Egypt outside the zone of the above-mentioned Early Warning System may take into custody any of the above persons suspected of the commission or attempted commission of a criminal offense or action causing serious injury to persons or property in order immediately to deliver such person, together with any property in his or her possession, to the nearest appropriate representative of the Government of the United States and shall immediately inform the Director of the above-described United States personnel or his designee of any such action. Such persons shall not be arrested or incarcerated but may be interviewed by appropriate Egyptian authorities after their delivery to, and in the presence of, an appropriate representative of the Government of the United States. Even if any such person is not taken into temporary custody in accordance with this paragraph, the Government of the Arab Republic of Egypt shall immediately notify the Director of the above-described United States personnel or his designee of any alleged criminal offense, action resulting in a possible claim for damages or other misconduct by the above persons.

6. The above persons and their personal property including vehicles, shall be exempt from all forms of taxation and customs duties and inspection in the Arab Republic of Egypt.

7. The above persons will be furnished with appropriate identification which shall be produced upon demand to the appropriate authorities of the Arab Republic of Egypt. The Arab Republic of Egypt shall furnish the above persons with appropriate license plates for their personally owned vehicles and other appropriate passes, documents and permits.

8. In the performance of their functions under the above U.S. proposal, the members of the USCP as well as their vehicles, vessels, aircraft and equipment shall enjoy without payment of fees or charges, except for charges that are related directly to services rendered, freedom of movement between their zones as specified in the above U.S. proposal, and to and from points of access to Egypt, or to their zones according to procedures agreed upon between the Egyptian authorities and the director of USCP.

9. The provisions of this letter shall apply equally to dependents, resident in the Arab Republic of Egypt, of members of the USCP. Procedures for implementing this article shall be agreed upon between the Director of the USCP and Egyptian authorities.

Upon acceptance of the above provisions, the present letter and your reply will be considered as constituting an integral part of the above U.S. proposal of 1 September 1975 and shall be deemed to have taken effect as from the date of arrival of the first person of USCP in Egypt and shall remain in force until the departure of the USCP from Egypt as envisaged by the proposal performing their function.

With my highest considerations,

[Signed]

ISMAIL FAHMY
Deputy Prime Minister
and Minister of Foreign Affairs

H. E. Hermann Fr. Eilts
American Ambassador
Cairo, Egypt

II

Cairo, Egypt, April 22, 1976

Excellency:

I have the honor to refer to your letter of April 22, 1976, and to confirm that the terms of your letter are acceptable to the United States. In accordance with the terms of your letter, this exchange constitutes an integral part of the United States Proposal of 1 September 1975.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

Sincerely,

[Signed]

HERMANN FREDERICK EILTS
American Ambassador

His Excellency Ismail Fahmy
Deputy Prime Minister and Minister of Foreign Affairs
Arab Republic of Egypt
Cairo

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 14977. LETTRE D'ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET L'ÉGYPTÉ CONCERNANT UN SYSTÈME D'ALERTE AVANCÉE. SIGNÉ À ALEXANDRIE LE 1^{er} SEPTEMBRE 1975¹

ÉCHANGE DE LETTRES SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS FAISANT PARTIE INTÉGRANTE² DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. LE CAIRE, 22 AVRIL 1976

Texte authentique : anglais.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 19 mai 1977.

I

*Le Vice-Premier Ministre et Ministre des affaires étrangères d'Égypte
à l'Ambassadeur des États-Unis*

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
Cabinet du Ministre

Le 22 avril 1976

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à la proposition des États-Unis en date du 1^{er} septembre 1975, que l'Égypte a acceptée, en ce qui concerne le système d'alerte avancée. Sur la base de cette acceptation, fondée sur le respect intégral de la souveraineté et l'intégrité territoriale de l'Égypte, je propose ce qui suit :

1. Le Gouvernement des États-Unis notifiera aux autorités égyptiennes compétentes l'arrivée et le départ définitif de tous les membres du Personnel civil des États-Unis (USCP) affectés en Égypte dans le cadre de la proposition susvisée, dans un délai approprié avant ladite arrivée ou ledit départ.

En aucune circonstance et à aucun moment le nombre des membres du Personnel civil des États-Unis ne doit dépasser deux cents personnes.

2. Tous les membres du Personnel civil des États-Unis devront respecter les lois, règlements, coutumes et usages de l'Égypte et s'abstenir de toute activité ou acte incompatible avec leurs fonctions telles que définies dans la proposition susvisée des États-Unis ou incompatible avec l'esprit de ladite proposition. Le Gouvernement des États-Unis prendra les mesures appropriées pour assurer que le Personnel civil des États-Unis respecte la présente disposition.

3. Les privilèges et immunités accordés aux personnes susmentionnées ont pour but de leur faciliter l'exercice des fonctions convenues dans la proposition susvisée.

4. En application du paragraphe 6 de la proposition des États-Unis susvisée, les membres du Personnel civil des États-Unis seront exempts de la juridiction pénale et civile de la République arabe d'Égypte. Afin de garantir au maximum que cette immunité ne donne lieu à aucune injustice, le Gouvernement des États-Unis précise ce qui suit :

A. Tous les membres du Personnel civil des États-Unis se sont engagés à contracter une assurance de responsabilité civile d'un montant au moins égal au

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1020, p. 271.

² Entré en vigueur le 22 avril 1976 par l'échange desdites lettres.

montant minimum exigé par la République arabe d'Egypte pour les organisations qui ne sont pas assurées auprès d'une compagnie d'assurance de l'Etat égyptien;

- B. Le Secrétaire d'Etat, conformément aux dispositions pertinentes de la législation des Etats-Unis, examinera avec toute l'attention voulue les demandes d'indemnités présentées par le Gouvernement de la République arabe d'Egypte en raison de tout préjudice personnel ou matériel résultant, pour l'un quelconque de ses ressortissants, d'actes de membres du Personnel civil des Etats-Unis et qui n'aura pas été indemnisé de manière adéquate par l'assurance de responsabilité civile susmentionnée;
- C. Le Gouvernement des Etats-Unis examinera avec toute l'attention voulue les demandes présentées dans certains cas par le Gouvernement de la République arabe d'Egypte en vue de la levée de l'immunité prévue au présent article.

5. En dehors de la zone du système d'alerte avancée susmentionné, les autorités compétentes de la République arabe d'Egypte peuvent procéder à l'interpellation de l'une quelconque des personnes susmentionnées suspectée d'avoir commis ou tenté de commettre une infraction pénale ou un acte criminel gravement dommageable pour les personnes ou pour les biens, afin de remettre immédiatement ladite personne, ainsi que tous biens pouvant être en sa possession, au représentant compétent le plus proche du Gouvernement des Etats-Unis, et elles en informeront immédiatement le Directeur du Personnel civil des Etats-Unis susvisé ou la personne désignée par ce dernier. Ces personnes ne seront pas placées en détention ni incarcérées mais pourront être interrogées par les autorités égyptiennes compétentes après qu'elles auront été remises au représentant compétent du Gouvernement des Etats-Unis et en la présence de ce dernier. Même s'il n'est procédé à aucune interpellation en vertu du présent paragraphe, le Gouvernement de la République arabe d'Egypte informera sans délai le Directeur du Personnel civil des Etats-Unis, ou la personne désignée par celui-ci, de toute infraction pénale ou acte criminel imputés à ces personnes pouvant donner lieu à une demande de dommages et intérêts et de toute autre faute qu'elles pourront avoir commise.

6. Les personnes susmentionnées et leurs biens, y compris les véhicules, ne seront assujettis à aucun impôt, droit de douane ou inspection douanière en République arabe d'Egypte.

7. Il sera délivré aux personnes susmentionnées un document d'identité approprié qui devra être produit à la demande des autorités compétentes de la République arabe d'Egypte. La République arabe d'Egypte délivrera aux personnes susmentionnées les plaques d'immatriculation appropriées pour leurs véhicules personnels, ainsi que tous autres laissez-passer, documents et permis nécessaires.

8. Dans l'exercice de leurs fonctions au titre de la proposition susvisée des Etats-Unis, les membres du Personnel civil des Etats-Unis ainsi que leurs véhicules, navires, aéronefs et matériels seront autorisés, en exonération de tous droits ou frais si ce n'est en rémunération directe de services rendus, à se déplacer librement entre leurs zones telles qu'elles sont définies dans la proposition susvisée des Etats-Unis, et à destination et en provenance de points d'accès en Egypte ou à destination de leurs zones, selon des procédures convenues entre les autorités égyptiennes et le Directeur du Personnel civil des Etats-Unis.

9. Les dispositions de la présente lettre seront également applicables aux personnes à la charge, résidant en République arabe d'Egypte, des membres du Personnel civil des Etats-Unis. Des procédures en vue de l'application du présent Accord seront établis d'un commun accord par le Directeur du Personnel civil des Etats-Unis et les autorités égyptiennes.

Dès l'acceptation des dispositions ci-dessus, la présente lettre et votre réponse seront considérées comme partie intégrante de la proposition susvisée du Gouvernement des Etats-Unis en date du 1^{er} septembre 1975, et lesdites dispositions seront réputées

être entrées en vigueur à la date de l'arrivée du premier membre du Personnel civil des Etats-Unis en Egypte et resteront en vigueur jusqu'au départ d'Egypte du Personnel civil des Etats-Unis tel qu'envisagé dans la proposition relative à ses fonctions.

Veillez agréer, etc.

Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des affaires étrangères :

[*Signé*]

ISMAÏL FAHMY

Son Excellence Monsieur Hermann Fr. Eilts
Ambassadeur des Etats-Unis
Le Caire (Egypte)

II

Le Caire (Egypte), le 22 avril 1976

Monsieur le Vice-Premier Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre du 22 avril 1976 et de vous confirmer que les termes de ladite lettre rencontrent l'agrément du Gouvernement des Etats-Unis. Conformément aux termes de votre lettre, le présent échange de lettres constitue une partie intégrante de la proposition des Etats-Unis en date du 1^{er} septembre 1975.

Veillez agréer, etc.

L'Ambassadeur des Etats-Unis,

[*Signé*]

HERMANN FREDERICK EILTS

Son Excellence Monsieur Ismaïl Fahmy
Vice-Premier Ministre et Ministre des affaires étrangères
de la République arabe d'Egypte
Le Caire