

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1986-1987

19 DECEMBER 1986

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van volgende internationale Akten :

- a) 1. **Verdrag inzake het Wegverkeer, en Bijlagen, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968;**
2. **Europese Overeenkomst, en Bijlage, tot aanvulling van dit Verdrag, opgemaakt te Genève op 1 mei 1971;**
- b) 1. **Verdrag inzake Verkeerstekens, en Bijlagen, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968;**
2. **Europese Overeenkomst, en Bijlage, tot aanvulling van dit Verdrag, opgemaakt te Genève op 1 mei 1971;**
3. **Protocol inzake de Wegmarkeringen, en Bijlage, tot aanvulling van de Europese Overeenkomst van 1971, opgemaakt te Genève op 1 maart 1973**

MEMORIE VAN TOELICHTING

Om een betere verkeersveiligheid in het internationale verkeer te bekomen, is het noodzakelijk een zo volledig mogelijke harmonisatie van de verkeersregels en de verkeerssignalisatie tussen de verschillende landen te realiseren.

Reeds van in het begin van de eeuw werden inspanningen in die zin gedaan. Zo ontstonden de internationale verdragen van 1909, 1926 en 1949, allen door België goedgekeurd.

De spectaculaire ontwikkeling van de motorisering gedurende de jaren vijftig en zestig vereiste terzake evenwel een nog verder doorgedreven integratie.

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1986-1987

19 DECEMBRE 1986

Projet de loi portant approbation des Actes internationaux suivants :

- a) 1. **Convention sur la Circulation routière, et Annexes, faites à Vienne le 8 novembre 1968;**
2. **Accord européen, et Annexe, complétant cette Convention, faits à Genève le 1^{er} mai 1971;**
- b) 1. **Convention sur la Signalisation routière, et Annexes, faites à Vienne le 8 novembre 1968;**
2. **Accord européen, et Annexe, complétant cette Convention, faits à Genève le 1^{er} mai 1971;**
3. **Protocole sur les Marques routières, et Annexe, additionnels à l'Accord européen de 1971, faits à Genève le 1^{er} mars 1973**

EXPOSE DES MOTIFS

Une meilleure sécurité routière en circulation internationale rend nécessaire l'harmonisation la plus complète possible des règles de circulation et de la signalisation routières entre les divers pays.

Des efforts en ce sens ont été accomplis dès le début du siècle. C'est ainsi que se sont succédées les Conventions internationales de 1909, 1926 et 1949, toutes approuvées par la Belgique.

Le développement spectaculaire de la motorisation au cours des années cinquante et soixante imposait toutefois une intégration encore plus poussée en la matière.

Dit werd op twee niveaus gerealiseerd.

Op de eerste plaats waren het Verdrag inzake het Wegverkeer en het Verdrag inzake Verkeerstekens op 8 november 1968 ter ondertekening voorgelegd, het resultaat van de werkzaamheden van de Conferentie van de Verenigde Naties over het wegverkeer, gehouden te Wenen van 7 oktober tot 8 november 1968.

Op de tweede plaats werden deze twee verdragen, op Europees vlak, binnen de grenzen toegestaan door de verdragen van 1968, aangevuld en geamendeerd.

De Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake het Wegverkeer, evenals de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake Verkeerstekens, ter ondertekening voorgelegd te Genève op 1 mei 1971, vertegenwoordigen uit dien hoofde een supplementaire harmonisatie in vergelijking met deze bewerkstelligd door de Verdragen.

Te Genève werd op 1 maart 1973 eveneens een Protocol inzake de wegmarkeringen tot aanvulling van de Europese Overeenkomst die het Verdrag inzake verkeerstekens aanvult, ter ondertekening voorgelegd.

Onderhavig wetsontwerp voorziet de goedkeuring van deze teksten die reeds door België werden ondertekend.

Er dient opgemerkt dat deze goedkeuring voor ons land geen nieuwe wijzigingen meebrengt van de verkeersreglementen en verkeerssignalisatie.

Het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (verkeersreglement) van 1 december 1975, in werking getreden op 1 mei 1976, is inderdaad reeds conform met de nieuwe internationale beschikkingen.

Deze tekst verschilt niet fundamenteel van de vorige, aangezien er een eng verband bestaat tussen de internationale teksten en de vroegere Belgische verkeersregels die dikwijls als voorbeeld hebben gediend.

De overgangperiode die de wegbeheerders in staat moest stellen de signalisatie aan te passen is trouwens op 1 januari 1981 verstreken.

De goedkeuring van deze Verdragen en Overeenkomsten heeft wel voor gevolg dat in de toekomst elke reglementaire aanpassing van de verkeersreglementen en van de signalisatie de bepalingen van deze teksten zal moeten respekteren.

In verband met het advies van de Raad van State weze het volgende gezegd :

Voor wat betreft voormelde verdragen dient opgemerkt dat de Regering, overeenkomstig de artikelen 54, § 5 en 46, § 4 van deze verdragen, voorbehoud zal maken omtrent volgende bepalingen :

a) Verdrag inzake het wegverkeer.

— Artikel 10, § 3. Luidens dit voorschrift dient in principe steeds de rechthoek van de rijbaan gevolgd. Het voorbehoud is bedoeld om de bestuurders hiervan vrij te stellen op een plein (cf. artikel 9.3 van het verkeersreglement).

Ceci fut réalisé à deux niveaux.

En premier lieu, la Convention sur la Circulation routière ainsi que la Convention sur la Signalisation routière, ouvertes à la signature le 8 novembre 1968, constituent l'aboutissement des travaux de la Conférence des Nations Unies sur la circulation routière tenue à Vienne du 7 octobre au 8 novembre 1968.

En second lieu, ces deux Conventions furent complétées et amendées sur le plan européen dans les limites autorisées par les conventions de 1968.

L'Accord européen complétant la Convention sur la Circulation routière ainsi que l'Accord européen complétant la Convention sur la Signalisation routière, ouverts à la signature à Genève le 1^{er} mai 1971, représentent de ce fait une harmonisation supplémentaire par rapport à celle engendrée par les Conventions.

Un Protocole sur les Marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la Signalisation routière fut également ouvert à la signature à Genève le 1^{er} mars 1973.

Le présent projet de loi prévoit l'approbation de ces textes déjà signés par la Belgique.

Il convient de souligner que cette approbation n'entraînera pas de nouvelles modifications pour notre pays en matière de règles de circulation et de signalisation routières.

En effet, le règlement général sur la police de la circulation routière (Code de la route) du 1^{er} décembre 1975, entré en vigueur le 1^{er} mai 1976, est déjà conforme aux nouvelles dispositions internationales.

Ce règlement n'est pas radicalement différent des précédents, étant donné l'étroite parenté entre les textes internationaux et les anciennes règles belges, qui leur ont souvent servi de modèle.

Par ailleurs, la période transitoire destinée à permettre aux gestionnaires de voirie d'adapter la signalisation s'est achevée le 1^{er} janvier 1981.

L'approbation de ces Conventions et Accords implique cependant que tout aménagement réglementaire futur aux règles de circulation ou à la signalisation devra respecter les dispositions de ces textes.

En ce qui concerne l'avis du Conseil d'Etat, il y a lieu de préciser ce qui suit :

Il convient de signaler au sujet des conventions précitées, que le Gouvernement, conformément aux articles 54, § 5 et 46, § 4 de ces conventions, fera des réserves sur les dispositions suivantes :

a) Convention sur la circulation routière.

— Article 10, § 3. Cette prescription impose de suivre toujours le bord droit de la chaussée. La réserve a pour but d'en dispenser les conducteurs qui circulent sur une place (cf. article 9.3 du Code de la route).

— Artikel 18, § 3. Bij het verlaten van een eigendom moet volgens het verdrag voorrang verleend worden aan de voertuigen op de weg. Dit volstaat evenwel niet aangezien hier ook voetgangers kunnen bij betrokken zijn en aldus in gevaar kunnen gebracht worden. Het is noodzakelijk bij dergelijk maneuver voorrang te verlenen aan alle weggebruikers (bestuurders en voetgangers) en bijgevolg zal voorbehoud gemaakt worden (cf. artikel 12.4 van het verkeersreglement).

b) Verdrag inzake verkeerstekens.

— Artikel 10, § 6. Het achthoekige stopbord dient, om zijn volle effect te hebben, geplaatst in de onmiddellijke nabijheid van de plaats waar de bestuurders moeten stoppen en voorrang verlenen. Wanneer deze verplichting tot stoppen nu ingevolge plaatselijke omstandigheden vooraf dient aangekondigd, is het zeker niet aangewezen ditzelfde bord te gebruiken als voorsignalisatie. Bijgevolg is er voorbehoud nodig om het achthoekig stopbord te kunnen laten voorafgaan door een omgekeerde driehoek (cf. verkeersborden B5 en B7 van het verkeersreglement).

— Artikel 23, § 7. Luidens de bepaling van dit artikel moeten de lichten rond zijn. In het driekleurenstelsel zijn er echter ook lichten in de vorm van pijlen. Aangezien er geen zekerheid bestaat over de conformiteit van deze lichten in de vorm van pijlen met het Verdrag, moet voorbehoud geformuleerd worden (cf. artikel 61.1 4° en 5° van het verkeersreglement).

— Bijlage 5, deel F, 6. Het opnemen van de verkeersborden E19 en E20 in de reglementering zou insluiten dat ze dienen geplaatst te worden door de wegbeheerders en dat duizende borden, zonder werkelijke noodzaak zouden moeten vervangen worden, wat een nutteloze kostenlast zou meebrengen voor de wegbeheerder (Ministerie van Openbare Werken en gemeenten). Het is nu echter zo dat de aanduiding van bus- of tramhaltes aangebracht wordt door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, en dat de aangebrachte signalisatie voldoende duidelijk is. Bijgevolg zal voorbehoud gemaakt worden.

Tenslotte dient nog opgemerkt dat het voorbehoud dat zal gemaakt worden geen fundamentele punten betreft inzake het internationale verkeer en dat omtrent bedoelde artikels een voorbehoud geformuleerd wordt door een groot aantal landen.

Voor het Verdrag inzake het Wegverkeer hebben zesentertig Staten hun bekrachtigings- of toetredingsoorkonde neergelegd. Het trad in werking op 21 mei 1977. Voor de Europese Overeenkomst tot aanvulling van dit Verdrag hebben zeventien Staten hun bekrachtigings- of toetredingsoorkonde neergelegd. Deze Overeenkomst trad in werking op 7 juni 1979.

Wat het Verdrag inzake Verkeerstekens betreft hebben eenentertig Staten hun bekrachtigings- of toetredingsoorkonde neergelegd. Dit Verdrag trad in werking op 6 juni 1978.

— Article 18, § 3. En quittant une propriété, le conducteur doit, suivant la convention, céder le passage aux véhicules circulant sur la voie publique. Ceci ne suffit pas cependant, car les piétons peuvent être concernés également et peuvent aussi être mis en danger. Il est nécessaire de céder le passage à tous les usagers lors de l'exécution de telles manœuvres (conducteurs et piétons) et il convient dès lors de faire une réserve (cf. article 12.4 du Code de la route).

b) Convention sur la signalisation routière.

— Article 10, § 6. Le signal stop octogonal, pour avoir tous ses effets, doit être placé à proximité immédiate de l'endroit où les conducteurs doivent marquer l'arrêt et céder le passage. Lorsque cette obligation de marquer l'arrêt doit, en raison de circonstances locales, être annoncée à distance, il n'est certainement pas opportun de faire usage du même signal comme moyen de présignalisation. Une réserve est donc nécessaire pour que le signal stop puisse être annoncé par un triangle sur pointe (cf. signaux routiers B5 et B7 du Code de la route).

— Article 23, § 7. Suivant les prescriptions de cet article les feux doivent être ronds. Dans le système tricolore, il existe toutefois aussi des feux sous forme de flèches. Etant donné qu'il n'y a pas de certitude sur la conformité de ces feux sous forme de flèches avec les dispositions de la convention, une réserve doit être formulée (cf. article 61.1 4° et 5° du Code de la route).

— Annexe 5, section F, 6. L'adoption des signaux routiers E19 et E20 dans notre réglementation impliquerait que ces signaux devraient être placés par les gestionnaires des voiries, et que des milliers de signaux devraient être remplacés sans nécessité réelle, ce qui entraînerait une charge financière inutile pour le gestionnaire (Ministère des Travaux publics et communes). En effet, les indications des arrêts de bus et de tramways sont mises en place par les sociétés de transport en commun et la signalisation utilisée est suffisamment claire. Une réserve sera par conséquent faite sur ce point.

Enfin, il convient de souligner que les réserves qui seront faites ne portent sur aucun point fondamental pour la circulation internationale et que les dispositions visées ont fait l'objet d'une réserve de la part d'un grand nombre de pays.

Trente-six Etats ont déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion de la Convention sur la Circulation routière. Elle est entrée en vigueur le 21 mai 1977. Dix-sept Etats ont déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion de l'Accord européen complétant cette Convention. Cet Accord européen est entré en vigueur le 7 juin 1979.

Trente et un Etats ont déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion de la Convention sur la Signalisation routière. Cette Convention est entrée en vigueur le 6 juin 1978.

Voor de Europese Overeenkomst tot aanvulling van dit Verdrag hebben 15 neerleggingen plaatsgehad. Deze Overeenkomst trad in werking op 3 augustus 1979.

Het Protocol inzake Wegmarkeringen is nog niet in werking getreden.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,
L. TINDEMANS.

De Minister van Financiën,
M. EYSKENS.

De Minister van Openbare Werken,
L. OLIVIER.

*De Minister van Verkeerswezen
en Buitenlandse Handel,*
H. DE CROO.

Pour l'Accord européen complétant cette Convention, 15 dépôts ont été effectués. Cet Accord est entré en vigueur le 3 août 1979.

Le Protocole sur les Marques routières n'est pas encore entré en vigueur.

Le Ministre des Relations extérieures,
L. TINDEMANS.

Le Ministre des Finances,
M. EYSKENS.

Le Ministre des Travaux publics,
L. OLIVIER.

*Le Ministre des Communications
et du Commerce extérieur,*
H. DE CROO.

ONTWERP VAN WET

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Openbare Werken en van Onze Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, Onze Minister van Financiën, Onze Minister van Openbare Werken en Onze Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

ENIG ARTIKEL

De volgende Internationale Akten zullen volkomen uitwerking hebben :

- a) 1. Verdrag inzake het wegverkeer, en Bijlagen, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968;
2. Europese Overeenkomst, en Bijlage, tot aanvulling van dit Verdrag, opgemaakt te Genève op 1 mei 1971;
- b) 1. Verdrag inzake verkeerstekens, en Bijlagen, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968;
2. Europese Overeenkomst, en Bijlage, tot aanvulling van dit Verdrag, opgemaakt te Genève op 1 mei 1971;
3. Protocol inzake wegmarkeringen, en Bijlage, tot aanvulling van de Europese Overeenkomst van 1971, opgemaakt te Genève op 1 maart 1973.

Gegeven te Brussel, 18 december 1986.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Financiën,

M. EYSKENS.

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER.

*De Minister van Verkeerswezen
en Buitenlandse Handel,*

H. DE CROO.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations extérieures, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre des Travaux publics et de Notre Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Relations extérieures, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre des Travaux publics et Notre Ministre des Communications et du Commerce extérieur sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE

Les Actes internationaux suivants sortiront leur plein et entier effet :

- a) 1. Convention sur la circulation routière, et Annexes, faites à Vienne le 8 novembre 1968;
2. Accord européen, et Annexe, complétant cette Convention, faits à Genève le 1^{er} mai 1971;
- b) 1. Convention sur la signalisation routière, et Annexes, faites à Vienne le 8 novembre 1968;
2. Accord européen, et Annexe, complétant cette Convention, faits à Genève le 1^{er} mai 1971;
3. Protocole sur les marques routières, et Annexe, additionnels à l'Accord européen de 1971, faits à Genève le 1^{er} mars 1973.

Donné à Bruxelles, le 18 décembre 1986.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Finances,

M. EYSKENS.

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER.

*Le Ministre des Communications
et du Commerce extérieur,*

H. DE CROO.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 10e november 1981 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van volgende internationale akten :

a) 1. Verdrag inzake het wegverkeer, en Bijlagen, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968;

2. Europese Overeenkomst, en Bijlage, tot aanvulling van dit Verdrag, opgemaakt te Genève op 1 mei 1971;

b) 1. Verdrag inzake verkeerstekens, en Bijlagen, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968;

2. Europese Overeenkomst, en Bijlage, tot aanvulling van dit Verdrag, opgemaakt te Genève op 1 mei 1971;

3. Protocol inzake de wegmarkeringen, en Bijlage, tot aanvulling van de Europese Overeenkomst van 1971, opgemaakt te Genève op 1 maart 1973 »,.

heeft de 9e februari 1982 het volgend advies gegeven :

Artikel 54, § 5, van het Verdrag inzake het wegverkeer bepaalt :

« Elk voorbehoud ten aanzien van dit verdrag en de bijlagen daarbij, met uitzondering van het voorbehoud bedoeld in § 1 van dit artikel, is toegestaan op voorwaarde dat elk voorbehoud schriftelijk wordt gemaakt, en dat het, indien het is gemaakt vóór de nederlegging van de akte van bekrachtiging of van toetreding, in deze akte wordt bevestigd. De secretaris-generaal deelt deze voorbehouden mede aan alle Staten bedoeld in § 1 van artikel 45 van dit verdrag. »

Artikel 46, § 4, van het Verdrag inzake verkeerstekens is in dezelfde bewoordingen gesteld, met dien verstande dat het verwijst naar artikel 37 van dat Verdrag.

Naar aan de Raad van State is verklaard kon geen enkel officieel document worden gevonden waarin het voorbehoud werd geformuleerd waarnaar de memorie van toelichting verwijst. Uit de werkdocumenten blijkt alleen dat omtrent de in de memorie van toelichting bedoelde artikelen voorbehoud van Belgische zijde te verwachten is.

Er wordt dus niet bevestigd dat het bedoelde voorbehoud « gemaakt werd », zoals de memorie van toelichting te kennen geeft. Het zal, overeenkomstig de artikelen 54, § 5, en 46, § 4, van de genoemde Verdragen, nog kunnen worden gemaakt, uiterlijk op het tijdstip van de bekrachtiging.

Het is echter niet nodig het voorbehoud in de goedkeuringswet te vermelden. Het is voldoende, ook voor nog te maken voorbehoud, dat de Wetgevende Kamers in de memorie van toelichting duidelijke informatie vinden omtrent de strekking ervan (zie Jean Masquelin, « Le droit des Traités dans l'ordre juridique et dans la pratique diplomatique belges », Brussel, Bruylant 1980, nr. 179, inzonderheid blz. 199 en 200).

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : P. TAPIE, kamervoorzitter;

H. ROUSSEAU en Ch. HUBERLANT, staatsraden;

P. DE VISSCHER en C. DESCHAMPS, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw : M. VAN GERREWEY, toegevoegd griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. COOLEN, eerste auditor.

De Griffier,
M. VAN GERREWEY.

De Voorzitter,
P. TAPIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 10 novembre 1981, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation des actes internationaux suivants :

a) 1. Convention sur la circulation routière, et Annexes, faites à Vienne le 8 novembre 1968;

2. Accord européen, et Annexe, complétant cette Convention, faits à Genève le 1^{er} mai 1971;

b) 1. Convention sur la signalisation routière, et Annexes, faites à Vienne le 8 novembre 1968;

2. Accord européen, et Annexe, complétant cette Convention, faits à Genève le 1^{er} mai 1971;

3. Protocole sur les marques routières, et Annexe, additionnels à l'Accord européen de 1971, faits à Genève le 1^{er} mars 1973 »,.

a donné le 9 février 1982 l'avis suivant :

L'article 54, § 5, de la Convention sur la circulation routière dispose comme suit :

« Les réserves à la présente convention et à ses annexes, autres que la réserve prévue au § 1^{er} 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 § 1^{er} de l'article 45 de la présente convention. »

L'article 46, § 4, de la Convention sur la signalisation routière s'exprime dans les mêmes termes en renvoyant à l'article 37 de cette Convention.

Selon les explications fournies au Conseil d'Etat, aucun document officiel n'a pu être trouvé, qui formulait les réserves auxquelles l'exposé des motifs se réfère. Des documents de travail font seulement apparaître que, sur les articles visés par l'exposé des motifs, des réserves de la part de la Belgique sont « prévisibles ».

Il n'est donc pas confirmé que les réserves dont il s'agit aient été « émises », comme l'indique l'exposé des motifs. Elles pourront encore l'être, conformément aux articles 54, § 5, et 46, § 4, des Conventions précitées, au plus tard au moment de la ratification.

Il n'est cependant pas nécessaire que les réserves soient énoncées dans la loi d'approbation. Il suffit, même s'agissant de réserves qui restent à faire, que les Chambres législatives soient clairement informées de leur portée par l'exposé des motifs (voir Jean Masquelin, « Le droit des Traités dans l'ordre juridique et dans la pratique diplomatique belges », Bruxelles, Bruylant 1980, n° 179, spécialement p.p. 199 et 200).

La chambre était composée de :

Messieurs : P. TAPIE, président de chambre;

H. ROUSSEAU et Ch. HUBERLANT, conseillers d'Etat;

P. DE VISSCHER et C. DESCHAMPS, assesseurs de la section de législation;

Madame : M. VAN GERREWEY, greffier assumé.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

Le Griffier,
M. VAN GERREWEY.

Le Président,
P. TAPIE.

(Vertaling)

VERDRAG INZAKE HET WEGVERKEER

De Verdragsluitende Partijen,

Geleid door de wens het internationale wegverkeer te vergemakkelijken en de verkeersveiligheid te verhogen door het aannemen van eenvormige verkeersregels,

Zijn de navolgende bepalingen overeengekomen :

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag hebben de onderstaande uitdrukkingen de daaraan in dit artikel toegekende betekenis :

a) « Nationale Wetgeving » van een Verdragsluitende Partij : het geheel van de nationale of plaatselijke wetten en reglementen, die op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij van kracht zijn;

b) Een voertuig wordt geacht zich « in het internationale verkeer » te bevinden op het grondgebied van een bepaalde Staat, indien :

(i) het toebehoort aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die gewoonlijk gevestigd is buiten de Staat;

(ii) het niet in die Staat is ingeschreven;

(iii) het tijdelijk in die Staat is ingevoerd; met dien verstande evenwel, dat aan een Verdragsluitende Partij het recht is voorbehouden een voertuig niet als « in het internationaal verkeer » te beschouwen, indien het langer dan één jaar op het grondgebied van die Staat is verbleven zonder een belangrijke onderbreking, waarvan de duur door die Verdragsluitende Partij kan bepaald worden.

Een sleep wordt geacht zich « in het internationale verkeer » te bevinden, wanneer ten minste één van de voertuigen van die sleep aan bovenstaande definities beantwoordt;

c) « Bebouwde kom » : een gebied met bebouwing dat op de plaatsen waar men dit binnen- of uitrijdt, door speciale verkeersborden als zodanig wordt aangeduid, dan wel een gebied dat in de nationale wetgeving op andere wijze is omschreven;

d) « Openbare Weg » : het gehele oppervlak van elke weg die voor het openbaar verkeer openstaat;

e) « Rijbaan » : dat deel van de openbare weg dat gewoonlijk voor het verkeer met voertuigen wordt gebruikt; een openbare weg kan een aantal rijbanen bevatten die duidelijk zichtbaar van elkaar gescheiden zijn, o.m. door een middenberm of een verschil in niveau;

f) Op rijbanen waar één of meer aan de buitenzijde van de rijbaan geleegen rijstroken of paden bestemd zijn voor gebruik door bepaalde voertuigen, betekent « rand van de rijbaan » voor andere weggebruikers, de rand van het overige deel van de rijbaan;

g) « Rijstrook » : elk van de delen, waarin de rijbaan in de lengterichting kan worden verdeeld, al of niet aangegeven door overlangse wegmarkeringen, maar voldoende breed voor één file rijdende auto's, motorfietsen uitgesloten;

h) « Kruispunt » : elke gelijkgrondse kruising, samenloop of splitsing van openbare wegen, met inbegrip van de pleinen, die door dergelijke kruisingen, samenlopen, of splitsingen zijn ontstaan;

i) « Overweg » : elke gelijkgrondse kruising tussen een openbare weg en een spoor- of tramweg op afzonderlijke bedding;

j) « Autosnelweg » : een openbare weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor het verkeer met motorvoertuigen en waarop aanpalende eigendommen geen uitweg hebben en die :

(i) behalve op bepaalde plaatsen of tijdelijk, is voorzien van gescheiden rijbanen voor de beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een berm die niet voor het verkeer is bestemd, hetzij bij uitzondering op andere wijzen;

(ii) geen andere openbare weg, spoor- of tramweg of pad voor voetgangers op hetzelfde niveau kruist;

(iii) door verkeersborden speciaal als autosnelweg is aangeduid;

k) Een voertuig wordt geacht :

(i) « Stilstaand » te zijn, wanneer het niet in beweging is gedurende de tijd die nodig is om personen te laten in- of uitstappen of om goederen in of uit te laden;

(ii) « Geparkeerd » te zijn, wanneer het niet in beweging is om elke andere reden dan de noodzaak een conflictsituatie met een andere weggebruiker of een botsing met een hindernis te vermijden, of om aan de verkeersvoorschriften te voldoen, en wanneer de tijd gedurende welke het voertuig niet in beweging is, niet is beperkt tot de tijd die nodig is om personen te laten in- of uitstappen of goederen in of uit te laden.

Het staat de Verdragsluitende Partijen echter vrij de voertuigen die niet in beweging zijn zoals bedoeld in bovenstaand lid (ii) als « stilstaand » te beschouwen gedurende een tijdsbestek dat de door de nationale wetgeving vastgestelde duur niet te boven gaat, en de niet in beweging zijnde voertuigen als « geparkeerd » te beschouwen wanneer deze voertuigen niet in beweging zijn, zoals bedoeld in bovenstaand lid (i), en dit het geval is gedurende een tijdsbestek dat de door de nationale wetgeving vastgestelde duur wel te boven gaat;

l) « Rijwiel » : elk voertuig met ten minste twee wielen dat uitsluitend wordt voortbewogen door de spierkracht van de berijders, in het bijzonder door middel van pedalen of van met de hand bewogen hefboomen;

m) « Bromfiets » : elk twee- of driewielig voertuig dat is uitgerust met een voortstuwende verbrandingsmotor met een maximale cilinderinhoud van 50 cm³ (3,05 kubieke duim) en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 50 km (30 mijl) per uur. Het staat de Verdragsluitende Partijen echter vrij krachtens hun nationale wetgeving niet als bromfietsen te beschouwen de voertuigen die, wat het gebruik betreft, niet de eigenschappen van een fiets vertonen, in het bijzonder de eigenschap dat zij met behulp van pedalen kunnen worden voortbewogen, of waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid, het gewicht of bepaalde eigenschappen van de motor bepaalde grenzen overschrijden. Niets in deze omschrijving mag zo worden uitgelegd, dat dit de Verdragsluitende Partijen zou beletten bromfietsen op dezelfde wijze te behandelen als fietsen, wat betreft de toepassing van de bepalingen van hun nationale verkeerswetgeving;

n) « Motorfiets » : elk tweewielig voertuig met of zonder zijspan, dat voorzien is van een voortstuwende motor. De Verdragsluitende Partijen kunnen in hun nationale wetgeving ook driewielige voertuigen als motorfietsen aanmerken, mits de tarra daarvan maximaal 400 kg (900 pond) bedraagt. De uitdrukking « motorfiets » slaat niet op de bromfietsen; de Verdragsluitende Partijen kunnen evenwel mits zij hietoe een verklaring afleggen overeenkomstig paragraaf 2 van artikel 54 van dit Verdrag, voor de toepassing van dit Verdrag bromfietsen als motorfietsen beschouwen;

o) « Motorvoertuig » : elk voertuig, voorzien van een voortstuwende motor, dat uit eigen kracht op de weg rijdt, behalve de bromfietsen, in de gebieden van de Verdragsluitende Partijen, die de bromfietsen niet als motorfietsen beschouwen, en behalve de spoorvoertuigen;

p) « Auto » : elk motorvoertuig dat gewoonlijk wordt gebruikt voor het vervoer van personen of goederen langs de weg, of om de voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van personen of goederen langs de weg voort te trekken. Deze uitdrukking omvat mede de trolleybussen, dat wil zeggen voertuigen die in verbinding staan met een elektrische geleiding en niet op sporen rijden. Zij slaat niet op voertuigen zoals landbouwtractoren, die slechts bij uitzondering worden gebruikt om personen of goederen langs de weg te vervoeren of om voertuigen te trekken die personen of goederen langs de weg vervoeren;

q) « Aanhangwagen » : elk voertuig dat bestemd is om door een motorvoertuig te worden getrokken; die uitdrukking omvat tevens de opleggers;

r) « Oplegger » : elke aanhangwagen die bestemd is om dusdanig aan een auto te worden gekoppeld, dat een deel ervan op de auto rust en dat een aanzienlijk deel van het gewicht van de aanhangwagen en van zijn lading door de auto wordt gedragen;

s) « Lichte aanhangwagen » : elke aanhangwagen, waarvan het hoogste toegelaten gewicht 750 kg (1 650 pond) niet te boven gaat;

t) « Sleep » : aan elkaar gekoppelde voertuigen die zich op de weg als een geheel voortbewegen;

u) « Geleed voertuig » : een sleep bestaande uit een auto en een oplegger die aan de auto is gekoppeld;

v) « Bestuurder » : degene die een motorvoertuig of enig ander voertuig bestuurt (met inbegrip van een rijwiel) of die vee, hetzij enkele dieren hetzij in kudden, of trek-, last- of rijdieren op de openbare weg onder zijn hoede heeft;

w) « Hoogste toegelaten gewicht » : het hoogste gewicht van het voertuig, in beladen toestand, toegelaten door het bevoegde gezag van de Staat waar het voertuig is ingeschreven;

x) « Tarra » : het gewicht van het voertuig zonder bemanning, passagiers of lading, maar met inbegrip van zijn volledige voorraad brandstof en van het gereedschap dat het voertuig gewoonlijk meevoert;

y) « Gewicht in beladen toestand » : het werkelijk gewicht van het voertuig met inbegrip van de lading, de bemanning en de passagiers;

z) « Rijrichting » en « overeenkomstig de rijrichting » : de rechterzijde, indien ingevolge de nationale wetgeving de bestuurder van een voertuig een ander voertuig bij het kruisen links moet laten; in het omgekeerde geval betekenen deze uitdrukkingen de linkerzijde;

aa) De verplichting voor de bestuurder van een voertuig om andere voertuigen « voorrang » te verlenen, betekent dat hij niet mag doorrijden of opnieuw vertrekken of een manoeuvre voortzetten, indien zulks de kans met zich zou medebrengen dat de bestuurders van andere voertuigen gedwongen worden de richting of de snelheid van hun voertuig plotseling te wijzigen.

Artikel 2

Bijlagen bij het Verdrag

De bijlagen bij dit Verdrag te weten :

Bijlage 1 : Uitzonderingen op de verplichting auto's en aanhangwagens in het internationale verkeer toe te laten;

Bijlage 2 : Het kenteken van auto's en aanhangwagens in het internationale verkeer;

Bijlage 3 : Het nationaliteitssteken van auto's en aanhangwagens in het internationale verkeer;

Bijlage 4 : Identificatiemerken van auto's en aanhangwagens in het internationale verkeer;

Bijlage 5 : Technische eisen betreffende auto's en aanhangwagens;

Bijlage 6 : Het nationale rijbewijs, en

Bijlage 7 : Het internationale rijbewijs, zijn integrerende onderdelen van dit Verdrag.

Artikel 3

Verplichtingen van de Verdragsluitende Partijen

1. a) De Verdragsluitende Partijen nemen passende maatregelen opdat de op hun grondgebied geldende verkeersregels in hoofdzaak overeenkomen met de bepalingen van Hoofdstuk II van dit Verdrag. Op voorwaarde dat deze regels op geen enkele wijze in strijd zijn met genoemde bepaling :

(i) hoeven deze regels niet noodzakelijk de genoemde bepalingen over te nemen die van toepassing zijn op omstandigheden die zich op het grondgebied van de desbetreffende Verdragsluitende Partijen niet voordoen;

(ii) mogen deze regels bepalingen bevatten die niet in genoemd Hoofdstuk II voorkomen.

b) De bepalingen van deze paragraaf eisen niet van de Verdragsluitende Partijen dat zij alle overtredingen van de bepalingen van Hoofdstuk II die zijn opgenomen in hun eigen verkeersregels, strafbaar stellen.

2. a) De Verdragsluitende Partijen nemen tevens passende maatregelen opdat de op hun grondgebied geldende regels betreffende de technische eisen waaraan auto's en aanhangwagens moeten voldoen, overeenkomen met de bepalingen in bijlage 5 bij dit Verdrag. Op voorwaarde dat zij geenszins in strijd zijn met de veiligheidsbeginselen die aan deze bepalingen ten grondslag liggen, mogen deze regels bepalingen bevatten die niet in die bijlage voorkomen. De Verdragsluitende Partijen nemen tevens passende maatregelen opdat auto's en aanhangwagens, die op hun grondgebied zijn ingeschreven, voldoen aan de bepalingen in bijlage 5 wanneer zij aan het internationale verkeer deelnemen.

b) De bepalingen van deze paragraaf leggen aan de Verdragsluitende Partijen generlei verplichtingen op ten aanzien van de op hun grondgebied geldende regels betreffende de technische eisen waaraan die motorvoertuigen moeten voldoen, die niet worden beschouwd als auto's in de zin van dit Verdrag.

3. Behoudens de in bijlage 1 bij dit Verdrag genoemde uitzonderingen, zijn de Verdragsluitende Partijen verplicht in hun eigen gebied in het internationaal verkeer die auto's en aanhangwagens toe te laten, die voldoen aan de in Hoofdstuk III van dit Verdrag vastgelegde eisen en waarvan de bestuurders voldoen aan de in Hoofdstuk IV vastgelegde eisen. Zij zijn tevens verplicht de kentekenbewijzen, die zijn uitgegeven overeenkomstig de bepalingen van Hoofdstuk III, behoudens tegenbewijs, te erkennen als bewijs dat de voertuigen waarop deze betrekking hebben, voldoen aan de eisen die in genoemd Hoofdstuk III zijn vastgelegd.

4. De maatregelen, die de Verdragsluitende Partijen hetzij unilateraal dan wel ingevolge bilaterale of multilaterale overeenkomsten hebben genomen of wellicht zullen nemen, om op hun grondgebied in het internationale verkeer auto's en aanhangwagens toe te laten die niet voldoen aan alle in Hoofdstuk III van dit Verdrag vastgelegde eisen, en om, in andere gevallen dan die welke in Hoofdstuk IV zijn aangegeven, op hun grondgebied de geldigheid te erkennen van rijbewijzen die zijn uitgegeven op het grondgebied van een andere Verdragsluitende Partij, worden geacht overeen te stemmen met het doel van dit Verdrag.

5. De Verdragsluitende Partijen zijn verplicht op hun grondgebied in het internationale verkeer rijwielen en bromfietsen toe te laten die voldoen aan de in Hoofdstuk V van dit Verdrag vastgelegde technische eisen en waarvan de bestuurders gewoonlijk verblijven op het grondgebied van een andere Verdragsluitende Partij. Geen enkele Verdragsluitende Partij mag van bestuurders van rijwielen of bromfietsen in het internationale verkeer eisen dat zij een rijbewijs bezitten. De Verdragsluitende Partijen daarentegen, die overeenkomstig paragraaf 2 van artikel 54 van dit Verdrag hebben verklaard, dat zij bromfietsen als motorfietsen beschouwen, kunnen van bestuurders van bromfietsen in het internationale verkeer wel eisen dat zij een rijbewijs bezitten.

6. De Verdragsluitende Partijen verplichten zich aan elke Verdragsluitende Partij die haar verzoekt zulks te doen, inlichtingen te verstrekken die nodig zijn om de identiteit vast te stellen van degene op wiens naam een auto of een aanhangwagen die aan een auto is gekoppeld, op hun grondgebied is ingeschreven, indien het ingediende verzoek aantoonde dat dit voertuig betrokken is geweest bij een ongeval op het grondgebied van de Verdragsluitende Partij van wie het verzoek is uitgegaan.

7. Maatregelen, die de Verdragsluitende Partijen hetzij unilateraal, hetzij ingevolge bilaterale of multilaterale overeenkomsten hebben genomen of wellicht zullen nemen om het internationale wegverkeer te vergemakkelijken door het vereenvoudigen van douane-, politie- en gezondheidsformaliteiten en van andere, soortgelijke formaliteiten, dan wel om te bevorderen dat douanekantoren en -posten bij bepaalde grensovergangen dezelfde bevoegdheden hebben en gedurende dezelfde tijden zijn geopend, worden geacht overeen te komen met het doel van dit Verdrag.

8. De bepalingen van de paragrafen 3, 5 en 7 van dit artikel doen geen afbreuk aan het recht van een Verdragsluitende Partij, op haar grondgebied de toelating in het internationale verkeer van auto's, aanhangwagens, bromfietsen en rijwielen en/of hun bestuurders of meerijders, afhankelijk te stellen van haar voorschriften betreffende de verzekering van bestuurders tegen wettelijke aansprakelijkheid van haar douanevoorschriften en, in het algemeen, van haar voorschriften met betrekking tot andere aangelegenheden dan het wegverkeer.

Artikel 4

Verkeerstekens

De Verdragsluitende Partijen bij dit Verdrag die geen Verdragsluitende Partij zouden zijn bij het Verdrag inzake verkeerstekens dat op dezelfde dag als dit Verdrag te Wenen voor ondertekening is opgesteld, verbinden zich er toe dat :

a) alle verkeersborden, verkeerslichten en wegmarkeringen op hun grondgebied een samenhangend stelsel vormen;

b) het aantal soorten verkeerstekens beperkt blijft en dat verkeerstekens uitsluitend geplaatst worden waar zij geacht worden van nut te zijn;

c) de gevaarsborden op voldoende afstand van de hindernissen worden geplaatst om de bestuurders doeltreffend te waarschuwen;

d) dat verboden wordt :

i) dat op een verkeersbord, op zijn steun of op enige andere inrichting tot regeling van het verkeer, iets aangebracht wordt dat geen betrekking heeft op het doel van zo'n bord of inrichting; indien echter de Verdragsluitende Partijen, of onderdelen daarvan, aan een vereniging zonder winstoormerk de bevoegdheid verlenen aanwijzingsborden te plaatsen, dan kunnen zij zo'n vereniging tevens vergunnen haar embleem op dat bord of zijn steun aan te brengen, mits zulks het begrijpen van dat verkeersbord niet bemoeilijkt;

(ii) borden, aankondigingen, tekens of inrichtingen aan te brengen die zouden kunnen worden verward met verkeerstekens of andere inrichtingen tot regeling van het verkeer, of die deze minder zichtbaar of doeltreffend zouden kunnen maken, of die weggebruikers zouden kunnen verblinden of hun aandacht zouden kunnen afleiden op een wijze die de verkeersveiligheid in gevaar brengt.

HOOFDSTUK II

Verkeersregels

Artikel 5

Waarde van de verkeerstekens

1. De weggebruikers zijn verplicht zich te houden aan de voorschriften zoals deze worden aangeduid door verkeersborden, door verkeerslichten en wegmarkeringen, zelfs indien deze voorschriften in strijd schijnen te zijn met andere verkeersregels.

2. De voorschriften die worden aangeduid door verkeerslichten gaan boven de voorschriften die worden aangeduid door verkeersborden die de voorrang regelen.

Artikel 6

Bevelen die worden gegeven door bevoegde personen

1. De bevoegde personen moeten, wanneer zij het verkeer regelen, op een afstand gemakkelijk herkenbaar zijn, 's nachts zowel als overdag.

2. De weggebruikers zijn verplicht onmiddellijk gevolg te geven aan alle bevelen gegeven door de bevoegde personen die het verkeer regelen.

3. Het verdient aanbeveling dat de nationale wetgeving bepaalt dat als bevelen, die door de bevoegde personen worden gegeven wanneer zij het verkeer regelen, inzonderheid worden beschouwd :

a) de arm recht opgestoken : dit gebaar betekent « let op, stoppen » voor alle weggebruikers, behalve die bestuurders die niet meer in staat zijn op voldoende veilige wijze te stoppen; wordt dit gebaar gemaakt bij een kruispunt, dan hoeven de bestuurders die zich reeds op dit kruispunt bevinden evenmin te stoppen;

b) de arm of de armen horizontaal uitgestrekt; dit gebaar betekent « stoppen » voor alle weggebruikers, uit welke richting zij ook komen, als deze richting zou worden gedwarsd door de richting die is aangegeven door de uitgestrekte arm of armen; na dit gebaar gemaakt te hebben, mag de bevoegde persoon die het verkeer regelt, de arm of de armen laten zakken; dit gebaar is evenzeer « stoppen » voor de bestuurders die zich vóór of achter deze persoon bevinden;

c) zwaaien met een rood licht betekent : dit gebaar betekent « stoppen » voor de weggebruikers naar wie het licht gericht is.

4. De bevelen van de bevoegde personen die het verkeer regelen gaan boven de voorschriften aangeduid door verkeersborden, door verkeerslichten of door wegmarkeringen, alsmede boven de verkeersregels.

Artikel 7

Algemene regels

1. De weggebruikers moeten zich onthouden van alle gedragingen die ertoe kunnen leiden het verkeer in gevaar te brengen of te belemmeren, die gevaarlijk kunnen zijn voor personen, of die schade kunnen veroorzaken aan openbaar of particulier bezit.

2. Het verdient aanbeveling dat de nationale wetgeving bepaalt, dat het de weggebruikers verboden is het verkeer te hinderen of onveilig te maken door voorwerpen of stoffen op de weg te werpen, te plaatsen of achter te laten, of door enige andere belemmering er op aan te brengen. De weggebruikers die niet hebben kunnen vermijden een dergelijke belemmering of een dergelijk gevaar te veroorzaken, moeten de nodige maatregelen nemen om zulks zo snel mogelijk op te heffen, en, indien zij dit niet ogenblikkelijk kunnen doen, de andere weggebruikers er voor te waarschuwen.

Artikel 8

Bestuurders

1. Elk voertuig of elke sleep in beweging moet een bestuurder hebben.

2. Het verdient aanbeveling dat de nationale wetgeving bepaalt dat de last-, trek- of rijdieren een bestuurder hebben, evenals het vee, hetzij enkel dieren of in kudden, behalve wat betreft het vee in speciale gebieden die als zodanig zijn aangeduid door verkeersborden op de plaats waar men die gebieden binnenkomt.

3. Elke bestuurder moet de vereiste lichamelijke en geestelijke vermogens bezitten, en zowel lichamelijk als geestelijk in staat zijn te sturen.

4. Elke bestuurder van een motorvoertuig moet de nodige kennis en vaardigheid bezitten om het voertuig te kunnen besturen; deze bepaling mag leerling-bestuurders echter niet beletten zich te bekwamen in het besturen van een voertuig, overeenkomstig de nationale wetgeving.

5. Elke bestuurder moet voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben.

Artikel 9

Kudden

Het verdient aanbeveling dat de nationale wetgeving bepaalt, dat kudden in kleinere groepen van redelijke lengte worden verdeeld, en dat deze groepen ten gerieve van het verkeer op redelijke afstand van elkaar worden gehouden, behalve in die gevallen waarin uitzonderingen worden toegestaan om het verplaatsen van zeer grote aantallen te vergemakkelijken.

Artikel 10

Plaats op de rijbaan

1. De rijrichting dient op alle wegen in een Staat gelijk te zijn, behalve, in voorkomend geval, op wegen die uitsluitend of hoofdzakelijk worden gebruikt voor verkeer tussen twee andere Staten.

2. De dieren die zich langs de rijbaan voortbewegen, moeten zoveel mogelijk aan de rand van de rijbaan worden voortgedreven overeenkomstig de rijrichting.

3. Onverminderd de andersluidende bepalingen van paragraaf 1 van artikel 7, van paragraaf 6 van artikel 11 en andere andersluidende bepalingen van dit Verdrag, moet elke bestuurder van een voertuig, voor zover de omstandigheden hem dit mogelijk maken, zijn voertuig dicht bij de rand van de rijbaan houden, overeenkomstig de rijrichting. De Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan mogen echter nauwkeuriger regels voorschrijven betreffende de plaats van voertuigen voor goederenvervoer op de rijbaan.

4. Wanneer een openbare weg twee of drie rijbanen bevat, mag geen enkele bestuurder de rijbaan gebruiken die gelegen is aan de zijde tegenover die overeenkomstig de rijrichting.

5. a) Op de rijbanen voor verkeer in beide richtingen met vier of meer rijstroken mag geen enkele bestuurder de rijstroken gebruiken, die geheel zijn gelegen op de helft van de rijbaan tegenover de zijde overeenkomstig de rijrichting.

b) Op de rijbanen voor verkeer in beide richtingen met drie rijstroken mag geen enkele bestuurder de rijstrook gebruiken gelegen aan de rand van de rijbaan tegenover de rand overeenkomstig de rijrichting.

Artikel 11

Inhalen en rijden in files

1. a) Inhalen moet geschieden aan de zijde tegenover die overeenkomstig de rijrichting.

b) Inhalen moet echter geschieden aan de zijde overeenkomstig de rijrichting, wanneer de in te halen bestuurder heeft te kennen gegeven dat hij voornemens is zich te begeven naar de zijde van de rijbaan, die gelegen is tegenover de zijde overeenkomstig de rijrichting, en hij zijn voertuig of dieren reeds naar die andere zijde heeft gebracht ten einde daar een andere openbare weg in te slaan, zich op een aanpalende eigendom te begeven, of aan die andere zijde te stoppen.

2. Alvorens in te halen moet elke bestuurder, onverminderd de bepalingen van paragraaf 1 van artikel 7 of van artikel 14, van dit Verdrag, zich ervan vergewissen :

a) dat geen achterligger reeds begonnen is hem in te halen;

b) dat de voorligger op dezelfde rijstrook niet te kennen heeft gegeven dat hij voornemens is een ander in te halen;

c) dat de rijstrook die hij gaat volgen, over een voldoende afstand vrij is om het verkeer in de tegengestelde richting niet in gevaar te brengen of te hinderen, hierbij rekening houdend met het verschil tussen de snelheid van zijn eigen voertuig gedurende het inhalen en dit van de in te halen weggebruikers;

d) dat hij, behalve wanneer hij een rijstrook volgt die voor het verkeer uit de tegengestelde richting is verboden, in staat zal zijn, zonder de in te halen weggebruiker of weggebruikers te hinderen, weer de plaats in te nemen als voorgeschreven in paragraaf 3 van artikel 10 van dit Verdrag.

3. Ingevolge de bepalingen van paragraaf 2 van dit artikel is het in het bijzonder verboden in te halen op de rijbanen voor verkeer in beide richtingen wanneer men de top van een helling nadert en, wanneer het zicht onvoldoende is, in de bochten, tenzij op deze plaatsen rijstroken zijn aangegeven door overlangse strepen op het wegdek, en mits het inhalen plaatsvindt zonder de rijstroken te verlaten waarop de markeringen het verkeer uit de tegengestelde richting verbieden.

4. Tijdens het inhalen moet elke bestuurder de in te halen weggebruiker of weggebruikers een voldoende zijdelingse ruimte laten.

5. a) Op de rijbanen met ten minste twee rijstroken die uitsluitend zijn bestemd voor het verkeer in de richting die de bestuurder volgt, mag een bestuurder, indien hij gedwongen zou zijn opnieuw in te halen onmiddellijk of kort nadat hij zou zijn teruggekeerd naar de plaats als voorgeschreven door paragraaf 3 van artikel 10 van dit Verdrag, ten einde opnieuw in te halen, en mits hij zich ervan heeft vergewist dat hij zulks kan doen zonder de bestuurders van achter hem aankomende snellere voertuigen op noemenswaardige wijze te hinderen, op de rijstrook blijven waarop hij is gaan rijden voor het eerste inhalen.

b) De Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan zijn echter vrij de bepalingen van die paragraaf niet toe te passen op de bestuurders van rijwielen, bromfietsen, motorfietsen en voertuigen die geen auto's zijn in de zin van dit Verdrag, of op de bestuurders van auto's waarvan het hoogste toegelaten gewicht meer is dan 3 500 kg (7700 lbs), of waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid 40 km (25 mijl) per uur niet te boven gaat.

6. In die gevallen waarin de bepalingen van paragraaf 5 a) van dit artikel van toepassing zijn, en waarin de verkeersdichtheid zodanig is dat de voertuigen niet alleen de gehele breedte van de rijbaan beslaan die uitsluitend in bestemd voor het verkeer in de richting waarin zij zich voortbewegen, maar zich bovendien voortbewegen met een snelheid die wordt bepaald door het vóór hen rijdende voertuig in de file :

a) wordt, onverminderd de bepalingen van paragraaf 9 van dit artikel, het zich voortbewegen van de voertuigen in één file met een groter snelheid dan die van de voertuigen in een andere, niet beschouwd als inhalen in de zin van dit artikel;

b) mag een bestuurder die zich niet op de rijstrook bevindt die het dichtst is gelegen aan de zijde van de rijbaan overeenkomstig de rijrichting, alleen van rijstrook veranderen als voorbereiding om rechts of links af te slaan dan wel te parkeren; deze bepaling is echter niet van toepassing op het veranderen van rijstrook overeenkomstig de voorschriften van de nationale wetgeving die voortvloeien uit de toepassing van de bepalingen van paragraaf 5 b) van dit artikel.

7. Bij het verkeer in files zoals beschreven in paragrafen 5 en 6 van dit artikel, is het de bestuurders verboden, daar, waar de rijstroken op de rijbaan zijn afgebakend door overlangse strepen, over deze strepen te rijden.

8. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 2 van dit artikel en onverminderd andere beperkingen die de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan kunnen vaststellen met betrekking tot het inhalen op kruispunten en overwegen, is het de bestuurder van een voertuig verboden enig ander voertuig in te halen dan een tweewielig rijwiel, een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets zonder zijspan :

a) onmiddellijk vóór en op een kruispunt dat geen kruispunt met rondgaand verkeer is, behalve :

(i) in het geval bedoeld in paragraaf 1 b) van dit artikel;

(ii) wanneer het verkeer op de weg waarop het inhalen plaatsvindt bij het kruispunt voorrang heeft;

(iii) wanneer het verkeer op het kruispunt wordt geregeld door een bevoegde persoon of door verkeerslichten;

b) onmiddellijk vóór en op overwegen die niet zijn voorzien van slagbomen of halve slagbomen; het staat de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan echter vrij het inhalen bij dergelijke overweg toe te laten daar, waar het wegverkeer wordt geregeld door verkeerslichten met een positief verkeersteken dat voertuigen toelaat door te rijden.

9. Een voertuig mag niet een ander voertuig inhalen wanneer dit laatste een oversteekplaats voor voetgangers nadert, die als zodanig op het wegdek van de rijbaan is afgebakend of door een verkeersbord is aangegeven, of wanneer laatstgenoemd voertuig vlak vóór de oversteekplaats is gestopt, behalve met een zó geringe snelheid dat het onmiddellijk tot stilstand kan worden gebracht ingeval een voetganger zich op de oversteekplaats bevindt. Niets in die paragraaf mag zo worden uitgelegd dat de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan zou beletten het inhalen binnen een voorgeschreven afstand van een oversteekplaats voor voetgangers te verbieden, of strengere voorschriften op te leggen aan een bestuurder van een voertuig die een ander voertuig wenst in te halen dat vlak vóór zo'n oversteekplaats is gestopt.

10. Elke bestuurder die merkt dat een achter hem rijdende bestuurder hem wenst in te halen, dient zich zoveel mogelijk naar de rand van de rijbaan in zijn richting te begeven en zijn snelheid niet te vermeerderen, behalve in het geval waarin is voorzien in paragraaf 1 b) van artikel 16 van dit Verdrag. Indien ten gevolge van de onvoldoende breedte, het profiel of de toestand van de rijbaan en mede gezien de dichtheid van het verkeer uit tegengestelde richting, een langzaam of omvangrijk voertuig of een voertuig dat een bepaalde maximumsnelheid in acht moet nemen, niet op gemakkelijke en veilige wijze kan worden ingehaald, dan dient de bestuurder van dergelijk voertuig zijn snelheid te verminderen en, indien nodig, zo snel en zo veel mogelijk uit te wijken naar de rand, ten einde de achter hem rijdende voertuigen in staat te stellen hem in te halen.

11. a) De Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan kunnen, op rijbanen met eenrichtingsverkeer, en op rijbanen voor verkeer in beide richtingen, met ten minste twee rijstroken in de bebouwde kommen, en ten minste drie rijstroken buiten de bebouwde kommen, welke rijstroken uitsluitend zijn bestemd voor verkeer in dezelfde richting en door overlangse strepen als zodanig zijn afgebakend :

(i) de voertuigen op één rijstrook toestaan de voertuigen op een andere rijstrook in te halen aan de kant overeenkomstig de rijrichting;

(ii) de bepalingen van paragraaf 3 van artikel 10 van dit Verdrag niet toepasselijk verklaren; mits er voldoende voorzieningen zijn getroffen die de mogelijkheid van het veranderen van rijstrook beperken;

b) In het geval waarnaar wordt verwezen in lid a) van deze paragraaf onder voorbehoud van de bepalingen van paragraaf 9 van dit artikel, dient de wijze waarop wordt gereden niet te worden opgevat als inhalen in de zin van dit Verdrag.

Artikel 12

Kruisen

1. Bij het kruisen moet elke bestuurder een voldoende zijdelingse afstand vrij laten en, zo nodig, moet hij zo dicht mogelijk naar de rand van de rijbaan overeenkomstig de rijrichting uitwijken; indien hij merkt dat hij door zo te handelen wordt gehinderd door een belemmering of door de aanwezigheid van andere weggebruikers, moet hij zijn snelheid verminderen en, indien nodig, stoppen, ten einde de hem tegemoetkomende weggebruiker of weggebruikers gelegenheid te geven hem voorbij te gaan.

2. Op bergwegen en steile wegen met dezelfde eigenschappen als bergwegen, waar het onmogelijk of moeilijk is te kruisen, dient de bestuurder van het voertuig dat bergafwaarts rijdt zoveel mogelijk uit te wijken naar de rand van de weg, ten einde het bergopwaarts rijdende voertuig in staat te stellen hem voorbij te gaan, behalve daar waar de aanleg van uitwijkplaatsen voor voertuigen om uit te wijken naar de rand van de weg zodanig is, dat in aanmerking genomen de snelheid en de plaats van de voertuigen, het bergopwaarts rijdende voertuig een dergelijke uitwijkplaats bijna heeft bereikt, zodat de noodzaak voor één van beide voertuigen een stuk achteruit te rijden kan worden vermeden, indien het bergopwaarts rijdende voertuig van de uitwijkplaats gebruik maakt. Indien een van beide voertuigen die elkaar gaan kruisen genooddakt is achteruit te rijden om het kruisen mogelijk te maken, dan dient de bestuurder van het bergafwaarts rijdende voertuig achteruit te rijden, tenzij dit maneuver duidelijk gemakkelijker kan worden uitgevoerd door de bestuurder van het bergopwaarts rijdende voertuig. De Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan kunnen echter voor bepaalde voertuigen of bepaalde wegen of gedeelten van wegen speciale regels voorschrijven die verschillen van die welke in deze paragraaf zijn vastgelegd.

Artikel 13

Snelheid en afstand tussen voertuigen

1. Elke bestuurder van een voertuig dient onder alle omstandigheden zijn voertuig dusdanig in zijn macht te hebben, dat hij in staat is de nodige voorzichtigheid in acht te nemen en hij te allen tijde in staat is alle vereiste handelingen te verrichten. Bij het regelen van de snelheid van zijn voertuig dient hij voortdurend te letten op de omstandigheden, in het bijzonder op de plaatsgesteldheid, de toestand van de weg, de staat waarin zijn voertuig en de lading zich bevinden, de weersomstandigheden en de verkeersdichtheid, ten einde zijn voertuig binnen zijn gezichtsveld in voorwaartse richting tot stilstand te kunnen brengen voor enig voorzienbare hindernis.

Hij moet zijn snelheid verminderen en, indien nodig, stoppen zo vaak de omstandigheden dit eisen, in het bijzonder wanneer het zicht niet goed is.

2. Het is elke bestuurder verboden de normale gang van andere voertuigen te hinderen door abnormaal traag te rijden wanneer daar geen geldige reden toe is.

3. De bestuurder van een voertuig dat achter een ander voertuig rijdt, dient voldoende afstand tot het voor hem rijdende voertuig te bewaren, ten einde een botsing te vermijden ingeval het voor hem rijdende voertuig plotseling zou vertragen of zou stoppen.

4. Ten einde het inhalen te vergemakkelijken moeten bestuurders van voertuigen of van slepen met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 3 500 kg (7 700 lbs), of waarvan de totale lengte meer is dan 10 m (33 voet), buiten de bebouwde kommen, behalve wanneer zij zelf aan het inhalen zijn of aanstalten maken om in te halen, een zodanige afstand bewaren tot de vóór hen rijdende motorvoertuigen, dat andere voertuigen die hun voertuig inhalen, zich zonder gevaar in de vrije ruimte vóór het ingehaalde voertuig kunnen voegen. Deze bepaling is echter niet van toepassing bij zeer grote verkeersdichtheid, noch in omstandigheden waarin inhalen verboden is. Bovendien :

a) kan het bevoegde gezag bepaalde colonnes voertuigen ontheffing van deze bepaling verlenen, ofwel kunnen zij deze niet van toepassing verklaren op wegen met twee rijstroken in de rijrichting waar het hier om gaat;

b) kunnen de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan andere gewichten en afmetingen voorschrijven dan die welke in deze paragraaf zijn genoemd met betrekking tot de daarin beschreven eigenschappen van die voertuigen.

5. Niets in dit Verdrag mag zo worden uitgelegd, dat het de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan belet, algemene of plaatselijke snelheidsbeperkingen voor te schrijven voor alle voertuigen of voor bepaalde categorieën voertuigen, of minimum- en maximum-snelheden voor te schrijven dan wel een maximum- of een minimum-snelheid voor bepaalde wegen of op bepaalde soorten wegen, of minimumafstanden tussen voertuigen voor te schrijven wegens de aanwezigheid op de weg van bepaalde categorieën voertuigen die een bijzonder gevaar opleveren, inzonderheid uit hoofde van hun gewicht of van hun lading.

Artikel 14

Algemene voorschriften betreffende de manoeuvres

1. Elke bestuurder die een maneuver wil uitvoeren, zoals het verlaten van een rij geparkeerde voertuigen of het zich erin begeven, het zich naar rechts of naar links op de rijbaan begeven, of het links of rechts een andere weg inslaan, of een aan de weg gelegen eigendom binnenrijden, moet zich er eerst van vergewissen dat hij zulks kan doen zonder het risico, gevaar op te leveren voor andere weggebruikers die vóór of achter hem rijden, of die op het punt staan hem te kruisen, waarbij hij rekening dient te houden met hun plaats, richting en snelheid.

2. Elke bestuurder die wil keren, of die achteruit wil rijden, moet er zich eerst van vergewissen dat hij zulks kan doen zonder voor andere weggebruikers een gevaar of hinder op te leveren.

3. Alvorens te keren of af te slaan of met een maneuver te beginnen dat een zijwaartse verplaatsing inhoudt, moet de bestuurder zijn voor-nemen tijdig genoeg en duidelijk kenbaar maken door middel van de richtingaanwijzer of -aanwijzers van zijn voertuig, of bij gebreke hiervan, door, indien mogelijk, het juiste teken te geven met de arm. De aanduiding door middel van de richtingsaanwijzer of -aanwijzers moet gedurende het gehele maneuver worden gegeven en beëindigd zodra het maneuver voltooid is.

Artikel 15

Bijzondere voorschriften met betrekking tot voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer

Het verdient aanbeveling dat de nationale wetgevingen bepalen dat binnen de bebouwde kommen, ten einde het verkeer met voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer te vergemakkelijken, de bestuurders van andere voertuigen, behoudens de bepalingen van paragraaf 1 van artikel 17 van dit Verdrag vertragen en, zo nodig, stoppen, ten einde die voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer de gelegenheid te geven het maneuver te verrichten dat nodig is om van de als zodanig aangegeven halteplaatsen weg te rijden. De aldus door de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan uitgevaardigde bepalingen wijzigen in niets de verplichting van de bestuurders van voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer om, nadat zij door middel van hun richtingaanwijzers hebben kenbaar gemaakt dat zij van plan zijn weg te rijden, de noodzakelijke voorzorgsmaatregelen te treffen om de kans op ongelukken te vermijden.

Artikel 16

Richtingsverandering

1. Alvorens rechts of links af te slaan om een andere weg in te slaan of een aan de weg gelegen eigendom in te rijden, moet elke bestuurder, onverminderd de bepalingen van paragraaf 1 van artikel 7 en van artikel 14 van dit Verdrag,

a) indien hij wil afslaan aan de zijde overeenkomstig de rijrichting, zo dicht mogelijk langs de rand te rijden van de rijbaan voor die rijrichting, en de bocht zo scherp mogelijk nemen;

b) indien hij aan de andere zijde wil afslaan, en onder voorbehoud van andere bepalingen die de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan eventueel hebben vastgesteld voor rijwielen en bromfietsen, zich zo dicht mogelijk naar de as van de rijbaan begeven indien het een rijbaan voor verkeer in beide richtingen betreft, dan wel naar de rand tegenover die welke overeenkomt met de rijrichting wanneer het een rijbaan met éénrichtingsverkeer betreft, en, indien hij een andere weg voor verkeer in beide richtingen wil inslaan, zijn bocht zodanig nemen dat hij de rijbaan van die andere weg oprijdt aan de zijde die overeenkomt met de rijrichting.

2. Terwijl de bestuurder van richting verandert, moet hij, onverminderd de bepalingen van artikel 21 van dit Verdrag met betrekking tot de voetgangers, de hem tegemoetkomende voertuigen op de rijbaan die hij op het punt staat te verlaten, evenals rijwielen en bromfietsen die rijden op fietspaden welke de rijbaan, die hij op het punt staat op te rijden, kruisen, laten passeren.

Artikel 17

Snelheid minderen

1. Het is de bestuurder van een voertuig verboden plots te remmen wanneer dit niet om veiligheidsredenen vereist is.

2. Elke bestuurder die de snelheid van zijn voertuig aanzienlijk wil verminderen, moet er zich eerst van vergewissen dat hij zulks kan doen zonder gevaar of overdreven hinder voor de andere bestuurders, behalve in die gevallen waar hij zijn snelheid moet verminderen uit hoofde van onmiddellijk dreigend gevaar. Bovendien moet hij zijn voornemen duidelijk en tijdig kenbaar maken door het daartoe geschikte gebaar met de arm te maken, tenzij hij er zich eerst van heeft vergewist dat geen ander voertuig achter hem rijdt, of dat een achter hem rijdend voertuig ver verwijderd is; deze bepaling is echter niet van toepassing wanneer het minderen van de snelheid wordt aangegeven door middel van de stoplichten van het betrokken voertuig, zoals bedoeld in paragraaf 31 van bijlage 5 van dit Verdrag.

Artikel 18

Kruispunten en de verplichting voorrang te verlenen

1. Elke bestuurder die een kruispunt oprijdt, moet eens zoveel voorzichtigheid in acht nemen als de plaatselijke toestand vereist. De bestuurder van een voertuig moet in het bijzonder met die snelheid rijden die het hem mogelijk maakt te stoppen, ten einde de voertuigen die voorrang hebben, te laten passeren.

2. Elke bestuurder die van een pad of een aardeweg een weg oprijdt die geen pad of aardeweg is, moet voorrang verlenen aan de voertuigen op die weg. Voor de toepassing van dit artikel kunnen de termen « pad » en « aardeweg » in de nationale wetgeving worden omschreven.

3. Elke bestuurder die van een aanpalende eigendom de weg oprijdt, moet voorrang verlenen aan de voertuigen die op die weg rijden.

4. Onder voorbehoud van de bepalingen van paragraaf 7 van dit artikel :

a) moet de bestuurder van een voertuig, in de Staten waar het verkeer rechts houdt, bij andere kruispunten dan die bedoeld in paragraaf 2 van dit artikel en in de paragrafen 2 en 4 van artikel 25 van dit Verdrag, voorrang verlenen aan de van rechts komende voertuigen;

b) zijn de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan in wier gebieden het verkeer links houdt, vrij de voorrang bij kruispunten naar eigen goedvinden te regelen.

5. Zelfs wanneer verkeerslichten het toelaten, mag een bestuurder een kruispunt niet oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is, de verkeersdichtheid zodanig is dat hij waarschijnlijk zou moeten stoppen op het kruispunt en aldus het dwarsverkeer zou hinderen of beletten.

6. Een bestuurder die een kruispunt opgereden is waar het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld, mag dit kruispunt verlaten zonder te wachten tot het verkeer opengesteld is in de richting die hij gaat nemen, mits dit het verkeer van de andere weggebruikers in de opengestelde richting niet hindert.

7. De bestuurders van voertuigen, andere dan spoorvoertuigen, moeten op de kruispunten voorrang verlenen aan de spoorvoertuigen.

Artikel 19

Overwegen

Elke weggebruiker moet dubbel voorzichtig zijn bij het naderen en oversteken van overwegen. In het bijzonder :

a) Elke bestuurder van een voertuig moet met matige snelheid rijden;

b) Onverminderd de verplichting om gevolg te geven aan een aanwijzing van een verkeerslicht of een geluidssignaal om te stoppen, mag een weggebruiker zich niet op een overweg begeven wanneer de slagbomen of de halve slagbomen de weg afsluiten, dan wel in beweging zijn om in deze stand te worden gebracht of wanneer de halve slagbomen nog niet geheel zijn geopend;

c) Indien een overweg niet is voorzien van slagbomen, halve slagbomen of verkeerslichten, mag een weggebruiker zich niet op die overweg begeven zonder er zich eerst van te vergewissen dat geen spoorvoertuig in aantocht is;

d) Een weggebruiker mag niet talmen bij het oversteken van een overweg; indien een voertuig gedwongen is te stoppen, moet de bestuurder trachten het van de sporen te verwijderen en, indien hij hiertoe niet bij machte is, moet hij onmiddellijk al het mogelijke doen opdat de bestuurders van spoorvoertuigen tijdig voor dit gevaar gewaarschuwd worden.

Artikel 20

Voorschriften voor voetgangers

1. Het staat de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan vrij de bepalingen van dit artikel al of niet te doen naleven behalve in die gevallen waarin het voetgangersverkeer op de rijbaan gevaarlijk zou kunnen zijn of het voertuigenverkeer zou hinderen.

2. Waar terzijde van de rijbaan trottoirs of voor voetgangers begaanbare bermen aanwezig zijn, moeten de voetgangers die volgen. Evenwel en mits zij de nodige voorzorgsmaatregelen in acht nemen :

a) mogen de voetgangers die omvangrijke voorwerpen voortdruwen of dragen, de rijbaan volgen indien zij andere voetgangers ernstig zouden hinderen door het trottoir, het voetpad of de berm te volgen;

b) mogen groepen van voetgangers onder geleide, of die een optocht vormen, de rijbaan volgen.

3. Indien het niet mogelijk is de trottoirs, voetpaden of bermen te volgen, of bij het ontbreken hiervan, mogen de voetgangers de rijbaan volgen; indien er een fietspad is en indien de verkeersdichtheid zulks toelaat, mogen zij het fietspad volgen, evenwel zonder het verkeer van fietsers of bromfietzers te hinderen.

4. De voetgangers die overeenkomstig de paragrafen 2 en 3 van dit artikel de rijbaan volgen, moeten zoveel mogelijk aan de rand van de rijbaan blijven.

5. Het verdient aanbeveling dat de nationale wetgevingen als volgt bepalen : de voetgangers die de rijbaan volgen, moeten zulks doen aan de zijde die ligt tegenover de zijde overeenkomstig de rijrichting, behalve wanneer dit hen in gevaar zou brengen. De personen daarentegen die een rijwiel, een bromfiets of een motorfiets aan de hand leiden en groepen voetgangers onder geleide of die een optocht vormen, moeten onder alle omstandigheden de zijde van de rijbaan overeenkomstig de rijrichting volgen. Tenzij zij een optocht vormen, moeten de voetgangers die de rijbaan volgen, 's nachts en bij slecht zicht, en overdag wanneer de verkeersdichtheid zulks vereist, zoveel mogelijk in één rij achter elkaar lopen.

6. a) De voetgangers die een rijbaan wensen over te steken, mogen zich niet op de rijbaan begeven zonder de nodige voorzichtigheid te betrachten; zij moeten de oversteekplaatsen voor voetgangers volgen wanneer er een dichtbij aanwezig is.

b) Ten einde over te steken op een oversteekplaats voor voetgangers die als zodanig door een verkeersbord of door markeringen op de rijbaan is aangeduid :

i) moeten de voetgangers, indien de oversteekplaats is voorzien van verkeerslichten voor voetgangers, de door deze lichten gegeven aanduidingen opvolgen;

ii) mogen de voetgangers, indien de oversteekplaats niet van dergelijke lichten is voorzien, doch het voertuigenverkeer wordt geregeld door verkeerslichten dan wel door een bevoegd persoon, zich niet op de rijbaan begeven zolang het verkeerslicht of de tekens van de bevoegde persoon aangeven dat het verkeer daarop mag doorrijden;

iii) mogen de voetgangers bij alle andere oversteekplaatsen voor voetgangers zich niet op de rijbaan begeven zonder rekening te houden met de afstand en de snelheid van de naderende voertuigen.

c) Ten einde de rijbaan over te steken op andere plaatsen dan oversteekplaatsen voor voetgangers, die als zodanig door een verkeersbord of door markeringen op de rijbaan zijn aangeduid, mogen de voetgangers zich niet op de rijbaan begeven zonder er zich eerst van te vergewissen dat zij zulks kunnen doen zonder het voertuigenverkeer te hinderen.

d) Zodra de voetgangers zich op de rijbaan hebben begeven om over te steken, mogen zij niet onnodig een lang traject nemen, noch zonder noodzaak op de rijbaan blijven staan of nodeloos langzaam oversteken.

7. De Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan mogen de voetgangers die de rijbaan oversteken echter strengere voorschriften opleggen.

Artikel 21

Gedrag van de bestuurders tegenover de voetgangers

1. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 1 van artikel 7, van paragraaf 9 van artikel 11, en van paragraaf 1 van artikel 13 van dit Verdrag, wanneer een oversteekplaats voor voetgangers op een rijbaan als zodanig is aangeduid door een verkeersbord of door markering op de rijbaan :

a) moeten, indien het verkeer met voertuigen bij zo'n oversteekplaats wordt geregeld door verkeerslichten of door een bevoegd persoon, de bestuurders die niet mogen doorrijden, vóór de oversteekplaats stoppen en mogen zij, zodra zij mogen doorrijden, het oversteken van voetgangers, die zich reeds op de oversteekplaats begeven hebben en die bezig zijn over te steken onder de voorwaarden bedoeld in artikel 20 van dit Verdrag, niet beletten of hinderen; de bestuurders die een andere weg inslaan aan het begin waarvan zich een oversteekplaats voor voetgangers bevindt, moeten zulks langzaam doen en voorrang verlenen, waarbij zij indien dat nodig is daartoe moeten stoppen, aan de voetgangers die zich op de oversteekplaats hebben begeven of op het punt staan er zich op te begeven onder de voorwaarden bedoeld in paragraaf 6 van artikel 20 van dit Verdrag;

b) moeten, indien het verkeer met voertuigen bij die oversteekplaats niet wordt geregeld door verkeerslichten of door een bevoegd persoon, de bestuurders een dergelijke oversteekplaats voor voetgangers met een zo geringe snelheid naderen, dat zij de voetgangers die daar bezig zijn over te steken of op het punt staan over te steken niet in gevaar brengen; zo nodig, moeten de bestuurders stoppen om deze voetgangers in staat te stellen over te steken.

2. De bestuurders die voornemens zijn een voertuig voor gemeenschappelijk vervoer bij een als zodanig aangeduide halte in te halen aan de zijde overeenkomstig de rijrichting, moeten hun snelheid verminderen en zo nodig stoppen, ten einde de passagiers in staat te stellen in of uit dat voertuig te stappen.

3. Geen enkele bepaling in dit artikel mag zo worden uitgelegd, dat dit de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan zou beletten :

— de bestuurders van voertuigen te verplichten altijd te stoppen wanneer voetgangers zich op een oversteekplaats voor voetgangers begeven hebben of op het punt staan zich er op te begeven, wanneer die oversteekplaats voor voetgangers als zodanig is aangeduid door een verkeersbord of door markeringen op de rijbaan onder de voorwaarden bedoeld in artikel 20 van dit Verdrag, of

— de bestuurders te verbieden het oversteken van voetgangers te beletten of te hinderen die een rijbaan oversteken bij of dichtbij een kruispunt, zelfs wanneer op die plaats geen oversteekplaats voor voetgangers is die als zodanig is aangeduid door een verkeersbord of door markeringen op de rijbaan.

Artikel 22

Vluchtheuvels op de rijbaan

Onverminderd de bepalingen van artikel 10 van dit Verdrag mag elke bestuurder de vluchtheuvels, zuilen en andere inrichtingen die op de rijbaan zijn aangebracht, links of rechts laten, behalve in de volgende gevallen :

a) wanneer de zijde aan welke de vluchtheuvel, de zuil of de inrichting gelaten moet worden, door een verkeersteken is aangeduid;

b) wanneer de vluchtheuvel, de zuil of de inrichting is aangebracht op de as van een rijbaan voor verkeer in beide richtingen; in dit laatste geval moet de bestuurder de vluchtheuvel, de zuil of de inrichting aan de zijde overeenkomstig de rijrichting laten.

Artikel 23

Stilstaan en parkeren

Buiten de bebouwde kommen moeten de stilstaande of de geparkeerde voertuigen en dieren, zoveel mogelijk, buiten de rijbaan worden geplaatst; zij mogen niet worden geplaatst op de fietspaden, en, tenzij de nationale wetgeving zulks toelaat, evenmin op de trottoirs of bermen die voor voetgangers zijn aangelegd.

2. a) De op de rijbaan stilstaande of geparkeerde dieren en voertuigen moeten zo dicht mogelijk bij de rand van de rijbaan geplaatst worden. Een bestuurder mag zijn voertuig niet op een rijbaan laten stilstaan of parkeren, behalve aan de zijde overeenkomstig zijn rijrichting; niettemin is het toegelaten aan de andere kant stil te staan of te parkeren, daar, waar het stilstaan of parkeren aan de zijde overeenkomstig de rijrichting niet mogelijk is door de aanwezigheid van sporen. Bovendien mogen de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan :

(i) zich ervan onthouden om onder bepaalde voorwaarden het stilstaan en het parkeren aan de ene dan wel aan de andere zijde te verbieden, bijvoorbeeld wanneer het stilstaan aan de zijde overeenkomstig de rijrichting door middel van verkeersborden verboden is;

(ii) op de rijbanen met éénrichtingsverkeer het stilstaan of parkeren aan de zijde niet overeenkomstig de rijrichting toelaten, zowel gelijktijdig met als in plaats van stilstaan en parkeren aan de zijde overeenkomstig de rijrichting;

(iii) het stilstaan en parkeren in het midden van de rijbaan toelaten op speciaal daartoe aangeduide plaatsen.

b) Behalve wanneer door de nationale wetgeving anderszins is bepaald, mogen geen twee voertuigen naast elkaar op de rijbaan stilstaan of geparkeerd zijn, met uitzondering van tweewielige rijwielen, tweewielige bromfietsen en tweewielige motorfietsen zonder zijspan. Tenzij de plaatsgesteldheid een andere schikking toelaat, moeten de stilstaande of geparkeerde voertuigen worden geplaatst evenwijdig met de rand van de rijbaan.

3. a) Het stilstaan en parkeren van een voertuig op de rijbaan is verboden :

i) op de oversteekplaatsen voor voetgangers, op de oversteekplaatsen voor rijwielen en op de overwegen;

ii) op de sporen, op een weg, of zo dicht bij dergelijke sporen dat het rijden van trams of treinen erdoor zou kunnen worden belemmerd, en tevens, onder voorbehoud van de mogelijkheid voor de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan om andere regelingen vast te stellen, op trottoirs en fietspaden;

b) Het stilstaan en parkeren van een voertuig is verboden op iedere plaats waar dit gevaar zou opleveren en wel in het bijzonder :

i) onder de viaducten en in de tunnels, behalve op de plaatsen die daartoe speciaal zijn aangeduid;

ii) op de rijbaan, vlak bij de top van een helling en in de bochten waar het zicht niet voldoende is om het voertuig op volstrekt veilige wijze te kunnen voorbijrijden, rekening houdende met de snelheid der voertuigen op dat deel van de weg;

iii) op de rijbaan naast een overlangse streep, in die gevallen waarin onder b) ii) van deze paragraaf niet van toepassing is, maar waar de breedte van de rijbaan tussen die streep en het voertuig minder dan 3 m (100 voet) is en waar die streep van die aard is, dat naderende voertuigen aan dezelfde zijde de streep niet mogen overschrijden.

c) Het parkeren van een voertuig op de rijbaan is verboden :

i) in de nabijheid van de overwegen, kruispunten en autobus-, trolleybus- of tramhalten en wel binnen de door de nationale wetgeving voorgeschreven afstanden;

ii) vóór de inrij van eigendommen;

iii) op elke plaats waar het geparkeerde voertuig het instappen in een ander op juiste wijze geparkeerd voertuig of het weggrijpen van zulk voertuig zou verhinderen;

iv) op de middelste rijbaan van een openbare weg met drie rijbanen en, buiten de bebouwde kommen, op de rijbanen van openbare wegen die door de passende verkeerstekens als voorrangswegen zijn aangeduid;

v) op elke plaats waar het geparkeerde voertuig verkeersborden of verkeerslichten aan het zicht van de weggebruikers zou onttrekken.

4. Een bestuurder mag zijn voertuig of zijn dieren niet verlaten zonder alle nodige voorzorgen te hebben genomen om enig ongeval te voorkomen en, als het een motorvoertuig betreft, om te voorkomen dat het zonder toelating zou gebruikt worden.

5. Het verdient aanbeveling dat de nationale wetgevingen bepalen dat met uitzondering van een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets zonder zijspan, elk motorvoertuig en elke al of niet vastgekoppelde aanhangwagen, wanneer dit of deze op een rijbaan buiten een bebouwde kom niet in beweging is, op voldoende afstand wordt aangeduid door ten minste één hiertoe geschikte inrichting, op het meest geschikte punt geplaatst, ten einde de naderende bestuurders tijdig te waarschuwen :

a) indien het voertuig 's nachts op de rijbaan niet in beweging is onder zodanige voorwaarden, dat de naderende bestuurders de aanwezigheid van de door dit voertuig gevormde belemmering niet kunnen ontwaren;

b) indien de bestuurder, in andere gevallen, genoodzaakt is zijn voertuig te doen stoppen op plaatsen waar het verboden is stil te staan.

6. Niets in dit artikel mag zo worden uitgelegd, dat dit de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan zou beletten andere verbodsbepalingen ten aanzien van parkeren en stilstaan in te voeren.

Artikel 24

Openen van portieren

Het is verboden het portier van een voertuig te openen, of open te laten, of uit een voertuig te stappen zonder zich er van vergewist te hebben dat dit de andere weggebruikers niet in gevaar kan brengen.

Artikel 25

Autosnelwegen en soortgelijke wegen

1. Op de autosnelwegen en, indien zulks in de nationale wetgeving is bepaald, op de speciale op- en afritten van de autosnelwegen :

a) is het verkeer verboden voor voetgangers, dieren, rijwielen, bromfietsen, tenzij deze met motorfietsen worden gelijkgesteld, en alle andere voertuigen met uitzondering van auto's en hun aanhangwagens, alsook voor auto's of hun aanhangwagens die, door hun constructie, niet in staat zouden zijn de door de nationale wetgeving vastgestelde snelheid op een horizontale weg te bereiken;

b) is het de bestuurders verboden :

i) hun voertuigen te laten stilstaan of te parkeren op andere plaatsen dan op de aangeduide parkeerplaatsen; indien een voertuig genoodzaakt is te stoppen, moet zijn bestuurder trachten het voertuig van de rijbaan te verwijderen en het ook van de vluchtstrook te verwijderen en, indien hem dit niet mogelijk is, de aanwezigheid van het voertuig onmiddellijk op afstand kenbaar maken, ten einde naderende bestuurders tijdig te waarschuwen;

ii) hun voertuig te keren, achteruit te rijden of op de centrale scheidende strook te rijden, hetgeen tevens geldt voor de verbindingen tussen die rijbanen.

2. De bestuurders die een autosnelweg oprijden, moeten :

a) indien de oprit niet is verlengd met een invoegstrook, voorrang verlenen aan voertuigen die op de autosnelweg rijden;

b) indien er wel een invoegstrook is, hiervan gebruik maken, en zich in het verkeer op de autosnelweg invoegen, met inachtneming van de voorschriften van paragrafen 1 en 3 van artikel 14 van dit Verdrag.

3. De bestuurder die de autosnelweg verlaat, moet zich tijdig op de rijstrook begeven die hem naar de afrit voert en zo snel mogelijk op de uitrijstrook rijden, indien er een uitrijstrook is.

4. Voor de toepassing van de paragrafen 1, 2 en 3 van dit artikel worden de andere wegen die uitsluitend zijn bestemd voor verkeer met auto's, die op de juiste wijze door verkeersborden als zodanig zijn aangeduid, en die de aanpalende eigendommen niet bedienen, met autosnelwegen gelijkgesteld.

Artikel 26

Speciale voorschriften van toepassing op optochten en minder-validen

1. Het is de weggebruikers verboden militaire colonnes, rijen van schoolkinderen onder geleide en andere optochten te doorbreken.

2. De minder-validen rijdend in invalidenwagens, die zij zelf voortbewegen, of die stapvoets rijden, mogen de trottoirs en de begaanbare bermen volgen.

Artikel 27

Speciale voorschriften van toepassing op fietsers, bromfietsers en bestuurders van motorfietsen

1. Niettegenstaande de bepalingen van paragraaf 3 van artikel 10 van dit Verdrag, staat het de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan vrij de fietsers niet te verbieden met twee of meer naast elkaar te rijden.

2. Het is de fietsers verboden te rijden zonder het stuur vast te houden, zich te laten voorttrekken door een ander voertuig, dan wel voorwerpen te vervoeren, te trekken of voort te duwen die het fietsen hinderen of gevaar opleveren voor de andere weggebruikers. Dezelfde bepalingen gelden ook voor bromfietsers en voor de bestuurders van motorfietsen, maar bovendien moeten deze laatste het stuur met beide handen vasthouden, behalve eventueel om het teken te geven voor het manoeuvreren voorgeschreven in paragraaf 3 van artikel 14 van dit Verdrag.

3. Het is de fietsers en de bromfietsers verboden passagiers op hun voertuig mee te voeren; de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan kunnen echter uitzonderingen op deze bepaling toestaan, en, met name, het vervoer van passagiers toestaan op (een) bijkomende zitplaats(en) die aan het rijwiel (is) (zijn) bevestigd. Bestuurders van motorfietsen mogen geen passagiers meevoeren, behalve in een zijspan, en op een bijkomende zitplaats, die achter de bestuurder aan de motorfiets is bevestigd.

4. Daar waar een fietspad bestaat, mogen de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan de fietsers verbieden de rest van de rijbaan te gebruiken. In hetzelfde geval mogen zij bromfietsers toestaan het fietspad te volgen en, indien zij zulks raadzaam achten, hun verbieden de rest van de rijbaan te volgen.

Artikel 28

Geluids- en lichtsignalen

1. De geluidssignalen mogen alleen worden gebruikt :

a) om doeltreffend te waarschuwen ten einde een ongeluk te voorkomen;

b) buiten de bebouwde kommen, wanneer het nuttig is een bestuurder te waarschuwen dat hij op het punt staat te worden ingehaald.

De voortbrenging van geluid door de geluidssignalen mag niet langer duren dan noodzakelijk is.

2. De bestuurders van auto's kunnen tussen het vallen van de avond en het aanbreeken van de dag, in plaats van waarschuwingen door middel van geluidssignalen, waarschuwingen geven door middel van de lichtsignalen bepaald in paragraaf 5 van artikel 33 van dit Verdrag. Zij kunnen dit ook overdag doen voor het doel aangegeven in lid b) van paragraaf 1 van dit artikel, indien zulks wegens de omstandigheden doeltreffender is.

3. De Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan kunnen het gebruik van waarschuwingen door middel van lichtsignalen in de bebouwde kommen ook toestaan voor het doel aangegeven in paragraaf 1 b), van dit artikel.

Artikel 29

Spoorvoertuigen

1. Daar waar een spoorweg een rijbaan volgt, moet elke weggebruiker bij het naderen van een tram of van een ander spoorvoertuig, de spoorweg zo snel mogelijk verlaten ten einde het spoorvoertuig te laten passeren.

2. De Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan kunnen, voor het verkeer van spoorvoertuigen op de openbare weg en voor het kruisen of inhalen van dergelijke voertuigen, speciale regels aannemen die verschillen van die welke in dit hoofdstuk zijn bepaald. De Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan kunnen echter geen bepalingen vaststellen die in strijd zijn met die van paragraaf 7 van artikel 18 van dit Verdrag.

Artikel 30

Lading van de voertuigen

1. Indien een hoogste toegelaten gewicht voor een voertuig is vastgesteld, mag het gewicht in beladen toestand van het voertuig het hoogste toegelaten gewicht nooit overschrijden.

2. Elke lading van een voertuig moet zodanig geschikt worden en, zo nodig, gestuwd, dat wordt voorkomen dat de lading :

a) mensen in gevaar brengt of schade veroorzaakt aan openbare of privé eigendommen, met name doordat zij over de weg wordt voortgesleurd of op de weg valt;

b) het zicht van de bestuurder hindert of de stabiliteit of het besturen van het voertuig in het gedrang brengt;

c) lawaai veroorzaakt, stof doet opwaaien of ander ongemak veroorzaakt dat kan worden vermeden;

d) de lichten onzichtbaar maakt, met inbegrip van de stoplichten en de richtingaanwijzers, de reflectoren, de kentekens en het onderscheidingssteken van de Staat waar het voertuig is ingeschreven en waarvan het voertuig voorzien moet zijn overeenkomstig dit Verdrag of overeenkomstig de nationale wetgeving, of tekens onzichtbaar maakt die overeenkomstig paragraaf 3 van artikel 14 of paragraaf 2 van artikel 17 van dit Verdrag met de arm worden gegeven.

3. Al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten zoals kabels, kettingen en dekzeilen, moet strak om de lading heen getrokken worden en stevig vastgemaakt. Al wat dient om de lading te beschutten, moet voldoen aan de eisen die ten aanzien van de lading zijn vastgelegd in paragraaf 2 van dit artikel.

4. De ladingen die uitsteken buiten de voor-, achter- of zijkant(en) van het voertuig, moeten duidelijk worden gesignaleerd in alle gevallen waar het uitsteken niet zou kunnen worden opgemerkt door de bestuurders van de andere voertuigen; 's nachts moet de voorkant worden gesignaleerd door een wit licht en een witte reflector, de achterzijde door een rood licht en een rode reflector. Met name bij de motorvoertuigen :

a) moeten de ladingen, die meer dan 1 meter (3 voet 4 duim) buiten het voor- of achtereinde van het voertuig uitsteken, altijd worden gesignaleerd;

b) moeten de ladingen die zijwaarts zover uitsteken buiten de uiterste rand van het voertuig, dat het verst zijwaarts uitstekende punt meer dan 0,40 m (16 duim) ligt van de buitenste rand van het standlicht aan de voorzijde van het voertuig, 's nachts aan de voorzijde gesignaleerd zijn en evenzo moeten ladingen die zover uitsteken, dat de uiterste rand aan de zijkant ervan meer dan 0,40 m (16 duim) ligt van de buitenste rand van het achterlicht aan de achterzijde van het voertuig, 's nachts gesignaleerd zijn aan de achterzijde.

5. Niets in paragraaf 4 van dit artikel mag zo worden uitgelegd, dat dit de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan zou beletten, uitstekende ladingen, als bedoeld in genoemde paragraaf 4, te verbieden, te beperken of te onderwerpen aan speciale vergunningen.

Artikel 31

Gedrag bij een ongeval

1. Onverminderd de bepalingen van de nationale wetgevingen met betrekking tot de verplichting hulp te bieden aan de gekwetsten, moet elke bestuurder of elke andere weggebruiker die bij een ongeval betrokken is :

a) zo snel mogelijk stoppen zonder een bijkomend gevaar te veroorzaken voor het verkeer;

b) trachten de verkeersveiligheid op de plaats van het ongeval te verzekeren en, indien iemand bij het ongeval is gedood of zwaar is gewond, alle veranderingen in de toestand ter plaatse, waaronder het verdwijnen van sporen die nuttig zouden kunnen zijn bij het vaststellen van de verantwoordelijkheid, vermijden, in zoverre zulks de verkeersveiligheid niet beïnvloedt;

c) zichzelf tegenover andere personen die bij het ongeval zijn betrokken identificeren, indien hem zulks door dezen wordt gevraagd;

d) ingeval iemand bij het ongeval is gewond of gedood, de politie waarschuwen en op de plaats van het ongeval blijven of ernaar terugkeren en daar op de komst van de politie wachten, tenzij de politie hem heeft toegestaan te vertrekken, of indien hij de gewonde(n) moet helpen of zelf hulp nodig heeft.

2. De Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan kunnen overeenkomstig hun nationale wetgeving, zich ervan onthouden de bepalingen van lid d) van paragraaf 1 van dit artikel toe te passen in gevallen waarin geen ernstig letsel is veroorzaakt en waarin geen van de betrokken personen verzoekt dat de politie wordt gewaarschuwd.

Artikel 32

Verlichting : Algemene voorschriften

1. In de zin van dit artikel betekent « 's nachts » de tijd tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag, en tevens alle andere tijden gedurende welke het zicht onvoldoende is uit hoofde van bijvoorbeeld mist, sneeuwval, zware regen of het rijden door een tunnel.

2. 's Nachts :

a) moet elk motorvoertuig dat zich op een openbare weg bevindt, met uitzondering van een bromfiets of een tweewielige motorfiets zonder zijspan, aan de voorzijde ten minste twee witte of gele lichten voeren, en een even aantal rode lichten aan de achterzijde, overeenkomstig de bepalingen voor motorvoertuigen voorzien in de paragrafen 23 en 24 van bijlage 5; de nationale wetgevingen mogen echter aan de voorzijde amberkleurige standlichten toestaan. De bepalingen van dit lid zijn van toepassing op slepen van een auto met één of meer aanhangwagens, en in dergelijk geval moeten de rode lichten zich bevinden aan de achterzijde van de achterste aanhangwagen; de aanhangwagens, waarop de bepalingen van paragraaf 30 van bijlage 5 van dit Verdrag van toepassing zijn, moeten aan de voorzijde de twee witte lichten voeren, waarmee zij moeten zijn uitgerust overeenkomstig de bepalingen van genoemde paragraaf 30;

b) moet elk voertuig of elke sleep waarop de bepalingen van lid a) van die paragraaf niet van toepassing zijn, en zich op een openbare weg bevindt, ten minste één wit of selectief geel licht aan de voorzijde voeren en ten minste één rood licht aan de achterzijde; waar aan de voor- of achterzijde slechts één licht brandt, moet dit licht bevestigd zijn op de lengteas van het voertuig ofwel aan de zijde tegenovergesteld aan die overeenkomstig de rijrichting; bij door dieren getrokken voertuigen en handkarren mogen de lampen door de bestuurder of door een begeleider in de hand worden gedragen, mits deze naast het voertuig loopt aan de zijde tegenovergesteld aan die overeenkomstig de rijrichting.

3. De lichten, bedoeld in paragraaf 2 van dit artikel moeten zodanig zijn, dat zij de aanwezigheid van het voertuig duidelijk aan andere weggebruikers kenbaar maken; het licht aan de voorzijde en het licht aan de achterzijde mogen niet door dezelfde lamp of dezelfde inrichting worden uitgestraald, tenzij de eigenschappen van het voertuig, en wel speciaal zijn geringe lengte, dusdanig zijn, dat onder deze voorwaarden aan deze eis kan worden voldaan.

4. a) In afwijking van de bepalingen van paragraaf 2 van dit artikel,

(i) zijn de bepalingen van genoemde paragraaf 2 niet van toepassing op stilstaande of geparkeerde voertuigen op een zodanig verlichte openbare weg, dat de voertuigen op voldoende afstand duidelijk zichtbaar zijn;

(ii) behoeven motorvoertuigen, die niet langer zijn dan 6 m (20 voet) en niet breder dan 2 m (6 voet 6 duim), en waaraan geen ander voertuig is gekoppeld wanneer zij stilstaan of geparkeerd zijn op een openbare weg binnen een bebouwde kom, slechts één brandend licht te hebben aan die zijde van het voertuig die het verst is verwijderd van de zijkant van de rijbaan waarlangs het voertuig stilstaat of is geparkeerd; dit licht dient naar voren wit of amberkleurig en naar achteren rood of amberkleurig te zijn;

(iii) de bepalingen van lid b) van genoemde paragraaf 2 van dit artikel zijn niet van toepassing op tweewielige rijwielen, op tweewielige bromfietsen en op tweewielige motorfietsen zonder zijspan, welke niet zijn uitgerust met batterijen en die binnen een bebouwde kom aan de uiterste kant van de rijbaan stilstaan of geparkeerd zijn.

b) De nationale wetgeving mag bovendien vrijstelling verlenen van de bepalingen van dit artikel ten behoeve van :

(i) de stilstaande of geparkeerde voertuigen op speciale plaatsen buiten de rijbaan;

(ii) de stilstaande of geparkeerde voertuigen in woonstraten waar zeer weinig verkeer is.

5. Onder geen enkele omstandigheid mogen aan de voorzijde van een voertuig rood licht, rood reflecterende inrichtingen, of rood reflecterende stoffen worden getoond, of wit of selectief geel licht, wit of selectief geel reflecterende inrichtingen of wit of selectief geel reflecterende stoffen aan de achterzijde; deze bepaling is niet van toepassing op het gebruik van witte of selectief gele achteruitrijlichten, noch op de weerkaatsing van lichtgekleurde nummers of letters op de kentekenplaten die aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht, of op de nationaliteitstekens of andere merktekens die door de nationale wetgeving zijn voorgeschreven, noch op de weerkaatsing van de lichte achtergrond van dergelijke borden of tekens, noch op de draaiende of knipperende rode lichten van bepaalde voorrangsvoertuigen.

6. De Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan kunnen, voor zover zij zulks mogelijk achten zonder de verkeersveiligheid in gevaar te brengen, in hun nationale wetgeving vrijstelling verlenen van de bepalingen van dit artikel, ten behoeve van :

a) de door dieren getrokken voertuigen en handkarren;

b) de voertuigen van een speciale vorm of soort of die voor speciale doeleinden en onder speciale voorwaarden worden gebruikt.

7. Niets in dit Verdrag mag zo worden uitgelegd, dat dit een belemmering voor de nationale wetgeving zou vormen om van groepen voertuigen, onder geleide of die een optocht vormen, en van geleiders van vee, hetzij enkele dieren of kudde van trek-, last- of rijdieren, te eisen dat zij, wanneer zij zich op de rijbaan bevinden onder de voorwaarden als omschreven in paragraaf 2 b) van dit artikel, een reflecterende inrichting of een licht zullen tonen; in een dergelijk geval dient het gereflecteerde of uitgestraalde licht naar voren wit of selectief geel en naar achteren rood te zijn of amberkleurig in beide richtingen.

Artikel 33

Verlichting : regels voor het gebruik van de lichten bedoeld in bijlage 5

1. De bestuurder van een voertuig dat is uitgerust met grote lichten, dimlichten, standlichten en achterlichten, zoals bepaald in bijlage 5 bij dit Verdrag, moet genoemde lichten in de volgende voorwaarden gebruiken, wanneer het voertuig, ingevolge artikel 32 van dit Verdrag, verplicht is ten minste een of twee witte of selectief gele lichten aan de voorzijde te voeren :

a) de grote lichten mogen niet branden binnen de bebouwde kommen waar de weg op voldoende wijze is verlicht, noch buiten de bebouwde kommen waar de rijbaan ononderbroken is verlicht en waar de verlichting voldoende is om de bestuurder in staat te stellen over een behoorlijke afstand duidelijk te zien, noch wanneer het voertuig stilstaat :

b) onder voorbehoud van het toestaan door de nationale wetgeving van het gebruik van de grote lichten overdag, wanneer het zicht onvoldoende is, bijvoorbeeld ten gevolge van mist, sneeuwval, zware regen, of bij het rijden door een tunnel, mogen de grote lichten niet branden, of moeten de lichten zodanig worden afgesteld, dat zij verblinding voorkomen :

i) wanneer een bestuurder op het punt is een ander voertuig te kruisen; indien de grote lichten worden gebruikt, moeten ze in dit geval uitgeschakeld worden, of zodanig worden afgesteld, dat op voldoende afstand verblinding van de bestuurder van het andere voertuig wordt voorkomen om deze in staat te stellen ongehinderd en zonder gevaar door te rijden;

ii) wanneer een voertuig een ander voertuig op korte afstand volgt; in dit geval mogen de grote lichten echter worden gebruikt overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 5 van dit artikel, ten einde het voornemen kenbaar te maken dat de bestuurder van plan is in te halen, zoals bepaald in artikel 28 van dit Verdrag;

iii) onder alle andere omstandigheden waarin het nodig is verblinding van andere weggebruikers of van gebruikers van een waterweg of spoorweg die langs de weg loopt, te vermijden;

c) onder voorbehoud van de bepalingen van lid d) van deze paragraaf, moeten dimlichten worden ingeschakeld wanneer het gebruik van de grote lichten is verboden ingevolge de bepalingen van lid a) en lid b) hierboven en kunnen die worden gebruikt in plaats van de grote lichten wanneer de dimlichten voldoende zijn om de bestuurder in staat te

stellen op voldoende afstand duidelijk te zien en andere weggebruikers in staat te stellen het voertuig op voldoende afstand te zien;

d) de standlichten moeten worden gebruikt samen met de grote lichten, met de dimlichten en met de mistlichten. Ze mogen als enig licht worden gebruikt wanneer het voertuig stilstaat of geparkeerd is of wanneer, op de openbare wegen die geen autosnelwegen zijn of de openbare wegen als bedoeld in paragraaf 4 van artikel 25 van dit Verdrag, de verlichting van zodanige aard is, dat de bestuurder duidelijk op voldoende afstand kan zien en dat andere weggebruikers het voertuig op voldoende afstand kunnen zien.

2. Een voertuig dat is voorzien van mistlichten, zoals omschreven in bijlage bij dit Verdrag, mag genoemde lichten alleen voeren bij mist, sneeuwval of zware regen. Niettegenstaande de bepalingen van paragraaf 1 c) van dit artikel, mogen de mistlichten onder genoemde omstandigheden alleen worden gevoerd ter vervanging van de dimlichten, hoewel de nationale wetgeving in dit geval het gelijktijdige gebruik van de mistlichten en de dimlichten kan toestaan.

3. Niettegenstaande de bepalingen van paragraaf 2 van dit artikel, kan de nationale wetgeving toestaan dat de mistlichten worden gebruikt op smalle wegen met veel bochten, zelfs wanneer er geen sprake is van mist, sneeuwval of zware regen.

4. Niets in dit Verdrag mag zo worden uitgelegd, dat dit een belemmering voor de nationale wetgeving zou vormen om bestuurders te verplichten binnen de bebouwde kommen de dimlichten te voeren.

5. De waarschuwingen door middel van lichtsignalen als bedoeld in paragraaf 2 van artikel 29 bestaan uit het met korte tussenpozen in- en uitschakelen van de dimlichten, of uit het knipperen van de grote lichten, of uit het om beurten, met korte tussenpozen in- en uitschakelen van de dimlichten en de grote lichten.

Artikel 34

Afwijkingen

1. Zodra een weggebruiker door de bijzondere licht- en geluidssignalen van een voorrangsvoertuig voor het naderen van dit voertuig wordt gewaarschuwd, moet hij voldoende ruimte op de rijbaan vrijlaten opdat dit voertuig kan doorrijden, en hij moet, indien nodig, stoppen.

2. De nationale wetgevingen kunnen bepalen dat bestuurders van voorrangsvoertuigen, wanneer zij kennis geven van hun nadering door middel van de bijzondere licht- en geluidssignalen van hun voertuig, en mits zij andere weggebruikers niet in gevaar brengen, niet verplicht zijn zich aan een of alle bepalingen te houden die in dit hoofdstuk II zijn vervat, met uitzondering van die van paragraaf 2 van artikel 6.

3. De nationale wetgevingen kunnen vaststellen in welke mate personen die werkzaam zijn bij de aanleg, het herstel of het onderhoud van wegen, met inbegrip van de bestuurders van machines die voor dit werk worden gebruikt, niet verplicht zijn zich, mits zij de nodige voorzichtigheid betrachten, gedurende hun werkzaamheden aan de bepalingen van dit hoofdstuk II te houden.

4. Ten einde de machines genoemd in paragraaf 3 van dit artikel, in te halen of te kruisen terwijl deze voor werkzaamheden op de weg worden gebruikt, behoeven de bestuurders van andere voertuigen, in de mate waarin zulks nodig is en mits zij de nodige voorzichtigheid betrachten, de eisen van artikelen 11 en 12 van dit Verdrag niet in acht te nemen.

HOOFDSTUK III

Voorwaarden voor de toelating van auto's en aanhangwagens tot het internationale verkeer

Artikel 35

Inschrijving

1. a) Ten einde de voorrechten van dit Verdrag te kunnen genieten, moet elke auto in het internationale verkeer en elke aanhangwagen, met uitzondering van een lichte aanhangwagen, die aan een auto is gekoppeld, door een Verdragsluitende Partij of een onderdeel daarvan worden ingeschreven, en moet de bestuurder van zo'n auto een geldig bewijs van een dergelijke inschrijving bij zich dragen, dat ofwel is uitgegeven door

een bevoegd gezag van zo'n Verdragsluitende Partij of onderdeel daarvan, dan wel door de vereniging namens en gemachtigd door deze Verdragsluitende Partij of onderdeel daarvan. Dit bewijs, aangeduid als kentekenbewijs, moet tenminste de volgende gegevens bevatten :

Een serienummer, aangeduid als het kenteken, samengesteld op de wijze die is beschreven in bijlage 2 van dit Verdrag;

De datum van de eerste inschrijving van het voertuig;

De naam, de voornamen en de woonplaats van de houder van het bewijs;

De naam of het fabrieksmerk van de bouwer van het voertuig;

Het serienummer van het chassis (het fabrieks- of serienummer van de bouwer);

Indien het voertuig is bestemd voor goederenvervoer, het hoogste toegelaten gewicht;

De geldigheidsduur, indien deze niet onbeperkt is;

De gegevens die op het kentekenbewijs zijn ingevuld, dienen ofwel met gewone (Latijnse) drukletters of in lopend schrift (Engels cursief) te zijn geschreven, dan wel op een van deze wijzen te worden herhaald.

b) De Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan kunnen echter besluiten dat de kentekenbewijzen die in hun grondgebied worden uitgegeven in plaats van de datum van de eerste inschrijving, het bouwjaar dient te worden ingevuld.

2. In afwijking van de bepalingen van paragraaf 1 van dit artikel kan een geleed voertuig, waarvan de samenstellende delen niet zijn ontkoppeld terwijl het zich in het internationale verkeer bevindt, toch de voorrechten van de bepalingen van dit Verdrag genieten, zelfs wanneer het slechts éénmaal is ingeschreven en één enkel kentekenbewijs heeft voor het trekkende voertuig en de oplegger waaruit het is samengesteld.

3. Niets in dit Verdrag mag zo worden uitgelegd, dat dit het recht beperkt van de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan een bewijs te eisen van het recht van de bestuurder in het bezit te zijn van een voertuig, wanneer dit voertuig in het internationale verkeer niet is ingeschreven op naam van iemand die zich in het voertuig bevindt.

4. Aanbevolen wordt dat de Verdragsluitende Partijen, indien zij zulks nog niet hebben gedaan, een speciale dienst oprichten die verantwoordelijk is voor de inschrijving, nationaal dan wel regionaal, van alle motorvoertuigen die in gebruik werden genomen, alsmede een centraal inschrijvingsregister, waarin voor elk voertuig de gegevens die op het kentekenbewijs zijn ingevuld, zijn opgetekend.

Artikel 36

Het kenteken

1. Op elke auto in het internationale verkeer moet aan de voor- en achterzijde het kenteken zijn aangebracht; op motorfietsen echter behoeft het kenteken alleen aan de achterzijde te zijn aangebracht.

2. Op elke ingeschreven aanhangwagen in het internationale verkeer moet het kenteken aan de achterzijde zijn aangebracht. Wanneer een auto een of meer aanhangwagens voorttrekt, dient op de enige, of de achterste aanhangwagen, indien deze niet is ingeschreven, het kenteken van het trekkende voertuig aangebracht te zijn.

3. De samenstelling van het kenteken als bedoeld in dit artikel, en de wijze waarop het moet zijn aangebracht, moeten voldoen aan de bepalingen van bijlage 2 bij dit Verdrag.

Artikel 37

Het onderscheidingsteken van de Staat waarin het voertuig is ingeschreven

1. Op elke auto in het internationale verkeer moet aan de achterzijde, behalve zijn kenteken, het onderscheidingsteken zijn aangebracht van de Staat waarin het is ingeschreven.

2. Op elke aanhangwagen die aan een auto is gekoppeld en waarop, ingevolge artikel 36 van dit Verdrag, aan de achterzijde een kenteken moet aangebracht zijn, moet aan de achterzijde tevens het onderscheidingsteken zijn aangebracht van de Staat waarin het kenteken werd afgegeven. De bepalingen van die paragraaf zijn zelfs van toepassing wanneer de aanhangwagen is ingeschreven in een andere Staat dan die waarin de auto waaraan de aanhangwagen is gekoppeld, is ingeschreven; indien de aanhangwagen niet is ingeschreven, moet deze aan de achterzijde het onderscheidingsteken dragen van de Staat waarin het trekkende voertuig is ingeschreven, behalve wanneer het in die Staat rijdt.

3. De samenstelling van het onderscheidingsteken als bedoeld in dit artikel, en de wijze waarop het moet worden bevestigd, moeten voldoen aan de eisen van bijlage 3 bij dit Verdrag.

Artikel 38

Identificatiemerken

Elke auto en elke aanhangwagen in het internationale verkeer moeten voorzien zijn van de identificatiemerken bedoeld in bijlage 4 bij dit Verdrag.

Artikel 39

Technische eisen

Elke auto, elke aanhangwagen en elke sleep in het internationale verkeer moet voldoen aan de bepalingen van bijlage 5 bij dit Verdrag. Bovendien moeten zij rijtechnisch in goede staat van onderhoud verkeren.

Artikel 40

Overgangsbepaling

Gerekend van het tijdstip waarop dit Verdrag overeenkomstig paragraaf 1 van artikel 47 van kracht wordt, kunnen aanhangwagens in het internationale verkeer ongeacht hun hoogste toegelaten gewicht, gedurende een periode van tien jaar de voorrechten van de bepalingen van dit Verdrag genieten, zelfs wanneer zij niet zijn ingeschreven.

HOOFDSTUK IV

Bestuurders van auto's

Artikel 41

De geldigheid van rijbewijzen

1. De Verdragsluitende Partijen erkennen :

a) elk nationaal rijbewijs dat in de eigen landstaal of in een van de eigen landstalen is gesteld, of, indien het niet in een van deze talen is gesteld, dat vergezeld gaat van een gewaarmerkte vertaling;

b) elk nationaal rijbewijs dat voldoet aan de bepalingen vastgelegd in bijlage 6 bij dit Verdrag;

c) elk internationaal rijbewijs dat voldoet aan de bepalingen vastgelegd in bijlage 7 bij dit Verdrag als geldig voor het besturen op hun grondgebied van een voertuig dat valt binnen de categorieën waarvoor dit rijbewijs is afgegeven, mits het rijbewijs nog geldig is en mits het is afgegeven door een andere Verdragsluitende Partij of onderdeel daarvan of door een daartoe door die andere Verdragsluitende Partij gemachtigde vereniging. De bepalingen van die paragraaf hebben geen betrekking op rijbewijzen voor leerlingbestuurders.

2. Onverminderd de bepalingen van de voorgaande paragraaf :

a) moet het rijbewijs, in gevallen waarin de geldigheid van het rijbewijs door een speciale aantekening afhankelijk is gesteld van de voorwaarde dat de houder van het rijbewijs bepaalde apparaten moet dragen, of dat het voertuig op een bepaalde wijze moet zijn aangepast aan de invaliditeit van de bestuurder, alleen als geldig worden erkend als aan deze voorwaarden is voldaan;

b) kunnen de Verdragsluitende Partijen weigeren, op hun grondgebied de geldigheid te erkennen van rijbewijzen, die in het bezit zijn van personen onder de achttien jaar;

c) kunnen de Verdragsluitende Partijen weigeren op hun grondgebied de geldigheid te erkennen van rijbewijzen voor het besturen van auto's of slepen van de categorieën, C, D en E, als bedoeld in bijlagen 6 en 7 bij dit Verdrag, die in het bezit zijn van personen onder de eenentwintig jaar.

3. De Verdragsluitende Partijen verbinden zich de nodige maatregelen te nemen om te voorkomen dat de nationale en internationale rijbewijzen, als bedoeld in paragraaf 1, onder a), b) en c) van dit artikel, op hun grondgebied worden afgegeven zonder een redelijke waarborg ten aanzien van de rijvaardigheid en lichamelijke geschiktheid van de bestuurder.

4. Voor de toepassing van paragraaf 1 en van paragraaf 2 c), van dit artikel :

a) kan aan een auto van de categorie B, als bedoeld in bijlagen 6 en 7 bij dit Verdrag, een lichte aanhangwagen worden gekoppeld; er mag ook een aanhangwagen aan worden gekoppeld waarvan het hoogste toegelaten gewicht meer dan 750 kg (1 650 pond), maar niet meer dan de tarra van de auto bedraagt, indien het hoogste toegelaten gewicht van de aldus gekoppelde voertuigen samen niet meer bedraagt dan 3 500 kg (7 700 pond);

b) kan aan een auto van de categorie C of van de categorie D, als bedoeld in bijlagen 6 en 7 bij dit Verdrag, een lichte aanhangwagen worden gekoppeld zonder dat het hierdoor gevormde samenstel ophoudt tot de categorie C of de categorie D te behoren.

5. Een internationaal rijbewijs mag alleen worden afgegeven aan de houder van een nationaal rijbewijs, dat is afgegeven met inachtneming van de in dit Verdrag gestelde minimumvoorwaarden. Het mag niet geldig zijn na de vervaldatum van het bijbehorende nationale rijbewijs, waarvan het nummer op het internationale rijbewijs dient te worden vermeld.

6. De bepalingen van dit artikel verplichten de Verdragsluitende Partijen niet :

a) de geldigheid van de nationale of internationale rijbewijzen te erkennen wanneer deze op het grondgebied van een andere Verdragsluitende Partij zijn afgegeven aan personen die, ten tijde van deze afgifte, hun normale woonplaats op hun grondgebied hadden, of die er sinds deze afgifte heen zijn verhuisd;

b) de geldigheid te erkennen van rijbewijzen, zoals hierboven bedoeld, die zijn afgegeven aan bestuurders die, ten tijde van deze afgifte, hun normale woonplaats niet op het grondgebied hadden waar het rijbewijs werd afgegeven of die sinds deze afgifte naar een ander grondgebied zijn verhuisd.

Artikel 42

Schorsing van de geldigheid van de rijbewijzen

1. De Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan kunnen een bestuurder het recht ontzeggen van zijn nationale of internationale rijbewijs op hun grondgebied gebruik te maken, indien hij op hun grondgebied inbreuk heeft gemaakt op hun voorschriften, waardoor ingevolge hun wetgeving zijn rijbewijs kan worden ingetrokken. In een zodanig geval kan het bevoegde gezag van de Verdragsluitende Partij of een onderdeel daarvan die het recht tot gebruik maken van het rijbewijs ontzegt :

a) de houder het rijbewijs ontnemen en dit onder zich houden tot afloop van de termijn van ontzegging van het recht tot het gebruik maken van het rijbewijs of totdat de houder van het rijbewijs het grondgebied van deze Partij verlaat, naargelang welk van beide gevallen zich het eerst voordoet;

b) kennis geven van de ontzegging van het recht tot gebruik maken van het rijbewijs aan het gezag dat het rijbewijs heeft afgegeven of namens wie het is afgegeven;

c) wanneer het een internationaal rijbewijs betreft, op de daartoe bestemde plaats een aantekening maken dat het rijbewijs op hun grondgebied niet langer geldig is;

d) wanneer zij de procedure bepaald onder a) van deze paragraaf niet toepast, aan de kennisgeving bedoeld onder b), een verzoek toevoegen, gericht aan het gezag dat het rijbewijs heeft afgegeven of namens wie het is afgegeven om de betrokken persoon op de hoogte te stellen van het besluit dat te zijnen aanzien is genomen.

2. De Verdragsluitende Partijen dienen alles in het werk te stellen om de betrokken personen op de hoogte te stellen van de besluiten die hun zijn medegedeeld overeenkomstig de procedure neergelegd in paragraaf 1, onder lid d), van dit artikel.

3. Niets in dit Verdrag mag zo worden uitgelegd, dat dit de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan zou beletten een bestuurder, die een nationaal of internationaal rijbewijs bezit, ervan te weerhouden een voertuig te besturen, wanneer het duidelijk waarneembaar of aangetoond is dat hij in zodanige toestand verkeert, dat hij niet in staat is op veilige wijze te rijden, of indien het recht om te besturen hem is ontzegd in de Staat waar hij zijn normale verblijfplaats heeft.

Artikel 43

Overgangsbepaling

De internationale rijbewijzen, die overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag nopens het Wegverkeer, ondertekend te Genève op 19 september 1949, zijn afgegeven binnen vijf jaar, te rekenen van de datum van inwerkingtreding van het onderhavige Verdrag, overeenkomstig paragraaf 1 van artikel 47, worden voor de toepassing van artikel 41 en 42 van het onderhavige Verdrag op dezelfde wijze behandeld als de in het onderhavige Verdrag bedoelde internationale rijbewijzen.

HOOFDSTUK V

Voorwaarden voor de toelating van rijwielen en bromfietsen tot het internationale verkeer

Artikel 44

1. In het internationale verkeer moeten rijwielen zonder motor :

a) een goed werkende rem hebben;

b) uitgerust zijn met een bel die op voldoende afstand hoorbaar is, geen ander apparaat voor het geven van geluidssignalen hebben;

c) uitgerust zijn met een rode reflector aan de achterzijde en voorts met zodanige uitrustingen, dat het rijwiel aan de voorzijde een wit of selectief geel licht kan tonen en een rood licht aan de achterzijde.

2. Op het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen die niet, overeenkomstig paragraaf 2 van artikel 54 van dit Verdrag, een verklaring hebben afgelegd dat zij bromfietsen als motorfietsen behandelen, moeten bromfietsen in het internationale verkeer :

a) twee onafhankelijke remmen hebben;

b) uitgerust zijn met een bel of met een andere inrichting voor het geven van geluidssignalen die op voldoende afstand hoorbaar zijn;

c) uitgerust zijn met een goed werkende geluidsdemper op de uitlaat;

d) zodanig zijn uitgerust, dat zij aan de voorzijde een wit of selectief geel licht kunnen tonen en een rood licht alsmede een rode reflector aan de achterzijde;

e) het identificatiemerk tonen als voorgeschreven in bijlage 4 bij dit Verdrag.

3. Op het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen die, overeenkomstig paragraaf 2 van artikel 54 van dit Verdrag, hebben verklaard dat zij bromfietsen als motorfietsen behandelen, worden bromfietsen tot het internationale verkeer toegelaten wanneer zij voldoen aan de voorwaarden voor motorfietsen, zoals vastgelegd in bijlage 5 bij dit Verdrag.

HOOFDSTUK VI

Slotbepalingen

Artikel 45

1. Dit Verdrag is tot 31 december 1969 in het hoofdkwartier der Verenigde Naties te New York opengesteld voor ondertekening door alle Lid-Staten van de Verenigde Naties, van een van de gespecialiseerde organisaties, of van de Internationale Organisatie voor Atoom-energie of door de Staten die Partij zijn bij het Statuut van het Internationale Gerechtshof, alsmede door elke andere Staat die door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties is uitgenodigd Partij te worden bij dit Verdrag.

2. Dit Verdrag moet worden bekrachtigd. De akten van bekrachtiging moeten worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

3. Dit Verdrag blijft opengesteld voor toetreding door alle Staten bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel. De akten van toetreding worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

4. Elke Staat stelt bij de ondertekening van dit Verdrag of bij de nederlegging van de akte van bekrachtiging of van toetreding, de Secretaris-Generaal in kennis van het onderscheidingsteken dat hij heeft uitgekozen om in het internationale verkeer te worden getoond door de voertuigen die door de betrokken Staat zijn ingeschreven, overeenkomstig bijlage 3 bij dit Verdrag. Door middel van een kennisgeving aan de Secretaris-Generaal gericht, kan elke Staat het op een vroeger tijdstip uitgekozen onderscheidingsteken veranderen.

Artikel 46

1. Elke Staat kan bij de ondertekening of de bekrachtiging van dit Verdrag, of bij toetreding tot het Verdrag, alsook te allen tijde daarna, door middel van een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving, verklaren dat het Verdrag van toepassing wordt voor één of meer gebieden voor welke buitenlandse betrekkingen hij verantwoordelijk is. Het Verdrag wordt van toepassing voor het gebied of de gebieden genoemd in de kennisgeving dertig dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-Generaal dan wel op de datum waarop het Verdrag in werking treedt in de Staat die de kennisgeving heeft afgelegd, welke van beide data later valt.

2. Elke Staat die een verklaring heeft afgelegd als bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel, kan op elk later tijdstip, door middel van een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving, verklaren dat het Verdrag niet langer van toepassing zal zijn voor het in de kennisgeving genoemde gebied en het Verdrag zal dan niet langer van toepassing zijn voor dat gebied met ingang van een jaar te rekenen van de datum waarop de Secretaris-Generaal de kennisgeving heeft ontvangen.

3. Elke Staat die een verklaring aflegt als bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel, dient de Secretaris-Generaal in kennis te stellen van het onderscheidingsteken of de onderscheidingstekens die door deze Staat zijn uitgekozen om in het internationale verkeer te worden aangebracht op vliegtuigen die in het betrokken gebied of in de betrokken gebieden zijn ingeschreven, overeenkomstig bijlage 3 bij dit Verdrag. Door middel van een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving kan elke Staat het op een vroeger tijdstip uitgekozen onderscheidingsteken veranderen.

Artikel 47

1. Dit Verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum van nederlegging van de vijftiende akte van bekrachtiging of toetreding.

2. Voor elke Staat die dit Verdrag bekrachtigt of ertoe toetreedt nadat de vijftiende akte van bekrachtiging of van toetreding is nedergelegd, treedt het Verdrag in werking twaalf maanden na de datum waarop deze Staat zijn akte van bekrachtiging of van toetreding heeft nedergelegd.

Artikel 48

Bij zijn inwerkingtreding beëindigt en vervangt dit Verdrag tussen de Verdragsluitende Partijen, het Internationale Verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen en het Internationale Verdrag betreffende het wegverkeer, beide getekend te Parijs op 24 april 1926, het Verdrag ter regeling van het Inter-Amerikaanse verkeer met motorrijtuigen, opengesteld voor ondertekening te Washington op 15 december 1943, en het Verdrag nopens het Wegverkeer, opengesteld voor ondertekening te Genève op 19 september 1949.

Artikel 49

1. Wanneer dit Verdrag een jaar van kracht is geweest, kan elke Verdragsluitende Partij een of meer wijzigingen in dit Verdrag voorstellen. De tekst van de wijzigingsvoorstellen, vergezeld van een memorie van toelichting, wordt toegezonden aan de Secretaris-Generaal, die deze ter kennis van alle Verdragsluitende Partijen brengt.

De Verdragsluitende Partijen hebben de gelegenheid hem, binnen een tijdvak van twaalf maanden te rekenen van de datum van de kennisgeving, mede te delen of zij: a) de wijziging aanvaarden; of b) de wijziging verwerpen; of c) wensen dat een conferentie wordt bijeengeroepen ter bestudering van die wijziging. De Secretaris-Generaal doet de tekst van de voorgestelde wijziging tevens toekomen aan alle andere Staten, als bedoeld in paragraaf 1 van artikel 45 van dit Verdrag.

2. a) Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig de voorgaande paragraaf kennis is geven, wordt geacht te zijn aanvaard, indien, binnen het tijdvak van twaalf maanden als bedoeld in de voorgaande paragraaf, minder dan een derde van de Verdragsluitende Partijen de Secretaris-Generaal hebben medegedeeld, dat zij de wijziging verwerpen, dan wel dat zij wensen dat een conferentie wordt bijeengeroepen ter bestudering van de wijziging. De Secretaris-Generaal stelt alle Verdragsluitende Partijen in kennis van elke aanvaarding of verwerping van elke voorgestelde wijziging en van verzoeken om een conferentie bijeen te roepen. Indien het totale aantal van dergelijke verwerpingen en verzoeken die gedurende het voorgeschreven tijdvak van twaalf maanden zijn ontvangen minder dan een derde bedraagt van het totale aantal Verdragsluitende Partijen, stelt de Secretaris-Generaal alle Verdragsluitende Partijen ervan in kennis dat de wijziging van kracht zal worden zes maanden na afloop van het tijdvak van twaalf maanden als bedoeld in de voorgaande paragraaf en wel, voor alle Verdragsluitende Partijen met uitzondering van die, welke, gedurende het voorgeschreven tijdvak, de wijziging hebben verworpen of hebben verzocht een conferentie bijeen te roepen om haar te bestuderen.

b) Elke Verdragsluitende Partij die, gedurende genoemd tijdvak van twaalf maanden, een voorgestelde wijziging heeft verworpen of heeft verzocht een conferentie bijeen te roepen om ze te bestuderen, kan te allen tijde na afloop van bedoeld tijdvak, de Secretaris-Generaal ervan in kennis stellen dat zij de wijziging aanvaardt, en de Secretaris-Generaal deelt deze kennisgeving mede aan alle andere Verdragsluitende Partijen. De wijziging wordt dan ten aanzien van de Verdragsluitende Partijen die kennis hebben gegeven van het aanvaarden daarvan van kracht, zes maanden na ontvangst van hun kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

3. Indien een voorgestelde wijziging niet is aanvaard overeenkomstig paragraaf 2 van dit artikel, en indien binnen het tijdvak van twaalf maanden als bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel minder dan de helft van het totale aantal Verdragsluitende Partijen de Secretaris-Generaal heeft medegedeeld dat zij de voorgestelde wijziging verwerpt, en indien ten minste een derde van het totale aantal Verdragsluitende Partijen, maar niet minder dan tien, hem mededeelt ze te aanvaarden dan wel wenst dat een conferentie wordt bijeengeroepen om ze te bestuderen, roept de Secretaris-Generaal een conferentie bijeen ten einde de voorgestelde wijziging of ieder ander voorstel te bestuderen dat hem kan worden voorgelegd overeenkomstig paragraaf 4 van dit artikel.

4. Indien een conferentie is bijeengeroepen overeenkomstig paragraaf 3 van dit artikel, nodigt de Secretaris-Generaal alle Staten, als bedoeld in paragraaf 1 van artikel 45 van dit Verdrag daartoe uit. Hij verzoekt alle tot de conferentie uitgenodigde Staten hem, uiterlijk zes maanden vóór de openingsdatum van de conferentie, alle voorstellen voor te leggen die zij behalve de voorgestelde wijziging ook door de conferentie wensen te laten bestuderen en hij deelt dergelijke voorstellen, uiterlijk drie maanden vóór de openingsdatum van de conferentie, mede aan alle tot de conferentie uitgenodigde Staten.

5. a) Elke wijziging op dit Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard indien zij is aanvaard door een tweederde-meerderheid van de ter conferentie vertegenwoordigde Staten, mits deze meerderheid ten minste tweederde bedraagt van de ter conferentie vertegenwoordigde Verdragsluitende Partijen. De Secretaris-Generaal stelt alle Verdragsluitende Partijen in kennis van het aanvaarden van de wijziging en de wijziging wordt van kracht twaalf maanden na de datum van deze kennisgeving, en wel voor alle Verdragsluitende Partijen met uitzondering van die, welke gedurende dit tijdvak de Secretaris-Generaal ervan in kennis hebben gesteld dat zij de wijziging verwerpen.

b) Een Verdragsluitende Partij, die een wijziging gedurende genoemd tijdvak van twaalf maanden heeft verworpen, kan de Secretaris-Generaal te allen tijde ervan in kennis stellen dat zij de wijziging aanvaardt, en de Secretaris-Generaal deelt deze kennisgeving mede aan alle andere Verdragsluitende Partijen. De wijziging wordt ten aanzien van de Verdragsluitende Partij die kennis heeft gegeven van het aanvaarden daarvan, van kracht, zes maanden na ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal, of aan het eind van genoemd tijdvak van twaalf maanden, welke van beide data later valt.

6. Indien de voorgestelde wijziging niet wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig paragraaf 2 van dit artikel, en indien aan de in paragraaf 3 van dit artikel voorgeschreven voorwaarden met betrekking tot het bijeenroepen van een conferentie niet is voldaan, wordt de voorgestelde wijziging geacht te zijn verworpen.

Artikel 50

Elke Verdragsluitende Partij kan dit Verdrag opzeggen door middel van een tot de Secretaris-Generaal gerichte schriftelijke kennisgeving. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

Artikel 51

Dit Verdrag houdt op van kracht te zijn indien het aantal Verdragsluitende Partijen gedurende een tijdvak van twaalf achtereenvolgende maanden minder is dan vijf.

Artikel 52

Elk geschil tussen twee of meer Verdragsluitende Partijen met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, welk geschil de Partijen niet door onderhandelingen of door andere middelen tot regeling van een geschil kunnen oplossen, kan, op verzoek van een van de betrokken Verdragsluitende Partijen bij het Internationale Gerechtshof ter beslissing aanhangig worden gemaakt.

Artikel 53

Niets in dit Verdrag mag zo worden uitgelegd, dat een Verdragsluitende Partij daardoor zou worden belet de maatregelen te nemen die deze Partij noodzakelijk acht voor haar binnenlandse of buitenlandse veiligheid, en die verenigbaar zijn met de bepalingen van het Handvest van de Verenigde Naties, en beperkt blijven tot de vereisten der gegeven omstandigheden.

Artikel 54

1. Elke Staat kan bij de ondertekening van dit Verdrag of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of van toetreding, verklaren dat hij zich niet gebonden acht door artikel 52 van dit Verdrag. Andere Verdragsluitende Partijen zijn niet gebonden door artikel 52 met betrekking tot een Verdragsluitende Partij die een dergelijke verklaring heeft afgelegd.

2. Bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of van toetreding kan elke Staat, door middel van een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving, verklaren dat hij voor de toepassing van dit Verdrag, bromfietsen als motorfietsen behandelt (artikel 1, n).

Door middel van een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving kan elke Staat deze verklaring naderhand te allen tijde intrekken.

3. De verklaringen bedoeld in paragraaf 2 van dit artikel treden in werking zes maanden na de datum waarop de Secretaris-Generaal deze kennisgeving heeft ontvangen, of op de datum waarop het Verdrag voor deze Staat van kracht wordt, welke van beide data later valt.

4. Elke verandering van een vroeger gekozen onderscheidingsteken, waarvan kennis is gegeven overeenkomstig paragraaf 4 van artikel 45, of paragraaf 3 van artikel 46 van dit Verdrag, treedt in werking drie maanden na de datum waarop de Secretaris-Generaal de kennisgeving hiervan heeft ontvangen.

5. Elk voorbehoud ten aanzien van dit Verdrag en de bijlagen daarbij, met uitzondering van het voorbehoud bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel, is toegestaan op voorwaarde dat elk voorbehoud schriftelijk wordt gemaakt, en dat het, indien het is gemaakt vóór de nederlegging van de akte van bekrachtiging of van toetreding, in deze akte wordt bevestigd. De Secretaris-Generaal deelt deze voorbehouden mede aan alle Staten bedoeld in paragraaf 1 van artikel 45 van dit Verdrag.

6. Elke Verdragsluitende Partij die een voorbehoud heeft gemaakt of een verklaring heeft afgelegd zoals bedoeld in de paragrafen 1 tot 4 van dit artikel, kan dit te allen tijde intrekken door middel van een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving.

7. Elk voorbehoud, gemaakt overeenkomstig paragraaf 5 van dit artikel :

a) wijzigt voor de Verdragsluitende Partij die het voorbehoud heeft gemaakt de bepalingen van dit Verdrag waarop het voorbehoud betrekking heeft, zulks overeenkomstig de draagwijdte van het voorbehoud;

b) wijzigt deze bepalingen in dezelfde mate voor de andere Verdragsluitende Partijen ten aanzien van hun betrekkingen met de Verdragsluitende Partij die het voorbehoud heeft gemaakt.

Artikel 55

Behalve de verklaringen, mededelingen en kennisgevingen bedoeld in de artikelen 49 en 54 van dit Verdrag, stelt de Secretaris-Generaal alle Staten bedoeld in paragraaf 1 van artikel 45 in kennis van :

a) De ondertekeningen, bekrachtigingen en toetredingen ingevolge artikel 45;

b) De kennisgevingen en verklaringen ingevolge paragraaf 4 van artikel 45 en artikel 46;

c) De data waarop dit Verdrag van kracht wordt overeenkomstig artikel 47;

d) De datum waarop de wijzigingen van dit Verdrag van kracht worden overeenkomstig de paragrafen 2 en 5 van artikel 49;

e) De opzeggingen ingevolge artikel 50;

f) De beëindiging van dit Verdrag ingevolge artikel 51.

Artikel 56

De oorspronkelijke tekst van dit Verdrag, gedaan in één enkel exemplaar in de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle vijf teksten gelijkelijk authentiek, wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die voor eensluitend gewaarmerkte afschriften daarvan toezendt aan alle Staten bedoeld in paragraaf 1 van artikel 45 van dit Verdrag.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende Vertegenwoordigers, hiertoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Wenen, deze achtste november van het jaar negentienhonderd achtenzestig.

Dit Verdrag werd ondertekend door volgende Staten : België, Brazilië, Bulgarije, Chili, China (Rep.), Costa Rica, Denemarken, Duitsland (Bondsrep.), Ecuador, Filippijnen, Finland, Frankrijk, Ghana, Heilige Stoel, Hongarije, Indonesië, Iran, Italië, Joegoslavië, Korea, Luxemburg, Mexico, Noorwegen, Oekraïne, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, San Marino, Spanje, Thailand, Tsjechoslowakije, U.S.S.R., Venezuela, Verenigd Koninkrijk, Witrusland, Zweden, Zwitserland.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

Uitzonderingen op de verplichting motorvoertuigen en aanhangwagens in het internationale verkeer toe te laten

1. De Verdragsluitende Partijen kunnen weigeren in hun grondgebied motorvoertuigen, aanhangwagens of slepen in het internationale verkeer toe te laten, waarvan het totale gewicht, of het gewicht per as, of de afmetingen, de maxima overschrijden die door hun nationale wetgeving zijn vastgesteld voor voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven. De Verdragsluitende Partijen op wier grondgebied internationaal verkeer met zware voertuigen plaatsvindt, moeten trachten regionale overeenkomsten te sluiten, krachtens welke de wegen in zo'n gebied, met uitzondering van minder belangrijke wegen, in het internationale verkeer openstaan voor voertuigen of slepen waarvan het gewicht en de afmetingen de in deze overeenkomsten genoemde maxima niet overschrijden.

2. Voor de toepassing van paragraaf 1 van deze bijlage wordt het zijdelings uitsteken van de volgende onderdelen niet beschouwd als uitsteken buiten de toegestane maximale breedte :

a) Banden, bij het punt waar ze de grond raken, en verbindingen met spanningsmeters;

b) Antislipapparaten die op de wielen zijn gemonteerd;

c) Achteruitkijkspiegels, die zodanig zijn ontworpen, dat ze met matige kracht zowel naar voren als naar achteren zijn te verstellen, zodat ze niet meer buiten de toegestane maximale breedte uitsteken;

d) Opzij aangebrachte richtingsaanwijzers en omtreklichten, mits deze niet meer dan enkele centimeters uitsteken;

e) Douanezegels die aan de lading zijn gehecht en de inrichtingen die worden gebruikt om dergelijke zegels te bevestigen en te beschermen.

3. De Verdragsluitende Partijen kunnen weigeren op hun grondgebied de volgende slepen in internationaal verkeer toe te laten, voor zover het gebruik van dergelijke samenstellen door hun nationale wetgeving is verboden :

a) Motorfietsen met aanhangwagens;

b) Slepen bestaande uit een auto en verschillende aanhangwagens;

c) Gelede voertuigen die gebruikt worden voor personen.

4. De Verdragsluitende Partijen kunnen weigeren op hun grondgebied de motorvoertuigen en aanhangwagens in internationaal verkeer toe te laten, waarop de uitzonderingen aangegeven in paragraaf 60 van bijlage 5 bij dit Verdrag van toepassing zijn.

5. De Verdragsluitende Partijen kunnen weigeren op hun grondgebied bromfietsen en motorfietsen in internationaal verkeer toe te laten, waarvan de bestuurders en eventuele passagiers niet zijn voorzien van een valhelm.

6. De Verdragsluitende Partijen kunnen, voor het toelaten tot hun grondgebied in internationaal verkeer, ten aanzien van elk motorvoertuig, dat geen tweewielige bromfiets of tweewielige motorfiets zonder zijspan is, de voorwaarden stellen, dat het motorvoertuig dient te zijn uitgerust met een apparaat als bedoeld in paragraaf 56 van bijlage 5 bij dit Verdrag, als waarschuwing voor het gevaar dat de aanwezigheid van het voertuig vormt, wanneer het op de rijbaan stilstaat.

7. De Verdragsluitende Partijen kunnen voor het toelaten in internationaal verkeer op bepaalde moeilijk wegen, of in bepaalde streken met moeilijke terreinen op hun grondgebied de voorwaarde stellen dat auto's met een hoogst toegelaten gewicht van meer dan 3 500 kg (7 700 pond) moeten voldoen aan de speciale eisen, zoals vastgelegd in hun nationale wetgeving met betrekking tot het toelaten op zulke wegen of in zulke streken van voertuigen met hetzelfde hoogst toegelaten gewicht die in hun grondgebied zijn ingeschreven.

8. De Verdragsluitende Partijen kunnen weigeren op hun grondgebied motorvoertuigen in internationaal verkeer toe te laten, die zijn uitgerust met dimlichten met een asymmetrische lichtbundel, indien deze lichtbundel niet is aangepast aan de rijrichting in hun gebied.

9. De Verdragsluitende Partijen kunnen weigeren op hun grondgebied motorvoertuigen of aanhangwagens die aan een auto zijn gekoppeld, in internationaal verkeer toe te laten, indien deze een ander onderscheidingssteken dragen dan is voorgeschreven in artikel 37 van dit Verdrag.

BIJLAGE 2

Kenteken van motorvoertuigen en aanhangwagens in internationaal verkeer

1. Het kenteken bedoeld in de artikelen 35 en 36 van dit Verdrag moet samengesteld zijn uit cijfers of uit cijfers en letters. De cijfers moeten Arabische cijfers zijn en de letters moeten Latijnse hoofdletters zijn. Er kunnen evenwel andere cijfers en letters worden gebruikt, in welke geval het kenteken moet worden herhaald in Arabische cijfers en Latijnse hoofdletters.

2. Het kenteken moet zodanig zijn samengesteld en aangebracht, dat het overdag bij helder weer op een afstand van ten minste 40 m (130 voet) leesbaar is voor een waarnemer die zich, wanneer het voertuig stilstaat, in het verlengde van de as van het voertuig bevindt; de Verdragsluitende Partijen kunnen echter, ten aanzien van voertuigen die zij inschrijven, deze minimumafstand voor de leesbaarheid verminderen voor motorfietsen en voor speciale categorieën motorvoertuigen, waarop het moeilijk zou zijn een kenteken aan te brengen van zodanige afmetingen, dat het op 40 m (130 voet) afstand leesbaar is.

3. Wanneer het kenteken op een speciale plaat is aangebracht, moet deze plaat vlak zijn en in verticale of nagenoeg verticale stand zijn aangebracht loodrecht op de lengteas van het voertuig. Wanneer het kenteken op het voertuig is aangebracht of geschilderd, moet het oppervlak waarop het is aangebracht of geschilderd vlak en verticaal zijn, of nagenoeg vlak en verticaal, loodrecht op de lengteas van het voertuig.

4. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 5 van artikel 32, kan de plaat of het vlak, waarop het kenteken is aangebracht of geschilderd, van reflecterend materiaal zijn vervaardigd.

BIJLAGE 3

Nationaliteitsteken van motorvoertuigen en aanhangwagens in het internationale verkeer

1. Het onderscheidingssteken bedoeld in artikel 37 van dit Verdrag bestaat uit een, twee of drie Latijnse hoofdletters. De letters dienen ten minste 0,08 m (3,1 duim) hoog te zijn en een lijndikte te hebben van ten minste 0,01 m (0,4 duim). De letters dienen in zwart op een witte ovale achtergrond geschilderd te zijn, waarvan de langste as horizontaal is gericht.

2. Wanneer het onderscheidingssteken slechts uit één letter bestaat, kan de langste as van het ovaal ook verticaal zijn gericht.

3. Het onderscheidingssteken mag niet worden verwerkt in het kenteken, of op zodanige wijze worden aangebracht, dat het met dit kenteken zou kunnen worden verward, of dat het de leesbaarheid van dit kenteken zou kunnen verminderen.

4. Op motorfietsen en hun aanhangwagens dienen de afmetingen van de assen van het ovaal ten minste 0,175 m (6,9 duim) en 0,115 m (4,5 duim) te zijn. Op andere motorvoertuigen en hun aanhangwagens dienen de afmetingen van de assen van het ovaal ten minste te zijn :

a) 0,24 m (9,4 duim) en 0,145 m (5,7 duim) wanneer het onderscheidingssteken drie letters omvat;

b) 0,175 m (6,9 duim) en 0,115 m (4,5 duim) wanneer het onderscheidingssteken minder dan drie letters omvat.

5. De bepalingen van paragraaf 3 van bijlage 2 zijn ook van toepassing op het aanbrengen van het onderscheidingssteken op voertuigen.

BIJLAGE 4

Identificatiemerken van motorvoertuigen en aanhangwagens in internationaal verkeer

1. De identificatiemerken dienen te omvatten :

a) Wanneer het een auto betreft :

(i) De naam of het merk van de bouwer van het voertuig;

(ii) Op het chassis, of bij het ontbreken daarvan, op het koetswerk, het fabrieks- of serienummer van de bouwer;

(iii) Op de motor, het motornummer, indien zo'n nummer er door de bouwers op aangebracht is.

b) In het geval van een aanhangwagen, de aanduidingen als bedoeld in bovenstaande lid (i) en lid (ii).

c) Wanneer het een bromfiets betreft, de cylinderinhoud en het teken « CM ».

2. De identificatiemerken bedoeld in paragraaf 1 van deze bijlage moeten op toegankelijke plaatsen worden aangebracht en gemakkelijk leesbaar zijn; bovendien moeten zij van zodanige aard zijn dat zij niet gemakkelijk kunnen worden gewijzigd of verwijderd. De letters en cijfers van deze merken dienen uitsluitend met Latijnse letters of in lopend schrift (Engels cursief), respectievelijk met Arabische cijfers te zijn aangegeven, of in deze vorm te zijn herhaald.

BIJLAGE 5

Technische eisen betreffende motorvoertuigen en aanhangwagens

1. De Verdragsluitende Partijen die, overeenkomstig artikel 1, lid n), van dit Verdrag, hebben verklaard dat zij driewielige voertuigen, waarvan de tarra 400 kg (900 pond) niet overschrijdt, met motorfietsen wensen gelijk te stellen, moeten voor dergelijke voertuigen de regels toepassen die in deze bijlage zijn voorgeschreven hetzij voor motorfietsen hetzij voor andere motorvoertuigen.

2. Voor de toepassing van deze bijlage wordt onder « aanhangwagens » uitsluitend een aanhangwagen verstaan bestemd om aan een auto te worden vastgekoppeld.

3. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 2, a, van artikel 3, van dit Verdrag, kan elke Verdragsluitende Partij, met betrekking tot motorvoertuigen die zij inschrijft, en met betrekking tot aanhangwagens die zij ingevolge haar nationale wetgeving op de weg toelaat, regels voorschrijven die een aanvulling vormen op of die strenger zijn dan de bepalingen van deze bijlage.

HOOFDSTUK I

Remmen

4. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

a) « Wielen van dezelfde as », wielen die symmetrisch of grotendeels symmetrisch zijn aangebracht ten opzichte van het mediaanvlak van het voertuig, zelfs wanneer zij niet op dezelfde as zijn aangebracht (een tandem-as wordt als twee assen beschouwd);

b) « Bedrijfsrem », de inrichting die gewoonlijk wordt gebruikt om het voertuig snelheid te doen verminderen en om het tot stilstand te brengen;

c) « Parkeerrem », de inrichting die wordt gebruikt om het voertuig in stilstand te houden tijdens de afwezigheid van de bestuurder, of, waar het aanhangwagens betreft, wanneer de aanhangwagen is losgekoppeld;

d) « Noodrem », de inrichting die is bedoeld om een voertuig snelheid te doen verminderen en tot stilstand te brengen in geval van het falen van de bedrijfsrem.

A. Het remmen van motorvoertuigen met uitzondering van motorfietsen

5. Elk motorvoertuig, met uitzondering van een motorfiets, moet met remmen zijn uitgerust die gemakkelijk door de bestuurder kunnen worden bediend wanneer deze op de bestuurdersplaats zit. Deze remmen moeten het mogelijk maken de drie volgende remfuncties te verzekeren :

a) Een bedrijfsrem die het mogelijk maakt op een veilige, snelle en doeltreffende wijze de snelheid van het voertuig te verminderen en dit tot stilstand te brengen, ongeacht de mate en wijze van belading en ongeacht de opwaartse of nederwaartse helling van de weg waarop het voertuig rijdt;

b) Een parkeerrem die het mogelijk maakt het voertuig in stilstand te houden, ongeacht de mate en wijze van belading, op een opwaartse of nederwaartse helling van 16 pct., waarbij de werkzame remoppervlakken door middel van een geheel mechanisch werkende inrichting vergrendeld worden gehouden;

c) Een noodrem die het mogelijk maakt, zelfs in geval van het falen van de bedrijfsrem, de snelheid van het voertuig te verminderen en het binnen redelijke afstand tot stilstand te brengen, ongeacht de mate en wijze van belading.

6. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 5 van deze bijlage mogen de inrichtingen waarmee de drie remfuncties worden uitgeoefend (bedrijfsrem, noodrem en parkeerrem) delen gemeenschappelijk hebben; een combinatie van de bedieningsinrichtingen is slechts toegelaten onder voorwaarde dat er ten minste twee afzonderlijke bedieningsinrichtingen overblijven.

7. De bedrijfsrem moet werken op alle wielen van het voertuig; voor voertuigen met meer dan twee assen is het evenwel toegestaan dat de wielen van één as niet beremd zijn.

8. De noodrem moet ten minste werken op één wiel aan elke zijde van het mediaanvlak van het voertuig; deze zelfde eis geldt eveneens voor de parkeerrem.

9. De bedrijfsrem en de parkeerrem moeten werken op remoppervlakken die blijvend met de wielen zijn verbonden door middel van delen van voldoende sterkte.

10. Geen remoppervlak mag van de wielen kunnen worden ontkoppeld. Een dergelijke ontkoppeling is evenwel voor bepaalde remoppervlakken toegestaan, onder voorwaarde dat :

a) Het slechts tijdelijk is, zoals bij voorbeeld tijdens een verandering in de overbrengingsverhoudingen;

b) Het, wat de parkeerrem betreft, slechts door een handeling van de bestuurder mogelijk is, en

c) Het, wat de bedrijfs- en de noodrem betreft, mogelijk blijft te remmen met de doeltreffendheid, zoals voorgeschreven in paragraaf 5 van deze bijlage.

B. Het remmen van aanhangwagens

11. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 17, c, van deze bijlage, moet elke aanhangwagen, met uitzondering van een lichte aanhangwagen, met de volgende remmen zijn uitgerust :

a) Een bedrijfsrem die het mogelijk maakt op een veilige, snelle en doeltreffende wijze de snelheid van het voertuig te verminderen en dit tot stilstand te brengen, ongeacht de mate en wijze van belading en ongeacht de opwaartse of nederwaartse helling van de weg waarop het voertuig rijdt.

b) Een parkeerrem die het mogelijk maakt het voertuig in stilstand te houden, ongeacht de mate en wijze van belading op een opwaartse of nederwaartse helling van 16 pct., waarbij de werkzame remoppervlakken door middel van een geheel mechanisch werkende inrichting vergrendeld worden gehouden. Deze bepaling geldt niet voor aanhangwagens die niet zonder het gebruik van gereedschap van het trekkende voertuig kunnen worden losgekoppeld, mits aan de eisen ten aanzien van parkeerremmen voor het samenstel van voertuigen is voldaan.

12. De inrichtingen die de twee remfuncties uitoefenen (bedrijfs- en parkeerrem) mogen delen gemeenschappelijk hebben.

13. De bedrijfsrem moet werken op alle wielen van de aanhangwagen.

14. De bedrijfsrem moet in werking kunnen worden gesteld door de bedrijfsrem-bedieningsinrichting van het trekkende voertuig; indien echter het hoogst toegelaten gewicht van de aanhangwagen 3 500 kg (7 700 pond) niet overschrijdt, mag de rem zodanig zijn dat indien de

aanhangwagen rijdt, zij slechts in werking wordt gesteld wanneer de aanhangwagen het trekkende voertuig dichterbij nadert (oploopprem).

15. De bedrijfsrem en de parkeerrem moeten werken op remoppervlakken die blijvend met de wielen zijn verbonden door middel van delen van voldoende sterkte.

16. De reminrichtingen moeten zodanig zijn, dat de aanhangwagen automatisch tot stilstand wordt gebracht indien de koppeling onder het rijden zou breken. Deze eis geldt echter niet voor aanhangwagens met slechts één as, of met twee assen die minder dan 1 m (40 duim) van elkaar verwijderd zijn, mits het hoogste toegelaten gewicht 1 500 kg (3 300 pond) niet overschrijdt en, met uitzondering van opleggers, mits zij, behalve met de koppelingsinrichting, zijn uitgerust met een hulpkoppeling, zoals bedoeld in paragraaf 58 van deze bijlage.

C. Het remmen van slepen

17. Behalve de bepalingen van de delen A en B van dit hoofdstuk, die betrekking hebben op afzonderlijke voertuigen (auto's en aanhangwagens), zijn de volgende bepalingen van toepassing op samenstellen van zulke voertuigen :

a) De reminrichtingen van elk van de voertuigen waaruit een sleep bestaat moeten onderling passend zijn;

b) De werking van de bedrijfsrem moet op de juiste wijze over de samenstellende voertuigen zijn verdeeld en zijn gesynchroniseerd;

c) Het hoogste toegelaten gewicht van een aanhangwagen zonder een bedrijfsrem mag niet meer bedragen dan de helft van de som van de tarra van het trekkende voertuig en het gewicht van de bestuurder.

D. Het remmen van motorfietsen

18. a) Elke motorfiets moet uitgerust zijn met twee remmen, waarvan ten minste één op het achterwiel of de achterwielen werkt, en de andere ten minste op het voorwiel of de voorwielen; indien een zijspan aan de motorfiets is bevestigd, is geen afzonderlijke rem voor het wiel van het zijspan vereist. Deze reminrichting moet het mogelijk maken op een veilige, snelle en doeltreffende wijze de snelheid van de motorfiets te verminderen en deze tot stilstand te brengen, ongeacht de mate en wijze van belading en ongeacht de opwaartse en nederwaartse helling van de weg waarop deze rijdt.

b) Behalve de bepalingen van lid a van deze paragraaf, moeten motorfietsen met drie wielen die symmetrisch geplaatst zijn ten opzichte van het mediaanvlak van het voertuig uitgerust zijn met een parkeerrem die voldoet aan de eisen gesteld in paragraaf 5, b), van deze bijlage.

HOOFDSTUK II

Verlichting en retroflecterende inrichtingen

19. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

« Groot licht » — het voertuiglicht dat dient om de weg over een grote afstand vóór het voertuig te verlichten;

« Dimlicht » — het voertuiglicht dat dient om de weg vóór het voertuig te verlichten zonder de bestuurder van de tegenliggers en andere weggebruikers onnodig te verblinden of te hinderen;

« Standlicht vooraan » — het voertuiglicht dat dient om de aanwezigheid en de breedte van het voertuig aan te geven wanneer het van voren wordt gezien;

« Standlicht achteraan » — het voertuiglicht dat dient om de aanwezigheid en de breedte van het voertuig aan te geven wanneer het van achteren wordt gezien;

« Stoplicht » — het voertuiglicht dat dient om aan andere weggebruikers die zich achter het voertuig bevinden kenbaar te maken dat de bestuurder de bedrijfsrem bedient;

« Mistlicht » — het voertuiglicht dat dient om de verlichting van de weg te verbeteren in geval van mist, sneeuwval, stortregens of stofwolken;

« Achteruitrijlicht » — het voertuiglicht dat dient om de weg achter het voertuig te verlichten en andere weggebruikers te waarschuwen dat het voertuig achteruit rijdt of op het punt staat achteruit te gaan rijden;

« Richtingaanwijzerlicht » — het voertuiglicht dat dient om aan andere weggebruikers kenbaar te maken dat de bestuurder voornemens is naar rechts of links van richting te veranderen;

« Reflector » — het apparaat dat dient om de aanwezigheid van een voertuig kenbaar te maken door de reflectie van het licht uitgestraald door een lichtbron die niet met dat voertuig is verbonden en waarbij de waarnemer zich dicht bij de lichtbron bevindt;

« Lichtgevend oppervlak » — ten aanzien van lampen, het zichtbare oppervlak van waar licht wordt uitgestraald en, ten aanzien van reflectoren, het zichtbare oppervlak dat licht reflecteert.

20. De kleuren van de lichten die in dit hoofdstuk worden genoemd moeten, zoveel mogelijk, overeenstemmen met de omschrijvingen in het aanhangsel bij deze bijlage.

21. Met uitzondering van motorfietsen moet elk motorvoertuig dat op een vlakke weg een hogere snelheid dan 40 km (25 mijlen) per uur kan bereiken, aan de voorzijde uitgerust zijn met een even aantal witte of selectief gele grote lichten die in staat zijn om 's nachts bij helder weer de weg over een afstand van ten minste 100 m (325 voet) vóór het voertuig voldoende te verlichten. De buitenkanten van de lichtgevende oppervlakken van de grote lichten mogen in geen geval dichterbij de uiterste buitenzijde van het voertuig gelegen zijn dan de buitenzijden van de lichtgevende oppervlakken van de dimlichten.

22. Met uitzondering van motorfietsen moet elke auto die op een vlakke weg een hogere snelheid dan 10 km (6 mijlen) per uur kan bereiken, aan de voorzijde uitgerust zijn met twee witte of selectief gele dimlichten, die in staat zijn 's nachts bij helder weer de weg over een afstand van ten minste 40 m (130 voet) vóór het voertuig voldoende te verlichten. Aan elke zijde mag het punt van het lichtgevende oppervlak dat het verst van het mediaanvlak van het voertuig is verwijderd, niet meer dan 0,40 m (16 duim) van de uiterste buitenzijde van het voertuig zijn gelegen. Een auto mag niet met meer dan twee dimlichten zijn uitgerust. Dimlichten moeten afgesteld zijn overeenkomstig de omschrijving in paragraaf 19 van deze bijlage.

23. Met uitzondering van een tweewielige motorfiets zonder zijspan, moet elk motorvoertuig aan de voorzijde uitgerust zijn met twee witte standlichten; selectief geel licht is echter toegestaan voor deze standlichten vooraan, indien deze zijn ingebouwd in de grote lichten of dimlichten die een selectief gele lichtbundel uitstralen. Indien deze standlichten vooraan de enige lichten zijn die aan de voorzijde van het voertuig branden, moeten zij 's nachts bij helder weer op een afstand van ten minste 300 m (1 000 voet) zichtbaar zijn zonder andere weggebruikers onnodig te verblinden of te hinderen. Aan elke zijde mag het punt van het lichtgevende oppervlak dat het verst van het mediaanvlak van het voertuig is verwijderd, niet meer dan 0,40 m (16 duim) van de uiterste buitenzijde van het voertuig zijn gelegen.

24. a) Met uitzondering van een tweewielige motorfiets zonder zijspan, moet elk motorvoertuig aan de achterzijde uitgerust zijn met een even aantal rode standlichten, die 's nachts bij helder weer op een afstand van ten minste 300 m (1 000 voet) zichtbaar zijn zonder andere weggebruikers onnodig te verblinden of te hinderen. Aan elke zijde mag het punt van het lichtgevende oppervlak dat het verst van het mediaanvlak van de aanhangwagen is verwijderd niet meer dan 0,40 m (16 duim) van de uiterste buitenzijde van de aanhangwagen zijn gelegen. Het is echter toegestaan dat een aanhangwagen, waarvan de grootste breedte niet meer dan 0,80 m (32 duim) bedraagt, slechts met één dergelijk licht is uitgerust, indien de aanhangwagen aan een tweewielige motorfiets zonder zijspan is gekoppeld.

b) Elke aanhangwagen moet aan de achterzijde uitgerust zijn met een even aantal rode standlichten achter, die 's nachts bij helder weer op een afstand van ten minste 300 m (1 000 voet) zichtbaar zijn zonder andere weggebruikers onnodig te verblinden of te hinderen. Aan elke zijde mag het punt van het lichtgevende oppervlak dat het verst van het mediaanvlak van de aanhangwagen is verwijderd niet meer dan 0,40 m (16 duim) van de uiterste buitenzijde van de aanhangwagen zijn gelegen. Het is echter toegestaan dat een aanhangwagen, waarvan de grootste breedte niet meer dan 0,80 m (32 duim) bedraagt, slechts met één dergelijk licht is uitgerust, indien de aanhangwagen aan een tweewielige motorfiets zonder zijspan is gekoppeld.

25. Elk motorvoertuig dat of elke aanhangwagen die aan de achterkant een kenteken voert, moet uitgerust zijn met een inrichting om dat kenteken zodanig te verlichten, dat dit door de inrichting verlichte kenteken 's nachts bij helder weer wanneer het voertuig stilstaat, op een afstand van ten minste 20 m (65 voet) van de achterzijde leesbaar is; elke Verdragsluitende Partij kan echter deze minimumafstand voor de leesbaarheid 's nachts verminderen in dezelfde mate en ten aanzien van dezelfde voertuigen, waarvoor zij de minimumafstand voor de leesbaarheid overdag heeft verminderd, overeenkomstig paragraaf 2 van bijlage 2 bij dit Verdrag.

26. De elektrische verbindingen van alle motorvoertuigen (inclusief motorfietsen) en van alle slepen die uit een motorvoertuig en een of meer aanhangwagens bestaan, moeten van zodanige aard zijn, dat de grote lichten, dimlichten, mistlichten en de standlichten vóór van het motorvoertuig, alsmede de verlichtingsinrichting, bedoeld in bovenstaande paragraaf 25, niet ingeschakeld kunnen worden zonder dat tegelijkertijd ook de achterlichten van het motorvoertuig of van de sleep worden ingeschakeld.

Deze bepaling is echter niet van toepassing op grote lichten of dimlichten wanneer deze worden gebruikt om een lichtsignaal te geven, als bedoeld in paragraaf 5 van artikel 33, van dit Verdrag. Bovendien moeten de elektrische verbindingen van zodanige aard zijn, dat de standlichten van het motorvoertuig altijd ingeschakeld zijn wanneer de dimlichten, grote lichten of mistlichten branden.

27. Met uitzondering van een tweewielige motorfiets zonder zijspan, moet elk motorvoertuig aan de achterzijde uitgerust zijn met ten minste twee rode reflectoren, die niet driehoekig van vorm mogen zijn. Aan elke buitenzijde mag het punt van het lichtgevend oppervlak dat het verst van het mediaanvlak van het voertuig is verwijderd niet meer dan 0,40 m (16 duim) van de uiterste buitenzijde van het voertuig zijn gelegen. De reflectoren moeten voor de bestuurder van een ander voertuig 's nachts bij helder weer op een afstand van ten minste 150 m (500 voet) zichtbaar zijn wanneer zij door de grote lichten van dat voertuig worden verlicht.

28. Elke aanhangwagen moet aan de achterzijde met ten minste twee rode reflectoren uitgerust zijn. Deze reflectoren moeten de vorm hebben van een gelijkzijdige driehoek, waarvan de zijden ten minste 0,15 m (6 duim) en ten hoogste 0,20 m (8 duim) lang zijn en waarvan één hoekpunt bovenaan en één zijde horizontaal is; binnen deze driehoek mag geen licht zijn aangebracht. Deze reflectoren moeten voldoen aan de zichtbaarheidseisen neergelegd in bovenstaande paragraaf. Aan elke zijde mag het punt van het lichtgevend oppervlak dat het verst van het mediaanvlak van de aanhangwagen is verwijderd niet meer dan 0,40 m (16 duim) van de uiterste buitenzijde van de aanhangwagen zijn gelegen. Het is echter toegestaan een aanhangwagen waarvan de grootste breedte niet meer dan 0,80 m (32 duim) bedraagt, slechts met één rode reflector uit te rusten, indien de aanhangwagen aan een tweewielige motorfiets zonder zijspan is gekoppeld.

29. Elke aanhangwagen moet aan de voorzijde uitgerust zijn met twee witte reflectoren, die niet driehoekig van vorm mogen zijn. Deze reflectoren moeten, met betrekking tot de plaatsing en zichtbaarheid, voldoen aan de eisen neergelegd in bovenstaande paragraaf 27.

30. Een aanhangwagen, waarvan de grootste breedte meer bedraagt dan 1,60 m (5 voet 4 duim), moet aan de voorzijde uitgerust zijn met twee standlichten. Deze standlichten moeten zo dicht mogelijk bij de uiterste buitenzijde van de aanhangwagen zijn aangebracht, en in ieder geval op zodanige wijze dat het punt van het lichtgevend oppervlak dat het verst van het mediaanvlak van de aanhangwagen is verwijderd, niet meer dan 0,15 m (6 duim) van de uiterste buitenzijde van het voertuig is gelegen.

31. Met uitzondering van tweewielige motorfietsen met of zonder zijspan, moet ieder motorvoertuig dat op een vlakke weg een hogere snelheid dan 25 km (15 mijl) per uur kan bereiken, aan de achterzijde uitgerust zijn met twee rode stoplichten, waarvan de lichtsterkte aanmerkelijk groter dient te zijn dan die van de achterlichten. Dezelfde bepaling is ook van toepassing op elke aanhangwagen die het achterste voertuig is van een sleep; voor kleine aanhangwagens van zodanige afmetingen dat de stoplichten van het trekkende voertuig zichtbaar blijven, zijn geen stoplichten vereist.

32. Onverminderd de mogelijkheid dat voor bromfietsen van alle of van enkele van deze verplichtingen ontheffing kan worden verleend door de Verdragsluitende Partijen die, overeenkomstig paragraaf 2 van artikel 54 van dit Verdrag, hebben verklaard bromfietsen als motorfietsen te beschouwen :

a) moet elke tweewielige motorfiets met of zonder zijspan uitgerust zijn met een dimlicht, dat voldoet aan de eisen met betrekking tot kleur en zichtbaarheid vastgesteld in bovenstaande paragraaf 22;

b) moet elke tweewielige motorfiets met of zonder zijspan, die op een vlakke weg een hogere snelheid dan 40 km (25 mijl) per uur kan bereiken, behalve met het dimlicht, ook uitgerust zijn met ten minste één groot licht, dat voldoet aan de eisen met betrekking tot kleur en zichtbaarheid vastgesteld in bovenstaande paragraaf 21. Indien een dergelijke motorfiets meer dan één groot licht heeft, moeten deze lichten zo dicht mogelijk bij elkaar worden geplaatst;

c) mag geen tweewielige motorfiets met of zonder zijspan uitgerust zijn met meer dan één dimlicht en met meer dan twee grote lichten.

33. Elke tweewielige motorfiets zonder zijspan mag aan de voorzijde uitgerust zijn met één of twee standlichten, die voldoen aan de eisen met betrekking tot kleur en zichtbaarheid vastgesteld in bovenstaande paragraaf 23. Indien een dergelijke motorfiets twee standlichten

heeft, moeten deze zo dicht mogelijk bij elkaar zijn geplaatst. Een tweewielige motorfiets zonder zijspan mag met niet meer dan twee standlichten uitgerust zijn.

34. Elke tweewielige motorfiets zonder zijspan moet aan de achterzijde zijn uitgerust met één achterlicht, dat voldoet aan de eisen met betrekking tot kleur en zichtbaarheid, vastgesteld in bovenstaande paragraaf 24, a).

35. Elke tweewielige motorfiets zonder zijspan moet aan de achterzijde uitgerust zijn met een reflector die voldoet aan de eisen met betrekking tot kleur en zichtbaarheid, vastgesteld in bovenstaande paragraaf 27.

36. Onverminderd de mogelijkheid dat de Verdragsluitende Partijen die, overeenkomstig paragraaf 2 van artikel 54 van dit Verdrag, hebben verklaard bromfietsen als motorfietsen te beschouwen, tweewielige bromfietsen met of zonder zijspan vrijstelling te verlenen van deze verplichting, moet elke tweewielige motorfiets met of zonder zijspan uitgerust zijn met een stoplicht dat voldoet aan de bepalingen van bovenstaande paragraaf 31.

37. Onverminderd de bepalingen met betrekking tot de lichten en de inrichtingen die zijn voorgeschreven voor tweewielige motorfietsen zonder zijspan, moet elk zijspan dat met een tweewielige motorfiets is verbonden, aan de voorzijde uitgerust zijn met een standlicht dat voldoet aan de eisen met betrekking tot kleur en zichtbaarheid vastgesteld in bovenstaande paragraaf 23, en aan de achterkant met een achterlicht dat voldoet aan de eisen met betrekking tot kleur en zichtbaarheid vastgesteld in bovenstaande paragraaf 24, a), alsmede met een reflector die voldoet aan de eisen met betrekking tot kleur en zichtbaarheid vastgesteld in bovenstaande paragraaf 27. De elektrische verbindingen moeten van zodanige aard zijn, dat het standlicht en het achterlicht van het zijspan tegelijk worden ingeschakeld met het achterlicht van de motorfiets. In geen geval mag een zijspan met een grootlicht of met een dimlicht uitgerust zijn.

38. Motorvoertuigen waarvan de drie wielen symmetrisch zijn geplaatst ten opzichte van het mediaanvlak van het voertuig, en die als motorfietsen worden beschouwd ingevolge lid n van artikel 1, van dit Verdrag, moeten uitgerust zijn met de inrichtingen voorgeschreven in bovenstaande paragrafen 21, 22, 23, 24, a), 27 en 31. Indien de breedte van zo'n voertuig echter niet meer bedraagt dan 1,30 m (4 voet 3 duim), is één enkel groot licht en één enkel dimlicht voldoende. De bepalingen met betrekking tot de afstand van de buitenzijde van het lichtgevend oppervlak tot de uiterste buitenzijde van het voertuig zijn in dit geval niet van toepassing.

39. Elke auto, met uitzondering van die waarvan de bestuurder zijn verandering van richting kan aangeven door een teken met de arm, dat van alle kanten voor andere weggebruikers zichtbaar is, moet uitgerust zijn met vaste richtingaanwijzers met een amberknipperlicht, in een even aantal op het voertuig aangebracht, en overdag en 's nachts zichtbaar voor weggebruikers die bij de bewegingen van het voertuig zijn betrokken. De frequentie van het knipperlicht dient 90 per minuut te zijn, met een tolerantie van ± 30 .

40. Indien mistlichten zijn aangebracht op een motorvoertuig, anders dan een tweewielige motorfiets met of zonder zijspan, moeten deze wit of selectief geel en twee in aantal zijn, en zodanig zijn geplaatst, dat geen punt van het lichtgevend oppervlak hoger is dan het hoogste punt van het lichtgevend oppervlak van de dimlichten, en dat aan elke zijde het punt van het lichtgevend oppervlak van het verst van het mediaanvlak van het voertuig is verwijderd niet meer dan 0,40 m (16 duim) van de uiterste buitenzijde van het voertuig is gelegen.

41. Achteruitrijlichten mogen andere weggebruikers nietodeloos verblinden of hinderen. Indien een auto uitgerust is met een achteruitrijlicht, moet dit wit, amber of selectief geel licht uitstralen. De inrichting waarmee het licht wordt bediend, moet zodanig zijn, dat het licht alleen kan worden ontstoken wanneer de achteruitversnelling is ingeschakeld.

42. Behalve de richtingaanwijzers mag een enkel licht, aangebracht op een auto of aanhangwagen, een knipperlicht zijn, met uitzondering van die, welke overeenkomstig de nationale wetgeving van de Verdragsluitende Partijen worden gebruikt om die voertuigen of slepen aan te duiden, die zich niet aan de algemeen geldende verkeersregels hoeven te houden, of waarvan de aanwezigheid op de weg andere weggebruikers noodzaakt bijzondere voorzichtigheid te betrachten, met name prioritaire voertuigen, voertuigen die in konvooi rijden, voertuigen van uitzonderlijke afmetingen, en voertuigen of machines die worden gebruikt bij de aanleg en het onderhoud van wegen. De Verdragsluitende Partijen kunnen echter ten aanzien van bepaalde lichten, met uitzondering van rode lichten, toestaan of voorschrijven, dat zij of een gedeelte daarvan knipperen om kenbaar te maken dat het voertuig tijdelijk een bijzonder gevaar oplevert.

43. Voor de toepassing van de bepalingen van deze bijlage :

a) Dient elke combinatie van twee of meer lichten, ongeacht of het gelijke lichten betreft of niet, doch die dezelfde functie en dezelfde kleur hebben, te worden beschouwd als één enkel licht, indien de projecties van hun lichtgevende oppervlakken op een verticaal vlak loodrecht op het mediaanvlak van het voertuig, ten minste 50 pct. bedraagt van de kleinste rechthoek die de projecties van genoemde lichtgevende oppervlakken kan omsluiten;

b) Dient een enkel lichtgevend oppervlak in de vorm van een band te worden beschouwd als twee, of een even aantal lichten, indien het symmetrisch ten opzichte van het mediaanvlak van het voertuig is geplaatst, en indien het zich ten minste uitstrekt tot 0,40 m (16 duim) van de uiterste zijkant van het voertuig, en indien het een lengte heeft van ten minste 0,80 m (32 duim). In de verlichting van een dergelijk oppervlak moet worden voorzien door ten minste twee lichtbronnen die zo dicht mogelijk bij de uiteinden zijn geplaatst. Het lichtgevende oppervlak mag uit een aantal elementen bestaan, die zo zijn gerangschikt dat de projecties van de lichtgevende oppervlakken van de verschillende elementen op een verticaal vlak, loodrecht op het mediaanvlak van het voertuig, ten minste 50 pct. beslaan van de kleinste rechthoek die de projecties van genoemde lichtgevende oppervlakken van de elementen kan omsluiten.

44. De lichten op een zelfde voertuig, die dezelfde functie hebben en hun licht in dezelfde richting stralen, moeten van dezelfde kleur zijn. Even aantallen lichten en reflectoren moeten symmetrisch worden geplaatst ten opzichte van het mediaanvlak van het voertuig, behalve op voertuigen met een asymmetrisch buitenomtrek. De sterkte van elk paar lichten dient onderling voor het oog gelijk te zijn.

45. Lichten van verschillende aard en, onverminderd de bepalingen in de andere paragrafen van dit hoofdstuk, lichten en reflectoren, mogen in dezelfde inrichting worden gegroepeerd of ingebouwd, op voorwaarde dat elk van deze lichten en reflectoren voldoet aan de daarop van toepassing zijnde bepalingen van deze bijlage.

HOOFDSTUK III

Andere voorschriften

Stuurinrichting

46. Elk motorvoertuig moet uitgerust zijn met een deugdelijke stuurinrichting die de bestuurder in staat stelt het voertuig gemakkelijk, snel en veilig van richting te doen veranderen.

Achteruitkijkspiegel

47. Elk motorvoertuig, met uitzondering van een tweewielige motorfiets met of zonder zijspan, moet uitgerust zijn met één of meer achteruitkijkspiegels; het aantal, de afmetingen en de plaatsing van deze spiegels moeten zodanig zijn, dat de bestuurder daardoor in staat wordt gesteld het achter hem rijdende verkeer te zien.

Geluidstoestel

48. Elk motorvoertuig moet uitgerust zijn met ten minste één geluidstoestel van voldoende geluidsterkte. Het geluid dat door dit toestel wordt voortgebracht, moet onafgebroken en van vaste toonhoogte, maar niet schel zijn. De voorrangsvoertuigen en de voertuigen ten dienste van het openbare personenvervoer mogen bovendien een ander geluidstoestel hebben, dat niet aan bovengenoemde eisen hoeft te voldoen.

Ruitenwiser

49. Elk motorvoertuig met een voorruit van zodanige afmetingen en vorm dat de bestuurder, wanneer deze op de bestuurdersplaats zit, de weg vóór hem alleen op normale wijze kan zien door het doorzichtige deel van de voorruit, moet uitgerust zijn met ten minste één doeltreffende en deugdelijke ruitenwiser, die op de juiste plaats is aangebracht, en waarvan de werking geen voortdurende handeling van de bestuurder vereist.

Ruitensproeier

50. Elk motorvoertuig dat met ten minste één ruitenwiser moet uitgerust zijn, moet ook uitgerust zijn met een ruitensproeier.

Voorruit en andere ruiten

51. Voor alle auto's en alle aanhangwagens geldt :

a) De doorzichtige materialen die deel uitmaken van het koetswerk van het voertuig, inclusief de voorruit en schotten in de binnenruimte, moeten zodanig zijn dat, in geval van breuk, het gevaar voor lichamelijk letsel tot een minimum beperkt blijft;

b) De doorzichtige delen van de voorruit moeten van een materiaal zijn vervaardigd, waarvan de doorzichtigheid niet verminderd; zij moeten zodanig zijn dat zij geen noemenswaardige vertekening veroorzaken van voorwerpen die door de voorruit worden gezien, en dat, in geval van breuk, de bestuurder nog een voldoende duidelijk uitzicht op de weg heeft.

Achteruitrij-inrichting

52. Elk motorvoertuig moet uitgerust zijn met een achteruitrij-inrichting die vanaf de zitplaats van de bestuurder kan worden bediend. Deze inrichting is echter niet verplicht voor motorfietsen of voor driewielige motorvoertuigen, waarvan de wielen symmetrisch zijn geplaatst ten opzichte van het mediaanvlak van het voertuig, tenzij hun hoogste toegestane gewicht meer dan 400 kg (900 pond) bedraagt.

Geluidsdemper

53. Elke verbrandingsmotor die wordt gebezigd voor het voortbewegen van een motorvoertuig moet uitgerust zijn met een doeltreffende geluidsdemper op de uitlaat; deze inrichting moet zodanig zijn dat zij niet buiten werking kan worden gesteld door de bestuurder wanneer deze op de bestuurdersplaats zit.

Banden

54. De wielen van de auto's en van hun aanhangwagens dienen te zijn uitgerust met luchtbanden, die in zodanige staat moeten zijn dat zij de veiligheid, inclusief het contact met het wegdek, waarborgen, zelfs op een natte weg. Deze bepaling belet de Verdragsluitende Partijen echter niet het gebruik van inrichtingen toe te staan die de resultaten opleveren die ten minste gelijkwaardig zijn aan die, verkregen met luchtbanden.

Snelheidsmeter

55. Elke motorvoertuig dat op een vlakke weg een hogere snelheid dan 40 km (25 mijl) per uur kan bereiken, moet met een snelheidsmeter uitgerust zijn; de Verdragsluitende Partijen kunnen bepaalde categorieën motorfietsen en andere lichte voertuigen echter vrijstelling van dit voorschrift verlenen.

Waarschuwingssysteem dat in motorvoertuigen aanwezig moet zijn

56. Het apparaat, als bedoeld in paragraaf 5 van artikel 23, van dit Verdrag, en in paragraaf 6 van bijlage 1 daarbij, moet zijn :

a) Een bord dat bestaat uit een gelijkzijdige driehoek, waarvan de zijden ten minste 0,40 m (16 duim) lang zijn, en dat is voorzien van een rode rand die ten minste 0,05 m (2 duim) breed is, en waarvan het binnenste gedeelte open, of lichtgekleurd is; de rode randen moeten verlicht zijn door doorzichtigheid, ofwel voorzien zijn van een strook reflecterend materiaal; dit bord moet zodanig zijn dat het stevig rechtop kan staan, of

b) Een ander even doeltreffend apparaat, voorgeschreven door de nationale wetgeving van het land waar het voertuig is ingeschreven.

Inrichting ter voorkoming van diefstal

57. Elke auto moet uitgerust zijn met een inrichting ter voorkoming van diefstal, door middel waarvan een van de essentiële onderdelen buiten werking gesteld kan worden ofwel kan worden vergrendeld, wanneer het voertuig is geparkeerd.

Koppelinrichting voor lichte aanhangwagens

58. Aanhangwagens, met uitzondering van opleggers, die niet zijn uitgerust met de automatische rem bedoeld in paragraaf 16 van deze bijlage, moeten, behalve met de koppelinrichting, ook uitgerust zijn met een hulpkoppeling (ketting, kabel enz.) die, wanneer de koppelinrichting breekt, kan voorkomen dat de trekrichting de grond raakt en die in zekere mate besturing van de aanhangwagen waarborgt.

Algemene bepalingen

59. a) De mechanische delen en de uitrusting van een motorvoertuig moeten voor zover dit naar vermogen kan worden vermeden, geen brand- of ontploffingsgevaar kunnen veroorzaken; bovendien mogen zij geen overmaat aan giftige gassen, ondoorzichtige dampen, stank of lawaai produceren.

b) Voor zover mogelijk, mag het hoogspanningsgedeelte van de ontsteking van een motorvoertuig zo min mogelijk hinder veroorzaken door de uitstraling van radiostoringgolven.

c) Elke auto moet zodanig gebouwd zijn dat het gezichtsveld van de bestuurder recht vooruit en zowel naar links als naar rechts, voldoende is om hem in staat te stellen op veilige wijze te rijden.

d) Auto's en hun aanhangwagens moeten voor zover mogelijk zodanig gebouwd en ingericht zijn dat, in geval van een ongeluk, het gevaar voor de inzittenden en voor andere weggebruikers zoveel mogelijk wordt beperkt. Met name mogen, van binnen noch van buiten, ornamenten of andere voorwerpen aanwezig zijn met onnodige uitsteeksels of randen, die gevaar kunnen opleveren voor de inzittenden of voor andere weggebruikers.

HOOFDSTUK IV

Uitzonderingen

60. Voor hun eigen grondgebied kunnen de Verdragsluitende Partijen uitzonderingen toestaan op de bepalingen van deze bijlage met betrekking tot :

a) De auto's en de aanhangwagens die door hun constructie op een vlakke weg geen hogere snelheid kunnen bereiken dan 25 km (15 mijl) per uur, of waarvan de snelheid door de nationale wetgeving is beperkt tot 25 km (15 mijl) per uur;

b) De invalidenwagens, d.w.z. kleine auto's die speciaal zijn ontworpen en gebouwd — en niet alleen maar zijn aangepast — voor het gebruik door personen met een lichamelijk gebrek of handicap, en die gewoonlijk alleen door deze personen worden gebruikt;

c) De voertuigen die worden gebruikt voor experimentele doeleinden, ten einde de vooruitgang van de techniek bij te houden en de veiligheid op de weg te bevorderen;

d) De voertuigen van een bijzonder model of type, of die voor speciale doeleinden onder bijzondere omstandigheden worden gebruikt.

61. De Verdragsluitende Partijen kunnen eveneens uitzonderingen toestaan op de bepalingen van deze bijlage met betrekking tot door haar ingeschreven voertuigen die aan het internationale verkeer kunnen deelnemen :

a) Door het gebruik van de kleur amber toe te staan voor standlichten bedoeld in de paragrafen 23 en 30 van deze bijlage, en voor reflectoren bedoeld in paragraaf 39 van deze bijlage;

b) Door het gebruik van rood licht toe te staan voor de richting-aanwijzers bedoeld in paragraaf 29 van deze bijlage, die aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht;

c) Door het gebruik van rood licht toe te staan voor de lichten bedoeld in de laatste volzin van paragraaf 42 van deze bijlage, die aan de achterzijde van het voertuig zijn aangebracht;

d) Ten aanzien van de plaats van de lichten op voertuigen voor bijzondere doeleinden met een zodanige uitwendige vorm, dat niet aan de vastgestelde bepalingen kan worden voldaan zonder het gebruik van hulpmiddelen, die gemakkelijk kunnen worden beschadigd of afgerukt;

e) Door het gebruik van een oneven aantal, meer dan twee, grote lichten toe te staan voor auto's die door haar zijn ingeschreven; en

f) Met betrekking tot aanhangwagens die lange ladingen vervoeren (boomstammen, buizen enz.) en die tijdens het rijden niet aan het trekkende voertuig zijn gekoppeld, maar die daarmede alleen door middel van de lading verbonden zijn.

HOOFDSTUK V

Overgangsbepalingen

62. De auto's, die voor de eerste maal zijn ingeschreven, en aanhangwagens, die in gebruik zijn genomen op het grondgebied van een Verdragsluitende Partij vóór het van kracht worden van dit Verdrag, of binnen twee jaar na deze vankrachtwording, zijn niet onderworpen aan de bepalingen van deze bijlage, mits zij voldoen aan de eisen van de delen I, II en III van bijlage 6 van het Verdrag nopens het Wegverkeer van 1949.

AANHANGSEL

Definitie van kleurenfilters ter verkrijging van de in deze bijlage genoemde kleuren (Trichromatische coördinaten)

Rood :

grens overgaand naar geel : $y \leq 0,335$

grens overgaand naar purper (1) : $z \leq 0,008$

Wit :

grens overgaand naar blauw : $x \geq 0,310$

grens overgaand naar geel : $x \leq 0,500$

grens overgaand naar groen : $y \leq 0,150 + 0,640x$

grens overgaand naar groen : $y \leq 0,440$

grens overgaand naar purper : $y \geq 0,050 + 0,750x$

grens overgaand naar rood : $y \geq 0,382$

Amber (2) :

grens overgaand naar geel (1) : $y \leq 0,429$

grens overgaand naar rood (1) : $y \geq 0,398$

grens overgaand naar wit (1) : $z \leq 0,007$

Selectief geel (3) :

grens overgaand naar rood (1) : $y \geq 0,138 + 0,580x$

grens overgaand naar groen (1) : $y \leq 1,29x - 0,100$

grens overgaand naar wit (1) : $y \geq -x + 0,966$

grens overgaand
naar spectrumwaarde (1) : $y \leq -x + 0,992$

Voor het controleren van de colorimetrische kenmerken van deze filters dient een lichtbron te worden gebruikt met een kleurtemperatuur van 2854° K (die overeenkomt met standaardlichtbron A van de Internationale Commissie voor Verlichting (CIE)).

(1) In deze gevallen zijn andere grenzen aangenomen dan die welke door de CIE zijn aanbevolen, aangezien de voedingsspanningen aan de aansluitpunten van de lampen die voor deze lichten worden gebruikt, aanzienlijke verschillen vertonen.

(2) Dit geldt voor de kleur van de richtingaanwijzers die tot nu toe algemeen « oranje » of « oranjegeel » werden genoemd. Komt overeen met een bepaald deel van de « gele » zone van de CIE kleurendriehoek.

(3) Dit geldt alleen voor dimlichten en grote lichten. In het geval van mistlichten wordt de selectiviteit van de kleur als bevredigend beschouwd indien de zuiverheidsfactor niet minder is dan 0,820, de grens overgaand naar wit $y \geq -x + 0,966$, hetgeen in dit geval neerkomt op $y \geq -x + 0,940$ en $y = 0,440$.

BIJLAGE 6

Het nationale rijbewijs

1. Het nationale rijbewijs bestaat uit één vel van formaat A 7 (74×105 mm) = (2.91×4.13 duim) dan wel uit een dubbel vel (148×105 mm) = (5.82×4.13 duim) of uit een driedubbel vel (222×105 mm) = (8.78×4.13 duim), dat in tweeën, respectievelijk in drieën gevouwen kan worden tot formaat A 7. De kleur is roze.
2. Het rijbewijs wordt gedrukt in de taal of talen, voorgeschreven door het gezag dat het afgeeft of dat gemachtigd is het af te geven; het draagt evenwel in het Frans het opschrift « Permis de Conduire », met of zonder hetzelfde opschrift in een of meer andere talen.
3. Met de hand geschreven of met de machine getikte gegevens op dit rijbewijs ingevuld, mogen alleen in Latijnse letters of in lopend schrift (Engels cursief) zijn, of in deze vorm herhaald worden.
4. Twee van de bladzijden van het rijbewijs komen overeen met de bladzijden 1 en 2 van het hierna getoonde model. Op voorwaarde dat er geen wijzigingen worden aangebracht in de begripsomschrijvingen van categorieën A, B, C, D en E daarbij rekening houdende met paragraaf 4 van artikel 41, van dit Verdrag, of in hun verwijzingsletters, of in de hoofdzaken van de gegevens met betrekking tot de identiteit van de houder van het rijbewijs, wordt geacht aan deze bepaling te zijn voldaan, zelfs indien zo'n rijbewijs in sommige details afwijkt van deze modellen. Met name nationale rijbewijzen, die overeenkomen met het model dat in bijlage 9 van het Verdrag nopens het Wegverkeer, gedaan te Genève op 19 september 1949, worden geacht aan de bepalingen van deze bijlage te voldoen.
5. Het wordt aan de nationale wetgeving overgelaten te bepalen of model nr. 3 al dan niet in het rijbewijs moet worden opgenomen, en of het rijbewijs nog verdere gegevens moet omvatten; indien wordt voorzien in ruimte voor adreswijzigingen, dient deze boven aan de achterzijde van bladzijde 3 van het rijbewijs worden gereserveerd, behalve voor rijbewijzen overeenkomstig het model in bijlage 9 van het Verdrag van 1949.

Modelbladzijden

No. 1

Rijbewijs ¹⁾Permis de conduire ¹⁾

1. Naam
2. Voornamen ²⁾
3. Datum ³⁾ en plaats van geboorte ⁴⁾
4. Adres

Handtekening van de houder ⁵⁾:

Foto
35 × 45 mm

5. Afgegeven door
6. Te
7. Geldig tot ⁷⁾
- No.

Handtekening, enz. ⁸⁾

Modelbladzijden

No. 2

⁹⁾

Categorieën voertuigen waarvoor het rijbewijs geldig is:

A	Motorfietsen	⁹⁾
B	Motorvoertuigen, met uitzondering van die in categorie A, met een maximum toegestaan gewicht van ten hoogste 3 500 kg en met ten hoogste acht zitplaatsen, buiten die van de bestuurder	⁹⁾
C	Motorvoertuigen bestemd voor het vervoer van goederen, met een maximum toegestaan gewicht van meer dan 3 500 kg	⁹⁾
D	Motorvoertuigen bestemd voor vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen, buiten die van de bestuurder	⁹⁾
E	Samenstellen van voertuigen waarvan het trekkende voertuig tot een categorie of categorieën behoort, waarvoor de bestuurder een rijbewijs heeft (B en/of C en/of D), maar die zelf niet tot die categorie of categorieën behoren	⁹⁾
		¹⁰⁾
		¹¹⁾

Modelbladzijden

No. 3

- Geldig tot Verlengd tot
op op ⁹⁾
- Geldig tot Verlengd tot
op op ⁹⁾
- Geldig tot Verlengd tot
op op ⁹⁾
- Geldig tot Verlengd tot
op op ⁹⁾
- Geldig tot Verlengd tot
op op ⁹⁾

¹⁰⁾

¹⁾ Bij modellen met één vouw (indien zo gevouwen dat de voorzijde geen modelbladzijde is), en bij modellen met twee vouwen, mag dit op het voorblad worden geplaatst.

²⁾ Hier moet de naam van de Staat worden ingevuld of het onderscheidingssteken, als bedoeld in Bijlage 3 bij dit Verdrag. Bovenstaande noot ¹⁾ is ook van toepassing op dit vak.

³⁾ Hier kan de naam van de vader of de echtgenoot worden ingevuld.

⁴⁾ Indien de geboortedatum onbekend is, dient de vermoedelijke leeftijd op het tijdstip van de afgifte van het rijbewijs te worden ingevuld.

⁵⁾ Indien de geboorteplaats onbekend is dient deze ruimte te worden opengelaten.

⁶⁾ „Of duimafdruk“. De handtekening of duimafdruk, en de daarvoor bestemde ruimte, mogen worden weggelaten.

⁷⁾ Voor rijbewijzen met modelbladzijde No. 3 is het invullen hiervan facultatief.

⁸⁾ De handtekening en/of het zegel of stempel van de autoriteit die het rijbewijs afgeeft of van de vereniging die gemachtigd is zulks te doen. Bij gevouwen modellen met één vouw (zodanig gevouwen dat de voorzijde geen modelbladzijde is), en bij modellen met twee vouwen mag het zegel of stempel op de voorzijde worden geplaatst.

⁹⁾ Het zegel of stempel van de autoriteit die het rijbewijs afgeeft, en, indien zulks is vereist, de datum waarop het zegel of stempel is aangebracht. Dit zegel of stempel dient te worden aangebracht in de rechterkolom van modelbladzijde No. 2, naast de beschrijving van de categorie of categorieën van de voertuigen, en uitsluitend naast die categorie waarvoor het rijbewijs geldig is; dezelfde bepalingen zijn ook van toepassing in het geval van gegevens betreffende elke verlenging, die in de rechterkolom op modelbladzijde No. 3 dienen te worden ingevuld.

In plaats van het zegel of stempel aan te brengen in de rechterkolom op modelbladzijde No. 2, kunnen de Verdragsluitende Partijen ook in een nieuwe rubriek 8 op modelbladzijde No. 1: „Categorieën“, de letter of letters invullen voor de categorie of categorieën waarvoor het rijbewijs geldig is, en bovendien een sterretje voor elke categorie waarvoor het rijbewijs niet geldig is (bijvoorbeeld: „8. Categorieën A, B***“).

¹⁰⁾ De ruimte bedoeld voor andere categorieën voertuigen als omschreven in de nationale wetgeving.

¹¹⁾ Ruimte voor eventuele aanvullende opmerkingen in te vullen door de bevoegde autoriteit van de Staat die de rijbewijzen afgeeft, inclusief voorwaarden die het gebruik beperken (bijvoorbeeld: „Is verplicht bril voor correctie van het gezichtsvermogen te dragen“, „Uitsluitend geldig voor het besturen van voertuig No.“, „Het voertuig dient te zijn uitgerust voor een bestuurder met één been“). In het geval waarin is voorzien in de tweede alinea van bovenstaande noot ⁹⁾, dienen dergelijke aanvullende opmerkingen bij voorkeur op modelbladzijde No. 1 te worden ingevuld.

Andere opmerkingen kunnen worden geschreven op bladzijden die geen modelbladzijden zijn.

BIJLAGE 7

Het internationale rijbewijs

1. Dit rijbewijs is in formaat A 6 (148×105 mm) = (5.82×4.13 duim), met een grijze omslag en witte bladzijden.

2. De buitenkant en de binnenkant van de voorzijde van de omslag komen onderscheidenlijk met de modelbladzijden nrs. 1 en 2, als hier afgedrukt, overeen; zij worden gedrukt in de landstaal of in ten minste één van de landstalen van de Staat die het rijbewijs afgeeft. De laatste twee bladzijden binnen de omslag liggen tegenover elkaar en komen overeen met het hier afgedrukte model nr. 3; deze worden in het Frans gedrukt. De hieraan voorafgaande twee bladzijden herhalen de eerste van die twee bladzijden in verschillende talen, waaronder Engels, Russisch en Spaans verplicht zijn.

3. Alles dat op dit rijbewijs met de hand of de schrijfmachine is ingevuld, wordt geschreven met Latijnse letters of in lopend schrift (Engels cursief).

4. De Verdragsluitende Partijen die internationale rijbewijzen afgeven of anderen machtigen zulks te doen, dienen, indien de tekst op de omslag in een andere taal is gedrukt dan in het Engels, Frans, Russisch of Spaans, een vertaling daarvan in die taal van de tekst van modelbladzijde nr. 3, als hier afgedrukt, aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties te doen toekomen.

Modelbladzijde No. 1

(Buitenkant van de voorzijde van het omslag)

INTERNATIONAAL GEMOTORISEERD VERKEER**INTERNATIONAAL RIJBEWIJS**No.¹⁾

Verdrag inzake het Wegverkeer van 8 november 1968

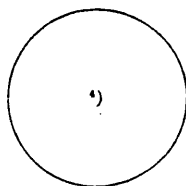
Geldig tot²⁾

Afgegeven door

Te

Datum

Nummer van het nationale rijbewijs

¹⁾ De naam van de Staat die het rijbewijs afgeeft en het onderscheidings-
teken als omschreven in Bijlage 3.²⁾ Drie jaar na de datum van afgifte van het nationale rijbewijs of de
datum waarop dit laatste vervalt, naar gelang welke van beide data eerder
valt.³⁾ Ondertekening van de bevoegde autoriteit of van de vereniging die het
rijbewijs afgeeft.⁴⁾ Zegel of stempel van de bevoegde autoriteit of van de vereniging die
het rijbewijs afgeeft.**Modelbladzijde No. 2**

(Binnenkant van de voorzijde van het omslag)

Dit rijbewijs is niet geldig voor het gebied van

Het is geldig voor de gebieden van de andere Verdragsluitende
Partijen. De categorieën voertuigen voor het besturen waarvan het
geldig is zijn aan het eind van dit boekje genoemd.¹⁾Dit rijbewijs is op geen enkele wijze van invloed op de verplichting
van de houder zich te houden aan de wetten en voorschriften betref-
fende het verblijf en het uitoefenen van een beroep in elke Staat op
wiens gebied hij reist. Met name zal het niet langer geldig zijn in een
Staat indien de houder daar zijn gewone verblijfplaats vestigt.¹⁾ Vul hier de naam in van de Verdragsluitende Partij in wier gebied de
houder zijn gewone verblijfplaats heeft.²⁾ Deze ruimte is opengelaten voor een lijst van de Staten die tot de Ver-
dragsluitende Partijen behoren (facultatief).**Model 3**

Linkerbladzijde

BIJZONDERHEDEN BETREFFENDE DE BESTUURDER

Naam 1.
 Andere namen ¹⁾ 2.
 Geboorteplaats ²⁾ 3.
 Geboortedatum ³⁾ 4.
 Adres 5.

**CATEGORIEËN VOERTUIGEN WAARVOOR HET
RIJBEWIJS GELDIG IS**

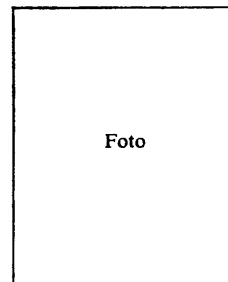
Motorfietsen	A
Motorvoertuigen, met uitzondering van die in categorie A, met een maximum toegestaan gewicht van ten hoogste 3 500 kg, en met ten hoogste acht zitplaatsen, buiten die van de bestuurder	B
Motorvoertuigen bestemd voor het vervoer van goederen, met een maximum toegestaan gewicht van meer dan 3 500 kg	C
Motorvoertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen, buiten die van de bestuurder	D
Samenstellen van voertuigen waarvan het trekkende voertuig tot een categorie of categorieën behoort waarvoor de bestuur- der een rijbewijs heeft (B en of C en/of D), maar die zelf niet tot die categorie of categorieën behoren	E

BEPERKENDE GEBRUIKSVOORWAARDEN ¹⁾¹⁾ Hier kan de naam van de vader of echtgenoot worden ingevuld.²⁾ Indien de geboorteplaats onbekend is dient deze ruimte te worden
opengelaten.³⁾ Indien de geboortedatum onbekend is dient de vermoedelijke leeftijd
op het tijdstip van de afgifte van het rijbewijs te worden ingevuld.⁴⁾ Het zegel of stempel van de autoriteit of van de vereniging die het rijbewijs
afgeeft. Dit zegel of stempel dient alleen te worden aangebracht bij categorie
A, B, C, D en E, indien de bestuurder een rijbewijs heeft voor het besturen
van voertuigen in de betrokken categorie.⁵⁾ Bijvoorbeeld: „Is verplicht bril voor correctie van het gezichtsvermogen
te dragen”, „Uitsluitend geldig voor het besturen van voertuig No.”,
„Het voertuig dient te zijn uitgerust voor een bestuurder met één been”.**Model 3**

Rechterbladzijde

1.
2.
3.
4.
5.

A ¹⁾
 B ²⁾
 C ³⁾
 D ⁴⁾
 E ⁵⁾

¹⁾Handtekening van houder ¹⁾**UITSLUITINGEN:**

De houder van dit rijbewijs is het recht
ontzegd een motorvoertuig te besturen in
het gebied van¹⁾ tot
 Te op
²⁾³⁾

De houder van dit rijbewijs is het recht
ontzegd een motorvoertuig te besturen in
het gebied van¹⁾ tot
 Te op
²⁾³⁾

¹⁾ Of duimafdruk.²⁾ Naam van de Staat.³⁾ Ondertekening en zegel of stempel van de autoriteit die het rijbewijs in
zijn gebied ongeldig heeft verklaard. Indien de ruimte voor uitsluiting op deze
bladzijde reeds is gebruikt, dienen bijzonderheden betreffende de uitsluiting
op de achterkant van de bladzijde te worden bijgeschreven.

(Vertaling)

EUROPESE OVEREENKOMST TOT AANVULLING VAN HET VERDRAG INZAKE HET WEGVERKEER DAT OP 8 NOVEMBER 1968 TE WENEN VOOR ONDERTEKENING WERD OPENGESTELD

De Overeenkomstsluitende Partijen, die tevens Partij zijn bij het Verdrag inzake het wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld,

Geleid door de wens een grotere eenvormigheid te bereiken in de regel voor het wegverkeer in Europa,

Zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1

1. De Overeenkomstsluitende Partijen, die tevens Partij zijn bij het Verdrag inzake het wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, nemen passende maatregelen opdat de op hun grondgebieden geldende verkeersregels in hoofdzaak overeenkomen met de bepalingen in de Bijlage bij deze Overeenkomst.

2. Op voorwaarde dat deze regels op geen enkele wijze in strijd zijn met de bepalingen in de Bijlage bij deze Overeenkomst :

(a) behoeven deze regels geen van de genoemde bepalingen over te nemen die van toepassing zijn op omstandigheden die zich op het grondgebied van de desbetreffende Overeenkomstsluitende Partij niet voordoen;

(b) mogen deze regels bepalingen bevatten die niet in de Bijlage voorkomen.

3. De bepalingen van dit artikel eisen niet van de Overeenkomstsluitende Partijen dat zij overtredingen van de in de Bijlage neergelegde bepalingen die zijn opgenomen in hun eigen verkeersregels strafbaar stellen.

Artikel 2

1. Deze Overeenkomst is tot 31 december 1972 opgesteld voor ondertekening door Staten die het Verdrag inzake het wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden en die lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties of in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig paragraaf 8 van het mandaat van de Commissie.

2. Deze Overeenkomst dient te worden bekrachtigd nadat de betrokken Staat het Verdrag inzake het Wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld heeft ondertekend of daartoe is toegetreden. De akten van bekrachtiging dienen te worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

3. Deze Overeenkomst blijft opengesteld voor toetreding door alle Staten bedoeld in het eerste lid van dit artikel die partij zijn bij het Verdrag inzake het Wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld. De akten van toetreding worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

Artikel 3

1. Elke Staat kan bij de ondertekening of bekrachtiging van deze Overeenkomst of bij toetreding daartoe, alsook te allen tijde daarna, door middel van een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving, verklaren dat de Overeenkomst van toepassing wordt voor een of meer der gebieden voor welke buitenlandse betrekkingen hij verantwoordelijk is. De Overeenkomst wordt van toepassing voor het gebied of de gebieden genoemd in de kennisgeving dertig dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-Generaal, dan wel op de datum waarop de Overeenkomst in werking treedt in de Staat die de kennisgeving heeft gedaan, indien dit tijdstip later valt.

2. Iedere Staat die een verklaring heeft afgelegd als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, kan op elk later tijdstip, door middel van een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving, verklaren dat de Overeenkomst niet langer van toepassing zal zijn voor het in de kennisgeving genoemde gebied en de Overeenkomst zal dan niet langer van toepassing zijn voor dit gebied met ingang van een jaar te rekenen van de datum waarop de Secretaris-Generaal de kennisgeving heeft ontvangen.

Artikel 4

1. Deze Overeenkomst treedt in werking twaalf maanden na de datum van nederlegging van de tiende akte van bekrachtiging of toetreding.

2. Voor elke Staat die deze Overeenkomst bekrachtigt of daartoe toetreedt nadat de tiende akte van bekrachtiging of toetreding is nedergelegd, treedt de Overeenkomst in werking twaalf maanden na de datum waarop deze Staat zijn akte van bekrachtiging of toetreding heeft nedergelegd.

3. Indien de datum van inwerkingtreding die op grond van het eerste en het tweede lid van dit artikel van toepassing is, voorafgaat aan die welke het gevolg is van de toepassing van artikel 47 van het Verdrag inzake het Wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, treedt deze Overeenkomst in werking in de zin van het eerste lid van dit artikel op die van beide data welke het laatst valt.

Artikel 5

Bij zijn inwerkingtreding beëindigt en vervangt deze Overeenkomst in de betrekkingen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen de bepalingen betreffende het wegverkeer vervat in de Europese Overeenkomst houdende aanvulling van het Verdrag nopens het wegverkeer en het Protocol nopens de verkeerstekens van 1949 die op 16 september 1950 te Genève werd ondertekend en de Europese Overeenkomst houdende toepassing van artikel 23 van het Verdrag nopens het wegverkeer van 1949, betreffende de afmetingen en gewichten der op bepaalde wegen van de Overeenkomstsluitende Partijen toegelaten voertuigen, die op 16 september 1950 te Genève werd ondertekend.

Artikel 6

1. Nadat deze Overeenkomst twaalf maanden van kracht is geweest, kan elke Overeenkomstsluitende Partij een of meer wijzigingen in de Overeenkomst voorstellen. De tekst van de wijzigingsvoorstellen, vergezeld van een memorie van toelichting, wordt toegezonden aan de Secretaris-Generaal, die deze ter kennis van alle Overeenkomstsluitende Partijen brengt. De Overeenkomstsluitende Partijen hebben de gelegenheid hem, binnen een tijdvak van twaalf maanden te rekenen van de datum van die kennisgeving, mede te delen of zij : (a) de wijziging aanvaarden; of (b) de wijziging verwerpen; of (c) wensen dat een conferentie wordt bijeengeroepen ter bestudering van de wijziging. De Secretaris-Generaal doet de tekst van de voorgestelde wijziging tevens toekomen aan de andere Staten bedoeld in artikel 2 van deze Overeenkomst.

2. (a) Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig het eerste lid van dit artikel kennis is gegeven, wordt geacht te zijn aanvaard indien, binnen het tijdvak van twaalf maanden bedoeld in het voorgaande lid, minder dan een derde van de Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-Generaal heeft medegedeeld, dat zij de wijziging verwerpen dan wel dat zij wensen dat een conferentie wordt bijeengeroepen ter bestudering van de wijziging. De Secretaris-Generaal stelt alle Overeenkomstsluitende Partijen in kennis van elke aanvaarding of verwerping van elke voorgestelde wijziging en van verzoeken om een conferentie bijeen te roepen. Indien het totale aantal van zodanige verwerpingen en verzoeken die gedurende het voorgeschreven tijdvak van twaalf maanden zijn ontvangen, minder dan een derde bedraagt van het totale aantal Overeenkomstsluitende Partijen, stelt de Secretaris-Generaal alle Overeenkomstsluitende Partijen er van in kennis dat de wijziging van kracht zal worden zes maanden na afloop van het tijdvak van twaalf maanden bedoeld in het eerste lid van dit artikel, en wel voor alle Overeenkomstsluitende Partijen met uitzondering van die welke, gedurende het voorgeschreven tijdvak, de wijziging hebben verworpen of de bijeenroeping hebben verzocht van een conferentie om haar te bestuderen.

(b) Elke Overeenkomstsluitende Partij die gedurende genoemd tijdvak van twaalf maanden een voorgestelde wijziging heeft verworpen of heeft verzocht een conferentie bijeen te roepen om haar te bestuderen, kan te allen tijde na afloop van bedoeld tijdvak de Secretaris-Generaal ervan in kennis stellen dat zij de wijziging aanvaardt en de Secretaris-Generaal deelt deze kennisgeving mede aan alle andere Overeenkomstsluitende Partijen. De wijziging wordt dan ten aanzien van de Overeenkomstsluitende Partij die kennis heeft gegeven van het aanvaarden daarvan, van kracht zes maanden na ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

3. Indien een voorgestelde wijziging niet is aanvaard overeenkomstig het tweede lid van dit artikel en indien binnen het tijdvak van twaalf maanden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel minder dan de helft van het totale aantal Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-Generaal mededeelt dat zij de voorgestelde wijziging verwerpen en indien ten minste een derde van het totale aantal Overeenkomstsluitende Partijen, maar niet minder dan vijf, hem mededeelt haar te aanvaarden dan wel wenst dat een conferentie wordt bijeengeroepen om haar te bestuderen, roept de Secretaris-Generaal een conferentie bijeen ten einde de voorgestelde wijziging of ieder ander voorstel te bestuderen dat hem wordt voorgelegd overeenkomstig het vierde lid van dit artikel.

4. Indien een conferentie is bijeengeroepen overeenkomstig het derde lid van dit artikel, nodigt de Secretaris-Generaal alle Overeenkomstsluitende Partijen, alsmede de andere Staten bedoeld in artikel 2 van deze Overeenkomst, daartoe uit. Hij verzoekt alle tot de conferentie uitgenodigde Staten hem uiterlijk zes maanden voor de openingsdatum van de conferentie, alle voorstellen voor te leggen die zij behalve de voorgestelde wijziging ook door de conferentie wensen te laten bestuderen en hij deelt zodanige voorstellen uiterlijk drie maanden voor de openingsdatum van de conferentie mede aan alle tot de conferentie uitgenodigde Staten.

5. (a) Elke wijziging op deze Overeenkomst wordt geacht te zijn aanvaard indien zij is aanvaard door een twee derde meerderheid van de ter conferentie vertegenwoordigde Staten, mits deze meerderheid ten minste twee derde bedraagt van de ter conferentie vertegenwoordigde Overeenkomstsluitende Partijen. De Secretaris-Generaal stelt alle Overeenkomstsluitende Partijen in kennis van het aanvaarden van de wijziging en de wijziging wordt van kracht twaalf maanden na de datum van deze kennisgeving en wel voor alle Overeenkomstsluitende Partijen met uitzondering van die welke gedurende dit tijdvak de Secretaris-Generaal ervan in kennis hebben gesteld dat zij de wijziging verwerpen.

(b) Een Overeenkomstsluitende Partij die een wijziging gedurende genoemd tijdvak van twaalf maanden heeft verworpen, kan de Secretaris-Generaal te allen tijde er van in kennis stellen dat zij de wijziging aanvaardt, en de Secretaris-Generaal deelt deze kennisgeving mede aan alle andere Overeenkomstsluitende Partijen. De wijziging wordt ten aanzien van de Overeenkomstsluitende Partij die kennis heeft gegeven van het aanvaarden daarvan, van kracht zes maanden na ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal of aan het einde van genoemd tijdvak van twaalf maanden, welke van beide data het laatst valt.

6. Indien de voorgestelde wijziging niet wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, en indien aan de in het derde lid van dit artikel voorgeschreven voorwaarden met betrekking tot het bijeenroepen van een conferentie niet is voldaan, wordt de voorgestelde wijziging geacht te zijn verworpen.

7. Onafhankelijk van de wijzigingsprocedure voorgeschreven in het eerste tot en met zesde lid van dit artikel, kan de Bijlage bij deze Overeenkomst bij overeenkomst tussen de bevoegde administraties van alle Overeenkomstsluitende Partijen worden gewijzigd. Indien de administratie van een Overeenkomstsluitende Partij verklaart dat haar nationale wetgeving haar verplicht haar instemming afhankelijk te stellen van de verlening van een bijzondere machtiging of van de goedkeuring van een wetgevend lichaam, wordt de bevoegde administratie van de betrokken Overeenkomstsluitende Partij beschouwd eerst met de wijziging op de Bijlage te hebben ingestemd op het tijdstip waarop zij de Secretaris-Generaal ervan in kennis heeft gesteld dat zij de vereiste machtiging of goedkeuring heeft verkregen. De overeenkomst tussen de bevoegde administraties kan bepalen dat tijdens een overgangsperiode de vroegere bepalingen van de Bijlage geheel of gedeeltelijk van kracht zullen blijven naast de nieuwe bepalingen. De Secretaris-Generaal bepaalt de datum van inwerkingtreding van de nieuwe bepalingen.

8. Elke Staat deelt op het tijdstip van ondertekening of bekrachtiging van of van toetreding tot deze Overeenkomst de Secretaris-Generaal de naam en het adres mede van zijn ter zake van de Overeenkomst bevoegde administratie als bedoeld in het zevende lid van dit artikel.

Artikel 7

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst opzeggen door middel van een tot de Secretaris-Generaal gericht schriftelijke kennisgeving. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum

van ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal. Een Overeenkomstsluitende Partij die ophoudt partij te zijn bij het Verdrag inzake het Wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, houdt op dezelfde datum op partij te zijn bij deze Overeenkomst.

Artikel 8

Deze Overeenkomst houdt op van kracht te zijn indien het aantal Overeenkomstsluitende Partijen gedurende een tijdvak van twaalf achtereenvolgende maanden minder is dan vijf of op het tijdstip waarop het Verdrag inzake het Wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld ophoudt van kracht te zijn.

Artikel 9

1. Elk geschil tussen twee of meer Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst en dat door de partijen bij het geschil niet door onderhandelingen of door andere middelen tot regeling van een geschil kan worden opgelost, wordt onderworpen aan arbitrage indien een der bij het geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen zulks verzoekt en wordt hiertoe voorgelegd aan een of meer scheidsmannen die in onderlinge overeenstemming tussen de partijen bij het geschil wordt of worden gekozen. Indien de partijen bij het geschil niet binnen drie maanden na het verzoek om arbitrage tot overeenstemming kunnen komen omtrent de keuze van een scheidsman of van scheidsmannen, kan een van de partijen de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties verzoeken een enkele scheidsman te benoemen, aan wie het geschil ter oplossing zal worden voorgelegd.

2. De uitspraak van de overeenkomstig het eerste lid van dit artikel benoemde scheidsman of scheidsmannen is bindend voor de bij een geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 10

Niets in deze Overeenkomst mag zo worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij daardoor zou worden belet de maatregelen te nemen die deze Partij noodzakelijk acht voor haar buitenlandse of binnenlandse veiligheid en die verenigbaar zijn met de bepalingen van het Handvest der Verenigde Naties en beperkt blijven tot de vereisten der gegeven omstandigheden.

Artikel 11

1. Elke Staat kan bij de ondertekening van deze Overeenkomst of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of toetreding verklaren dat hij zich niet gebonden acht aan artikel 9 van deze Overeenkomst. Andere Overeenkomstsluitende Partijen zijn niet gebonden door artikel 9 met betrekking tot een Overeenkomstsluitende Partij die een zodanige verklaring heeft afgelegd.

2. Elk voorbehoud ten aanzien van deze Overeenkomst, met uitzondering van het voorbehoud bedoeld in het eerste lid van dit artikel, is toegestaan, op voorwaarde dat het schriftelijk wordt gemaakt en dat het, indien het is gemaakt voor de nederlegging van de akte van bekrachtiging of van toetreding, in die akte wordt bevestigd.

3. Elke Staat stelt bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging van deze Overeenkomst of bij toetreding daartoe de Secretaris-Generaal schriftelijk ervan in kennis in hoeverre een voorbehoud gemaakt ten aanzien van het Verdrag inzake het Wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, tevens op deze Overeenkomst van toepassing is. Voorbehouden ten aanzien van het Verdrag inzake het Wegverkeer die niet zijn genoemd in de kennisgeving gedaan bij de nederlegging van de akte van bekrachtiging van deze Overeenkomst of bij toetreding daartoe worden als niet van toepassing op deze Overeenkomst beschouwd.

4. De Secretaris-Generaal deelt de voorbehouden en kennisgevingen krachtens dit artikel mede aan alle Staten bedoeld in artikel 2 van deze Overeenkomst.

5. Elke Staat die een verklaring heeft afgelegd, een voorbehoud heeft gemaakt of een kennisgeving heeft gedaan krachtens dit artikel kan deze te allen tijde intrekken door middel van een tot de Secretaris-Generaal gericht kennisgeving.

6. Elk voorbehoud gemaakt overeenkomstig het tweede lid of ter kennis gebracht overeenkomstig het derde lid van dit artikel :

a) wijzigt voor de Overeenkomstsluitende Partij die het voorbehoud heeft gemaakt of ter kennis gebracht de bepalingen van de Overeenkomst waarop het voorbehoud betrekking heeft, zulks overeenkomstig de draagwijdte van het voorbehoud.

b) wijzigt deze bepalingen in dezelfde mate voor de andere Overeenkomstsluitende Partijen ten aanzien van hun betrekkingen met de Overeenkomstsluitende Partij die het voorbehoud heeft gemaakt of ter kennis gebracht.

Artikel 12

Behalve de verklaringen, kennisgevingen en mededelingen bedoeld in de artikelen 6 en 11 van deze Overeenkomst, stelt de Secretaris-Generaal de Overeenkomstsluitende Partijen en de andere Staten bedoeld in artikel 2 van deze Overeenkomst in kennis van :

a) ondertekeningen, bekrachtigingen en toetredingen ingevolge artikel 4;

b) kennisgevingen en verklaringen ingevolge artikel 3;

c) de data waarop dit Verdrag in werking treedt overeenkomstig artikel 4;

d) de datum waarop de wijzigingen van deze Overeenkomst van kracht worden overeenkomstig artikel 6, tweede, vijfde en zevende lid;

e) opzeggingen ingevolge artikel 7;

f) de beëindiging van deze Overeenkomst ingevolge artikel 8.

Artikel 13

Na 31 december 1972 wordt het oorspronkelijk exemplaar van deze Overeenkomst, waarvan de Engelse, de Franse en de Russische tekst, bijeengebracht in een enkel exemplaar, gelijkelijk gezaghebbend zijn, nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan toezendt aan alle Staten bedoeld in artikel 2 van deze Overeenkomst.

Ten blijke waarvan de ondertekenende gevolmachtigden, hiertoe bevoegd gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Genève, 1 mei 1971.

Deze Overeenkomst werd ondertekend door volgende Staten : België, Denemarken, Duitsland (Bondsrepubliek), Finland, Frankrijk, Hongarije, Luxemburg, Oostenrijk, Roemenië, Verenigd Koninkrijk, Zweden, Zwitserland.

BIJLAGE

1. Voor de toepassing van de bepalingen van deze Bijlage wordt onder « Verdrag » verstaan het Verdrag inzake Wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld.

2. Deze Bijlage omvat alleen de aanvullingen op en wijzigingen van de overeenkomstige bepalingen van het Verdrag.

3. Ad artikel 1 van het Verdrag (Begripsomschrijvingen) lid c).

Dit lid wordt als volgt gelezen : « Bebouwde kom » een gebied met bebouwing en waarvan de invalswegen en de uitvalswegen speciaal als zodanig worden aangeduid;

Lid n)

De driewielige voertuigen met een tarra van niet meer dan 400 kg (900 pond) worden als motorfietsen aangemerkt.

Toegevoegd lid, in te voegen aan het einde van dit Artikel.

Dit lid wordt als volgt gelezen : « De personen die een kinderwagen, een ziekenwagen of een wagen voor minder-validen, of enig ander klein voertuig zonder motor duwen of trekken, of een fiets of bromfiets aan de hand leiden en de minder-validen die zich verplaatsen in een rolwagen die zichzelf voortbeweegt of die stapvoets voortbeweegt, worden als voetgangers beschouwd. »

4. Ad artikel 3 van het Verdrag (Verplichtingen van de Verdragsluitende Partijen)

Paragraaf 4

De in die paragraaf bedoelde maatregelen mogen de draagwijdte van artikel 39 van het Verdrag niet wijzigen noch de daarin neergelegde bepalingen facultatief stellen.

5. Ad artikel 6 van het Verdrag (Bevelen die worden gegeven door bevoegde personen)

Paragraaf 3

De bepalingen van die paragraaf, die in het Verdrag aanbevelingen zijn, worden verplicht gesteld.

6. Ad artikel 7 van het Verdrag (Algemene regels)

Paragraaf 2

De bepalingen van die paragraaf, die in het Verdrag aanbevelingen zijn, worden verplicht gesteld.

Toegevoegde paragrafen in te voegen aan het einde van dit Artikel.

Deze paragrafen luiden als volgt :

« — De weggebruikers moeten dubbele voorzichtigheid betrachten ten aanzien van kinderen, minder-validen, zoals blinden die een witte stok dragen, en bejaarden.

— De bestuurders moeten er zorg voor dragen dat hun voertuigen geen hinder veroorzaken aan de weggebruikers of aan de bewoners van aan de weg gelegen eigendommen, bijvoorbeeld door lawaai te veroorzaken, stof te doen opwaaien of rook te ontwikkelen wanneer zij zulks kunnen vermijden. »

7. Ad artikel 8 van het Verdrag (Bestuurders)

Paragraaf 2

De bepaling van deze paragraaf, die in het Verdrag een aanbeveling is, wordt verplicht gesteld.

8. Ad artikel 9 van het Verdrag (Kudden)

De bepaling van dit artikel, die in het Verdrag een aanbeveling is, wordt verplicht gesteld.

9. Ad artikel 10 van het Verdrag (Plaats op de rijbaan)

De titel wordt als volgt gelezen : « Plaats op de openbare weg. »

Toegevoegde paragraaf, in te voegen onmiddellijk na de eerste paragraaf van dit Artikel.

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

a) Behalve in geval van absolute noodzaak moet elke bestuurder uitsluitend gebruik maken van de wegen, rijbanen, rijstroken en paden, waar deze bestaan, toegewezen aan de weggebruikers van de categorie waartoe hij behoort;

b) Wanneer er geen rijstrook of pad aan hen is toegewezen, kunnen de bestuurders van bromfietsen, fietsen en voertuigen zonder motor rijden langs elke geschikte baan in de rijrichting, indien zulks mogelijk is zonder hinder voor de andere weggebruikers. »

10. Ad artikel 11 van het Verdrag (Inhalen en rijden in files)

Paragraaf 5, lid b)

Deze bepaling wordt niet toegepast.

Wegens de niet-toepassing van lid b) van paragraaf 5, van dit Artikel wordt de bepaling in het laatste zinsdeel van dit lid niet toegepast.

Paragraaf 8, lid b)

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Onmiddellijk voor en op een overweg die niet is voorzien van slagbomen of halve slagbomen, behalve waar het wegverkeer wordt geregeld door verkeerslichten zoals gebruikt op de kruispunten. »

11. Ad artikel 12 van het Verdrag (Kruisen)

Paragraaf 2

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Op de bergwegen en steile wegen met dezelfde eigenschappen als de bergwegen, waar het onmogelijk of moeilijk is te kruisen, dient de bestuurder van het voertuig dat bergafwaarts rijdt zoveel mogelijk uit te wijken naar de rand van de weg, ten einde het bergopwaarts rijdende voertuig in staat te stellen hem voorbij te gaan, behalve daar waar de aanleg van uitwijkingsplaatsen voor voertuigen om uit te wijken naar de rand van de weg zodanig is, dat in aanmerking genomen de snelheid en de plaats van de voertuigen, het bergopwaarts rijdende voertuig een dergelijke uitwijkplaats bijna heeft bereikt, zodat de noodzaak voor één van beide voertuigen een stuk achteruit te rijden kan worden vermeden, indien het bergopwaarts rijdende voertuig van de uitwijkplaats gebruik maakt. Indien een van beide voertuigen die elkaar gaan kruisen, genooddacht is achteruit te rijden om het kruisen mogelijk te maken, hebben de slepen voorrang op de andere voertuigen, de zware voertuigen op de lichte voertuigen en de bussen boven de vrachtauto's; wanneer beide voertuigen tot dezelfde categorie behoren, moet de bestuurder van het bergafwaarts rijdende voertuig achteruit rijden, tenzij het voor de bestuurder van het bergopwaarts rijdende voertuig duidelijk gemakkelijker is zulks te doen, bijvoorbeeld indien laatstgenoemde dicht bij een uitwijkhaven is. »

12. Ad artikel 13 van het Verdrag (Snelheid en afstand tussen voertuigen)

Paragraaf 4

Deze paragraaf, met inbegrip van lid a) en lid b), wordt als volgt gelezen : « Ten einde het inhalen te vergemakkelijken moeten de bestuurders van voertuigen die aan een bijzondere snelheidsbeperking zijn onderworpen, en de bestuurders van voertuigen of slepen waarvan de totale lengte meer bedraagt dan 7 m (23 voet), buiten de bebouwde kommen, op wegen waar slechts één rijstrook is toegewezen aan het verkeer in de betrokken richting, behalve wanneer zij zelf aan het inhalen zijn of aanstalten maken om in te halen, een zodanige afstand bewaren tot de voor hen rijdende motorvoertuigen, dat de andere voertuigen die hun voertuig inhalen zich zonder gevaar in de vrije ruimte voor het ingehaalde voertuig kunnen voegen. Deze bepaling is eerder niet van toepassing bij zeer grote verkeersdichtheid, noch in omstandigheden waarin inhalen is verboden. »

13. Ad artikel 14 van het Verdrag (Algemene voorschriften betreffende de manoeuvres).

Paragraaf 1

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Elke bestuurder die een manoeuvre wil uitvoeren, zoals het verlaten van een rij geparkeerde voertuigen of het zich erin begeven, hetzij zich naar rechts of naar links op de rijbaan begeven, met name om van rijstrook te veranderen, of het links of rechts een andere weg inslaan, of een aan de weg gelegen eigendom binnenrijden, moet zich er eerst van vergewissen dat hij zulks kan doen zonder het risico gevaar op te leveren voor andere weggebruikers die vóór of achter hem rijden, of die op het punt staan hem in te halen, rekening houdend met hun plaats, richting en snelheid. »

14. Ad Artikel 15 van het Verdrag (Bijzondere voorschriften met betrekking tot voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer).

De bepaling van dit artikel, die in het Verdrag een aanbeveling is, wordt verplicht gesteld.

15. Ad Artikel 18 van het Verdrag (Kruispunten en de verplichting voorrang te verlenen).

Paragraaf 3

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Elke bestuurder die van een aanpalende eigendom de weg oprijdt, moet voorrang verlenen aan de weggebruikers op die weg. »

Paragraaf 4, lid b)

Dit lid wordt als volgt gelezen : « is in de Staten waar het verkeer links houdt, de voorrang bij kruispunten geregeld door een verkeersbord of door een wegmarkering. »

16. Ad Artikel 20 van het Verdrag (Voorschriften voor voetgangers)

Paragraaf 1

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Waar mogelijk moeten de voetgangers vermijden de rijbaan te gebruiken; indien zij de rijbaan gebruiken moeten zij zulks zorgvuldig doen en het verkeer niet onnodig belemmeren of hinderen. »

Toegevoegde paragraaf, in te voegen onmiddellijk na paragraaf 2 van dit artikel.

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Onverminderd de bepalingen van paragraaf 2 van dit Artikel van het Verdrag, mogen de in invalidenwagens rijdende minder-validen in alle gevallen de rijbaan gebruiken. »

Paragraaf 4

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « De voetgangers die overeenkomstig paragraaf 2, de onmiddellijk na paragraaf 2 te lezen toegevoegde paragraaf, en paragraaf 3 van dit Artikel de rijbaan volgen, moeten zoveel mogelijk aan de rand van de rijbaan blijven. »

Paragraaf 5

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« a) Buiten de bebouwde kommen moeten de voetgangers die de rijbaan volgen zulks doen aan de zijde van de weg die ligt tegenover de zijde overeenkomstig de rijrichting, behalve wanneer dit hen, indien zij zo zouden doen, in gevaar zou brengen, of in bijzondere omstandigheden. De personen daarentegen die een rijwiel, een bromfiets of een motorfiets aan de hand leiden, de in invalidenwagens rijdende minder-validen en de groepen voetgangers onder geleide of die een optocht vormen, moeten onder alle omstandigheden de zijde van de rijbaan overeenkomstig de rijrichting volgen. Tenzij zij een optocht vormen, moeten de voetgangers die de rijbaan volgen, indien mogelijk en indien de verkeersveiligheid zulks vereist, in één rij achter elkaar lopen, vooral bij slecht zicht of bij grote verkeersdichtheid van voertuigen.

b) De bepalingen van lid a) van deze paragraaf kunnen van toepassing worden gemaakt in de bebouwde kommen. »

Paragraaf 6, lid c)

Dit lid wordt als volgt gelezen : « Ten einde de rijbaan over te steken op andere plaatsen dan oversteekplaatsen voor voetgangers, die als zodanig door een verkeersbord of door markeringen op de rijbaan zijn aangeduid, mogen de voetgangers zich niet op de rijbaan begeven zonder er zich eerst van te vergewissen dat zij zulks kunnen doen zonder het voertuigenverkeer te hinderen. De voetgangers moeten de rijbaan haaks op de as van de weg oversteken. »

17. Ad Artikel 21 van het Verdrag (Gedrag van de bestuurders tegenover de voetgangers)

Toegevoegde paragraaf, in te voegen onmiddellijk na paragraaf 1 van dit Artikel.

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Onverminderd het bepaalde in paragraaf 1 van Artikel 7, en paragraaf 1 van Artikel 13 van het Verdrag, moeten de bestuurders die een andere weg inslaan, indien er op de rijbaan geen oversteekplaats voor voetgangers als zodanig is aangeduid door een verkeersbord of door markeringen op de rijbaan, zulks doen onder het verlenen van doorgang, indien nodig door hiertoe te stoppen, aan de voetgangers die zich op de rijbaan hebben begeven onder de voorwaarden bedoeld in paragraaf 6 van Artikel 20 van het Verdrag. »

Paragraaf 3

Deze bepaling wordt niet toegepast.

18. Ad Artikel 23 van het Verdrag (Stilstaan en parkeren).

Paragraaf 1

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Buiten de bebouwde kommen moeten de stilstaande of de geparkeerde voertuigen en dieren, zoveel mogelijk, buiten de rijbaan worden geplaatst. Binnen en buiten de bebouwde kommen mogen zij niet worden geplaatst op de fietspaden of op de trottoirs of bermen die voor de voetgangers zijn aangelegd, tenzij voor zover de nationale wetgeving zulks toelaat. »

Paragraaf 2, lid b)

Dit lid wordt als volgt gelezen : « Met uitzondering van de tweewielige rijwielen, tweewielige bromfietsen en tweewielige motorfietsen zonder zijspan mogen geen twee voertuigen naast elkaar op de rijbaan geparkeerd zijn. Tenzij de plaatsgesteldheid een andere schikking mogelijk maakt, moeten de stilstaande of geparkeerde voertuigen worden geplaatst evenwijdig met de rand van de rijbaan. »

Paragraaf 3, lid a)

Dit lid wordt als volgt gelezen : Het stilstaan en parkeren van een voertuig op de rijbaan is verboden :

i) op minder dan 5 m (16 1/2 voet) vóór de oversteekplaatsen voor voetgangers, op de oversteekplaatsen voor rijwielen en op de overwegen;

ii) op de sporen op een weg, of zo dicht bij dergelijke sporen dat het rijden van trams of treinen erdoor zou kunnen worden belemmerd;

Toegevoegde tekst, in te voegen onmiddellijk na punt ii) van dit lid.

Deze tekst wordt als volgt gelezen : « In de nabijheid van de kruispunten op minder dan 5 m (16 1/2 voet) van de verlenging van de naastbijgelegen rand van de dwarsrijbaan en op de kruispunten, behalve waar anders aangeduid door een verkeersbord of door een wegmarkering. »

Paragraaf 3, lid b)

Toegevoegde tekst, in te voegen onmiddellijk na punt iii) van dit lid.

Deze tekst wordt als volgt gelezen : « Op elke plaats waar het voertuig een verkeersbord of een verkeerslicht zou onttrekken aan het zicht van de weggebruikers. »

Paragraaf 3, lid c), i)

Deze bepaling wordt als volgt gelezen : « Binnen de door de nationale wetgeving voorgeschreven afstanden, in de nabijheid van de overwegen en op minder dan 15 m (50 voet) aan weerszijden van de autobus-, trolleybus- of tramhalten, tenzij in de nationale wetgeving een andere afstand is voorzien; »

Paragraaf 3, lid c) v)

Deze bepaling wordt niet toegepast.

Paragraaf 5

Deze bepaling wordt als volgt gelezen :

« a) Met uitzondering van een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets, moet elk motorvoertuig en elke al of niet vastgekoppelde aanhangwagen, wanneer dit of deze op een rijbaan buiten een bebouwde kom niet in beweging is, op zodanige wijze voor de bestuurders van naderende voertuigen worden aangeduid, dat deze tijdig voor de aanwezigheid ervan worden gewaarschuwd;

i) indien de bestuurder genoodzaakt is zijn voertuig te doen stoppen op een plaats waar het overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 3 b) i) of ii) van dit Artikel van het Verdrag verboden is stil te staan;

ii) indien de omstandigheden zodanig zijn dat de bestuurders van naderende voertuigen niet, of slechts met moeite, tijdig de aanwezigheid van de door dit voertuig gevormde belemmering kunnen ontwaren.

b) De bepalingen van lid a) van deze paragraaf kunnen van toepassing worden verklaard op de bebouwde kommen.

c) Voor de toepassing van de bepalingen van deze paragraaf wordt aanbevolen dat de nationale wetgeving het gebruik bepaalt van een van de inrichtingen bedoeld in paragraaf 56 van Bijlage 5 van het Verdrag. »

19. Ad Artikel 25 van het Verdrag (Autosnelwegen en soortgelijke wegen).

Paragraaf 1

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Op de autosnelwegen en op de door verkeersborden als autosnelwegen aangeduide speciale op- en afritten van autosnelwegen,

a) is het verkeer verboden voor voetgangers, dieren, rijwielen, bromfietsen tenzij deze met motorfietsen worden gelijkgesteld, en alle andere voertuigen met uitzondering van auto's en hun aanhangwagens, alsook voor auto's of hun aanhangwagens die, door hun constructie, niet in staat zouden zijn op een horizontale weg de snelheid te bereiken die vastgesteld is door de nationale wetgeving, doch die niet minder dan 40 km (25 mijlen) per uur mag bedragen.

b) is het de bestuurders verboden :

(i) hun voertuigen te laten stilstaan of te parkeren op andere plaatsen dan op de aangeduide parkeerplaatsen; indien een voertuig genoodzaakt is te stoppen, moet zijn bestuurder trachten het voertuig van de rijbaan te verwijderen en het ook van de vluchtstrook te verwijderen en, indien hem dit niet mogelijk is, de aanwezigheid van het voertuig onmiddellijk op afstand kenbaar maken, ten einde naderende bestuurders tijdig te waarschuwen; indien het hierbij gaat om een van de voertuigen waarop paragraaf 5 van artikel 23 van het Verdrag van toepassing is, dan wordt aanbevolen dat de nationale wetgevingen het gebruik bepalen van de inrichtingen bedoeld in paragraaf 56 van Bijlage 5 van het Verdrag;

(ii) hun voertuig te keren, achteruit te rijden of op de scheidende strook te rijden die tussen de twee rijbanen ligt, hetgeen tevens geldt voor de dwarsverbindingen tussen die rijbanen. »

Toegevoegde paragraaf, in te voegen onmiddellijk na paragraaf 1 van dit artikel

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Wanneer een autosnelweg drie of meer rijstroken omvat voor dezelfde verkeersrichting, is het de bestuurders van voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 3,5 ton (7 700 pond) of van slepen met een lengte van meer dan 7 m (23 voet) verboden een andere rijstrook te gebruiken dan de twee rijstroken het dichtst bij de rand van de rijbaan overeenkomstig de rijrichting. »

Paragraaf 4

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Voor de toepassing van paragraaf 1 van dit artikel is de hierboven aangegeven redactie, van de onmiddellijk na deze paragraaf te lezen toegevoegde paragraaf 1, en van de paragrafen 2 en 3 van dit artikel van het Verdrag worden de andere wegen die uitsluitend zijn bestemd voor verkeer met motorvoertuigen, die op de juiste wijze door verkeersborden als zodanig zijn aangeduid, en die de aanpalende eigendommen niet bedienen, met autosnelwegen gelijkgesteld. »

20. Ad artikel 27 van het Verdrag (Speciale voorschriften van toepassing op fietsers, bromfietsers en bestuurders van motorfietsen)

Paragraaf 2

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Het is de fietsers verboden te rijden zonder het stuur vast te houden, zich te laten voorttrekken door een ander voertuig, dan wel voorwerpen te vervoeren, te trekken of voort te duwen die het fietsen hinderen of gevaar opleveren voor de andere weggebruikers. Dezelfde bepalingen gelden ook voor de bromfietsers en voor de bestuurders van motorfietsen; maar bovendien moeten de bromfietsers en de bestuurders van motorfietsen het stuur met beide handen vasthouden, behalve eventueel om een voorgeschreven teken te geven overeenkomstig het Verdrag. »

Paragraaf 4

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « De bromfietsers kan worden toegestaan het fietspad te volgen, en indien zulks raadzaam wordt geacht, het gebruik van de rest van de rijbaan worden verboden. »

21. Ad artikel 29 van het Verdrag (Spoorvoertuigen)

Paragraaf 2

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Voor het verkeer van spoorvoertuigen op de openbare weg kunnen speciale regels worden aangenomen die verschillen van die welke zijn vastgelegd in hoofdstuk II van het Verdrag. Zodanige regels mogen evenwel niet in strijd zijn met de bepalingen van paragraaf 7 van artikel 18 van het Verdrag. »

Toegevoegde paragraaf, in te voegen aan het einde van dit artikel

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « De spoorvoertuigen die in beweging zijn of stilstaan op een op de rijbaan aangelegd spoor worden gekruist aan de zijde overeenkomstig de rijrichting. Indien het kruisen of inhalen wegens de engte van de doorgang niet kan geschieden aan de zijde overeenkomstig de rijrichting, mogen deze manoeuvres worden uitgevoerd aan de zijde tegenover de zijde overeenkomstig de rijrichting, op voorwaarde dat de tegemoetkomende weggebruikers niet gehinderd of in gevaar gebracht worden. Op de eenrichtingsrijbanen kunnen de spoorvoertuigen worden ingehaald aan de zijde tegenover die van de rijrichting, wanneer de eisen van het verkeer zulks rechtvaardigen. »

22. Ad artikel 30 van het Verdrag (Lading van de voertuigen)

Paragraaf 4

Het begin van deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « De ladingen die uitsteken buiten de voor-, achter- of zijkant(en) van het voertuig, moeten duidelijk worden gesignaleerd in alle gevallen waar het uitsteken niet zou kunnen worden opgemerkt door de bestuurders van de andere voertuigen; tussen het vallen van de avond en het aanbreeken van de dag en ook op de andere tijdstippen waarop het zicht onvoldoende is, moet de voorkant worden gesignaleerd door een wit licht en een witte reflector, de achterzijde door een rood licht en een rode reflector. Met name bij de motorvoertuigen : ... »

Paragraaf 4, lid b)

Dit lid wordt als volgt gelezen : « Tussen het vallen van de avond en het aanbreeken van de dag en ook op de andere tijdstippen waarop het zicht onvoldoende is, moeten de ladingen die zijwaarts zo ver uitsteken buiten de uiterste rang van het voertuig dat het verst zijwaarts uitstekende punt meer dan 0,40 m (16 duim) ligt van de buitenste rand van het standlicht aan de voorzijde van het voertuig aan de voorzijde gesignaleerd zijn en evenzo moeten de ladingen die zover uitsteken dat de uiterste rand van de zijkant ervan meer dan 0,40 m (16 duim) ligt van de buitenste rand van het achterlicht aan de achterzijde van het voertuig gesignaleerd zijn aan de achterzijde. »

23. Toegevoegd artikel, in te voegen onmiddellijk na artikel 30 van het Verdrag

Dit artikel wordt als volgt gelezen :

« (Vervoer van passagiers)

De passagiers mogen niet worden vervoerd in zodanig aantal of op zodanige wijze dat zulks gevaar zou kunnen opleveren. »

24. Ad artikel 31 van het Verdrag (Gedrag bij een ongeval)

Paragraaf 1

Toegevoegd lid, in te voegen aan het einde van deze paragraaf

Dit lid wordt als volgt gelezen : « Indien bij het ongeval slechts materiële schade is veroorzaakt en indien de partij die de schade lijdt niet aanwezig is, moeten de bij het ongeval betrokken personen voor zover mogelijk ter plaatse van het ongeval hun naam en adres opgeven en in elk geval deze gegevens verstrekken aan de partij die de schade heeft geleden, en wel zo spoedig mogelijk langs de meest rechtstreekse weg of, bij gebrek daarvan, door bemiddeling van de politie. »

25. Ad artikel 32 van het Verdrag (Verlichting : Algemene voorschriften)

Paragraaf 6, lid a)

Dit lid wordt als volgt gelezen : « De kinderwagens, de ziekenwagens of wagens voor minder-validen en alle andere kleine voertuigen zonder motor, die door de voetgangers worden geduwd of getrokken; »

Paragraaf 7

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« a) Wanneer zij 's nachts op de rijbaan rijden;

(i) moeten de groepen voetgangers onder geleide of die een optocht vormen, aan de zijde tegenover die van de rijrichting ten minste één wit of selectief geel licht tonen naar voren en een rood licht naar achteren, of een amberkleurig licht in beide richtingen;

(ii) moeten de geleiders van trek-, last- of rijdieren of van vee aan de zijde tegenover de rijrichting ten minste één wit of selectief geel licht tonen naar voren en een rood licht naar achteren, of een amberkleurig licht in beide richtingen. Deze lichten kunnen door een enkel apparaat worden uitgestraald.

b) De lichten bedoeld in lid a) zijn evenwel niet vereist binnen een passend verlichte bebouwde kom. »

26. Ad artikel 34 van het Verdrag (Afwijkingen)

Paragraaf 2

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « De bestuurders van voor-rangsvoertuigen zijn, wanneer zij kennis geven van hun nadering door middel van de bijzondere licht- en geluidssignalen van hun voertuig, en mits zij de andere weggebruikers niet in gevaar brengen, niet verplicht zich aan een of alle bepalingen te houden die zijn vervat in hoofdstuk II van het Verdrag, zoals mogelijk gewijzigd bij deze Overeenkomst, met uitzondering van die van paragraaf 2 van artikel 6. De bestuurders van zodanige voertuigen mogen zulke licht- en geluidssignalen slechts gebruiken wanneer de dringendheid van hun opdracht zulks rechtvaardigt. »

(Vertaling)

VERDRAG INZAKE VERKEERSTEKENS

De Verdragsluitende Partijen,

Erkendend dat een internationale eenvormigheid van verkeerstekens en -symbolen, alsmede van wegmarkeringen noodzakelijk is om het internationale wegverkeer te vergemakkelijken en de verkeersveiligheid te verhogen,

Zijn de navolgende bepalingen overeengekomen.

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag hebben de onderstaande uitdrukkingen de daaraan in dit artikel toegekende betekenis:

- a) « Nationale wetgeving » van een Verdragsluitende Partij: het geheel van de nationale of plaatselijke wetten en reglementen die op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij van kracht zijn;
- b) « Bebouwde kom »: een gebied met bebouwing dat op de plaatsen waar men dit binnen- of uitrijdt door speciale verkeersborden als zodanig wordt aangeduid, dan wel een gebied dat in de nationale wetgeving op andere wijze is omschreven;
- c) « Openbare weg »: het gehele oppervlak van elke weg of straat die voor het openbaar verkeer openstaat;
- d) « Rijbaan »: dat deel van de openbare weg dat gewoonlijk voor het verkeer met voertuigen wordt gebruikt; een openbare weg kan een aantal rijbanen bevatten die duidelijk zichtbaar van elkaar gescheiden zijn, o.m. door een middenberm of een verschil in niveau;
- e) « Rijstrook »: elk van de delen waarin de rijbaan in de lengterichting kan worden verdeeld, al of niet aangegeven door overlangse wegmarkeringen, maar voldoende breed voor een file rijdende auto's, motorfietsen uitgesloten;
- f) « Kruispunt »: elke gelijkgrondse kruising, samenloop of splitsing van openbare wegen, met inbegrip van de pleinen die door dergelijke kruisingen, samenlopen of splitsingen zijn ontstaan;
- g) « Overweg »: elke gelijkgrondse kruising tussen een openbare weg en een spoor- of tramweg op afzonderlijke bedding;
- h) « Autosnelweg »: een openbare weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor het verkeer met motorvoertuigen en waarop aanpalende eigendommen geen uitweg hebben en die:
 - i) behalve op bepaalde plaatsen of tijdelijk, is voorzien van gescheiden rijbanen voor de beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een berm die niet voor het verkeer is bestemd, hetzij, bij uitzondering, op andere wijzen;
 - ii) geen andere openbare weg, spoor- of tramweg of pad voor voetgangers op hetzelfde niveau kruist;
 - iii) door verkeersborden speciaal als autosnelweg is aangeduid;
- i) Een voertuig wordt geacht:
 - i) « Stilstaand » te zijn, wanneer het niet in beweging is gedurende de tijd die nodig is om personen te laten in- of uitstappen of om goederen in of uit te laden;
 - ii) « Geparkeerd » te zijn, wanneer het niet in beweging is om elke andere reden dan de noodzaak een conflictsituatie met een andere weggebruiker of een botsing met een hindernis te vermijden, of om aan de verkeersvoorschriften te voldoen, en wanneer de tijd gedurende welke het voertuig niet in beweging is, niet is beperkt tot de tijd, nodig om personen te laten in- of uitstappen of goederen in of uit te laden.

Het staat die Verdragsluitende Partijen echter vrij de voertuigen die niet in beweging zijn zoals bedoeld in bovenstaande lid ii) als « stilstaand » te beschouwen gedurende een tijdsbestek dat de door de nationale wetgeving vastgestelde duur niet te boven gaat en de niet in beweging zijnde voertuigen als « geparkeerd » te beschouwen, wanneer deze voertuigen niet in beweging zijn zoals bedoeld in bovenstaande lid i), en dit het geval is gedurende een tijdsbestek dat de door de nationale wetgeving vastgestelde duur wel te boven gaat;

j) « Rijwiel »: elk voertuig met ten minste twee wielen, dat uitsluitend wordt voortbewogen door de spierkracht van de berijders, in het bijzonder door middel van pedalen of van met de hand bewogen hefboomen;

k) « Bromfiets »: elk twee- of driewielig voertuig, dat is uitgerust met een voortstuwende verbrandingsmotor met een maximale cilinderinhoud van 50 cm³ (3,05 kubieke duim) en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 50 km (30 mijl) per uur. Het staat de Verdragsluitende Partijen echter vrij krachtens hun nationale wetgeving niet als bromfietsen te beschouwen, de voertuigen die, wat het gebruik betreft, niet de eigenschappen van een fiets vertonen, in het bijzonder de eigenschap dat zij met behulp van pedalen kunnen worden voortbewogen, of waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid, het gewicht of bepaalde eigenschappen van de motor bepaalde grenzen overschrijden. Niets in deze omschrijving mag zó worden uitgelegd, dat dit de Verdragsluitende Partijen zou beletten bromfietsen op dezelfde wijze te behandelen als fietsen, wat betreft de toepassing van de bepalingen van hun nationale verkeerswetgeving;

l) « Motorfiets »: elk tweewielig voertuig, met of zonder zijspan, dat is voorzien van een voortstuwende motor. De Verdragsluitende Partijen kunnen in hun nationale wetgeving ook driewielige voertuigen als motorfietsen aanmerken, mits de tarra daarvan maximaal 400 kg (900 pond) bedraagt. De uitdrukking « motorfiets » slaat niet op de bromfietsen; de Verdragsluitende Partijen kunnen evenwel, mits zij hiertoe een verklaring afleggen overeenkomstig paragraaf 2 van artikel 46 van dit Verdrag, voor de toepassing van dit Verdrag bromfietsen als motorfietsen beschouwen;

m) « Motorvoertuig »: elk voertuig, voorzien van een voortstuwende motor, dat uit eigen kracht op de weg rijdt, behalve de bromfietsen, in de gebieden van de Verdragsluitende Partijen die de bromfietsen niet als motorfietsen beschouwen, en behalve de spoorvoertuigen;

n) « Auto »: elk motorvoertuig dat gewoonlijk wordt gebruikt voor het vervoer van personen of goederen langs de weg, of om de voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van personen of goederen, langs de weg voort te trekken. Deze uitdrukking omvat mede de trolleybussen, dat wil zeggen voertuigen die in verbinding staan met een elektrische geleiding, en niet op sporen rijden. Zij slaat niet op voertuigen zoals landbouwtractoren, die slechts bij uitzondering worden gebruikt om personen of goederen langs de weg te vervoeren, of om voertuigen te trekken die personen of goederen langs de weg vervoeren;

o) « Aanhangwagen »: elk voertuig dat bestemd is om door een motorvoertuig te worden getrokken; die uitdrukking omvat tevens de opleggers;

p) « Oplegger »: elke aanhangwagen die bestemd is om dusdanig aan een auto te worden gekoppeld, dat een deel ervan op de auto rust en dat een aanzienlijk deel van het gewicht van de aanhangwagen en van zijn lading door de auto wordt gedragen;

q) « Bestuurder »: degene die een motorvoertuig of enig ander voertuig bestuurt (met inbegrip van een rijwiel), of die vee, hetzij enkele dieren hetzij in kuddes, of trek-, last- of rijdieren op de openbare weg onder zijn hoede heeft;

r) « Hoogste toegelaten gewicht »: het hoogste gewicht van het voertuig in beladen toestand, toegelaten door het bevoegde gezag van de Staat waar het voertuig is ingeschreven;

s) « Gewicht in befanden toestand »: het werkelijke gewicht van het voertuig met inbegrip van de lading, de bemanning en de passagiers;

t) « Rijrichting » en « overeenkomstig de rijrichting »: de rechterzijde indien, ingevolge de nationale wetgeving, de bestuurder van een voertuig een ander voertuig bij het kruisen links moet laten; in het omgekeerde geval betekenen deze uitdrukkingen: de linkerzijde;

u) De verplichting voor de bestuurder van een voertuig om andere voertuigen « voorrang » te verlenen, betekent dat hij niet mag doorrijden of opnieuw vertrekken of een manoeuvre voortzetten, indien zulks de kans met zich zou medebrengen, dat de bestuurders van andere voertuigen gedwongen worden de richting of de snelheid van hun voertuig plotseling te wijzigen.

Artikel 2

Bijlagen bij het Verdrag

De Bijlagen bij dit Verdrag, te weten :

Bijlage 1 : Gevaarsborden, met uitzondering van die welke zijn geplaatst bij de nadering van kruispunten of overwegen,

Bijlage 2 : Verkeersborden die de voorrang op de kruispunten regelen, gevaarsborden bij de nadering van kruispunten en borden die de voorrang regelen op smalle weggedeelten,

Bijlage 3 : Verkeersborden betreffende overwegen,

Bijlage 4 : Verkeersborden die een bepaald voorschrift inhouden, met uitzondering van de borden betreffende de voorrang, het stilstaan en het parkeren,

Bijlage 5 : Aanwijzingsborden, met uitzondering van de borden betreffende het parkeren,

Bijlage 6 : Borden betreffende het stilstaan en het parkeren,

Bijlage 7 : Onderborden,

Bijlage 8 : Wegmarkeringen,

Bijlage 9 : Reproductie in kleur van de tekens, symbolen en borden bedoeld in Bijlagen 1 tot 7 (1), zijn integrerende onderdelen van dit Verdrag.

Artikel 3

Verplichtingen van de Verdragsluitende Partijen

1. a) De Verdragsluitende Partijen aanvaarden het in dit Verdrag beschreven stelsel van verkeersborden en -symbolen, alsmede van de wegmarkeringen en verbinden zich dit zo spoedig mogelijk over te nemen. Hiertoe :

(i) verbinden de Verdragsluitende Partijen zich, onder voorbehoud van de tijdslimieten, aangegeven in de paragrafen 2 en 3 van dit artikel, wanneer dit Verdrag een verkeersbord, -symbool of wegmarkering voorschrijft om een bepaalde regel of een bepaalde mededeling aan de weggebruikers kenbaar te maken, geen ander verkeersbord, -symbool of wegmarkering te gebruiken om die regel of mededeling kenbaar te maken;

(ii) staat het de Verdragsluitende Partijen vrij, wanneer dit Verdrag geen verkeersbord, -symbool of wegmarkering voorschrijft om een bepaalde regel of een bepaalde mededeling aan de weggebruikers kenbaar te maken, voor deze doeleinden elk verkeersbord, -symbool of wegmarkering te gebruiken die zij willen, mits een dergelijk bord, symbool of wegmarkering in dit Verdrag geen andere betekenis is toegekend, en mits het overeenkomt met het door het Verdrag voorgeschreven stelsel.

b) Ten einde de technieken voor regeling van het verkeer te verbeteren, en met het oog op het nut van proefnemingen alvorens wijzigingen op dit Verdrag voor te stellen, staat het de Verdragsluitende Partijen vrij, tijdelijk en voor experimentele doeleinden, op bepaalde weggedeelten af te wijken van de bepalingen van dit Verdrag.

2. De Verdragsluitende Partijen verbinden zich, uiterlijk vier jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag in hun grondgebied, alle verkeerstekens, -symbolen, installaties of wegmarkeringen te vervangen of aan te vullen, die, hoewel zij de kenmerken bezitten van een verkeersteken, -symbool, installatie of wegmarkering behorend tot het door het Verdrag voorgeschreven stelsel, in het gebruik een andere betekenis hebben dan die welke daaraan door dit Verdrag wordt toegekend.

3. De Verdragsluitende Partijen verbinden zich binnen vijftien jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag in hun grondgebied, alle verkeerstekens, -symbolen, installaties of wegmarkeringen te vervangen, die niet overeenkomen met het door het Verdrag voor-

(1) In gedrukte uitgaven van dit Verdrag kunnen de tekens, symbolen en borden worden uitgedrukt onder de hierop betrekking hebbende delen van de tekst.

geschreven stelsel. Ten einde de weggebruikers vertrouwd te maken met het in dit Verdrag voorgeschreven stelsel, kunnen gedurende deze periode vroegere verkeerstekens en -symbolen nog worden gebruikt naast die welke in dit Verdrag zijn voorgeschreven.

4. Niets in dit Verdrag mag zo worden uitgelegd, dat dit van de Verdragsluitende Partijen zou eisen dat zij alle typen verkeerstekens en wegmarkeringen die in dit Verdrag zijn voorgeschreven, zouden moeten overnemen. De Verdragsluitende Partijen dienen integendeel het aantal verkeerstekens of wegmarkeringen dat zij aannemen, tot het hoogst noodzakelijke te beperken.

Artikel 4

De Verdragsluitende Partijen verplichten zich ervoor te zorgen dat het verboden is :

a) Aan een verkeersbord, aan de paal of standaard daarvan, of aan andere installaties waarmee het verkeer geregeld wordt, wat dan ook te bevestigen dat niets te maken heeft met het doel van zo'n bord of installatie; indien de Verdragsluitende Partijen of onderdelen daarvan echter een vereniging zonder winstoogmerk machtigen aanwijzingsborden te installeren, kunnen zij deze vereniging ook toestaan het eigen embleem op het teken of de paal of standaard, aan te brengen, mits dit de begrijpelijkheid van het teken niet vermindert;

b) Borden, mededelingen, aanduidingen of installaties aan te brengen, die verward zouden kunnen worden met verkeerstekens of andere verkeersregelende apparaten, deze minder goed zichtbaar of minder doeltreffend zouden maken, of weggebruikers zouden kunnen verblinden of hun aandacht zouden kunnen afleiden op een wijze die de verkeersveiligheid in gevaar brengt.

HOOFDSTUK II

Verkeersborden

Artikel 5

1. Het in dit Verdrag voorgeschreven stelsel onderscheidt de volgende categoriën verkeersborden :

a) Gevaarsborden : deze borden zijn bedoeld om de weggebruikers te waarschuwen voor een gevaar op de wegen om hun tevens de aard van dit gevaar kenbaar te maken;

b) Verkeersborden die een bepaald voorschrift inhouden : deze borden hebben ten doel aan de weggebruikers kenbaar te maken dat er bepaalde verplichtingen, beperkingen of verboden zijn, waaraan zij zich moeten houden; deze zijn onderverdeeld in :

(i) Verkeersborden betreffende de voorrang,

(ii) Verbodsborden of beperkende borden,

(iii) Gebodsborden;

c) Aanwijzingsborden : deze borden hebben ten doel de weggebruikers aanwijzingen te geven of hun andere inlichtingen te verschaffen die van nut kunnen zijn; deze borden zijn onderverdeeld in :

(i) Voorwegwijzers,

(ii) Wegwijzers,

(iii) Borden ter identificatie van een weg,

(iv) Borden ter identificatie van een plaats,

(v) Bevestigingsborden,

(vi) Andere verkeersborden die een nuttige mededeling bevatten voor de bestuurders van voertuigen,

(vii) Andere verkeersborden die installaties aanduiden die van nut kunnen zijn voor de weggebruikers.

2. Wanneer dit Verdrag een keuze toestaat tussen verschillende verkeersborden of verschillende symbolen :

a) Verbinden de Verdragsluitende Partijen zich slechts één van deze borden of symbolen voor hun gehele gebied of gebieden over te nemen;

b) Moeten de Verdragsluitende Partijen ernaar streven door middel van regionale overeenkomsten tot dezelfde keuze te komen;

c) Zijn de bepalingen van paragraaf 3 van artikel 3 van dit Verdrag van toepassing op alle borden en symbolen van de typen die niet zijn gekozen.

Artikel 6

1. De verkeersborden worden zodanig geplaatst, dat de bestuurders voor wie ze zijn bedoeld ze gemakkelijk en tijdig kunnen herkennen. Zij worden als regel geplaatst aan die zijde van de weg die overeenkomt met de rijrichting; ze kunnen echter boven de rijbaan worden geplaatst of herhaald. Elk verkeersbord dat is geplaatst aan de zijde van de weg die overeenkomt met de rijrichting, dient boven of aan de andere zijde van de rijbaan te worden herhaald, indien de plaatselijke omstandigheden van dien aard zijn, dat de borden niet tijdig zouden kunnen worden gezien door de bestuurders voor wie ze bedoeld zijn.

2. Alle verkeersborden zijn over de hele breedte van de rijbaan die voor het verkeer openstaat van toepassing op de bestuurders voor wie ze zijn bedoeld. Het is echter ook toegestaan dat borden alleen van toepassing zijn voor één of meer rijstroken, wanneer de rijbaan door overlangse strepen in rijstroken is verdeeld.

3. Indien het bevoegde gezag van mening is dat een verkeersbord niet doeltreffend zou zijn indien het in de zijberm van de openbare weg met gescheiden rijbanen zou worden geplaatst, is het geoorloofd het op de scheidende strook te plaatsen en in dit geval behoeft het niet in de zijberm van de wet te worden herhaald.

4. Het verdient aanbeveling dat de nationale wetgeving bepaalt :

a) Dat de verkeersborden zodanig worden geplaatst dat zij geen belemmering vormen voor het verkeer van voertuigen op de rijbaan, en, indien zij in de zijbermen zijn geplaatst, dat zij de voetgangers zo min mogelijk hinderen. Het verschil in hoogte tussen de rijbaan aan de zijde waar het bord is geplaatst en de onderste rand van het bord, moet voor alle borden van dezelfde categorie op dezelfde weg zoveel mogelijk gelijk zijn;

b) Dat de borden van zodanige afmeting zijn, dat het teken op een afstand gemakkelijk zichtbaar is en gemakkelijk kan worden begrepen door degene die het nadert; onder voorbehoud van de bepalingen van lid c van deze paragraaf, moeten deze afmetingen aangepast zijn aan de gebruikelijke snelheid van de voertuigen;

c) Dat de afmetingen van gevaarsborden en van borden die een bepaald voorschrift inhouden in het gebied van elke Verdragsluitende Partij gestandaardiseerd zijn. Over het algemeen zijn er vier formaten voor elk type verkeersbord : klein, normaal, groot en zeer groot. Kleine borden worden gebruikt overal waar de omstandigheden het gebruik van de normale borden niet mogelijk maken, of waar het verkeer alleen langzaam kan rijden; ze mogen ook worden gebruikt om een voorafgaand verkeersbord te herhalen. Grote borden worden op zeer brede wegen waarop met hoge snelheden wordt gereden, gebruikt. Zeer grote borden worden gebruikt op wegen waarop met zeer hoge snelheden wordt gereden, zoals autosnelwegen.

Artikel 7

1. Het verdient aanbeveling dat de nationale wetgeving bepaalt dat, ten einde ze 's nachts beter zichtbaar en leesbaar te maken, de verkeersborden langs de weg, met name gevaarsborden of borden die een bepaald voorschrift inhouden, met uitzondering van die welke het stilstaan en parkeren in verlichte straten in de bebouwde kommen regelen, verlicht zijn dan wel zijn uitgerust met reflecterend materiaal of reflecterende inrichtingen, mits deze er niet toe leiden dat de weggebruikers erdoor verblind worden.

2. Niets in dit Verdrag verbiedt het gebruik van verkeersborden, die bedoeld zijn om inlichtingen, waarschuwingen of voorschriften te geven, en die uitsluitend van toepassing zijn op bepaalde tijden of op bepaalde dagen, en die alleen zichtbaar zijn wanneer hetgeen zij kenbaar maken ter zake dienend is.

Artikel 8

1. Ten einde het begrip van verkeersborden internationaal te vergemakkelijken, is het stelsel van verkeersborden dat in dit Verdrag is voorgeschreven, gebaseerd op het gebruik van vormen en kleuren die kenmerkend zijn voor elke categorie verkeersborden en, waar mogelijk, op het gebruik van beeldsymbolen in plaats van opschriften.

In die gevallen waarin de Verdragsluitende Partijen het noodzakelijk achten de voorgeschreven symbolen te wijzigen, mogen deze wijzigingen hun essentiële kenmerken niet veranderen.

2. De Verdragsluitende Partijen die, overeenkomstig lid a, ii van paragraaf 1 van artikel 3, van dit Verdrag, een verkeersbord of een symbool wensen aan te nemen dat niet voorgeschreven is in dit Verdrag, moeten ernaar streven regionaal tot overeenstemming te komen met betrekking tot zo'n nieuw bord of symbool.

3. Niets in dit Verdrag verbiedt de toevoeging, ten einde het begrip van verkeersborden te vergemakkelijken, van een opschrift op een rechthoekig bord onder het verkeersbord, of op een rechthoekig bord waarop tevens het teken is aangebracht; een dergelijk opschrift mag ook op het verkeersbord zelf worden geplaatst indien zulks het begrip van het teken niet moeilijker maakt voor de bestuurders die het opschrift niet kunnen begrijpen.

4. In gevallen waarin het bevoegde gezag het raadzaam acht de betekenis van een verkeersbord of symbool te verduidelijken of, wat betreft borden, die een bepaald voorschrift inhouden, de toepassing daarvan te beperken tot bepaalde groepen weggebruikers op bepaalde tijdvakken, en waarin het niet mogelijk is de noodzakelijke informatie kenbaar te maken door middel van een toegevoegd symbool of door cijfers, zoals bepaald in de Bijlagen bij dit Verdrag, wordt een opschrift op een rechthoekig bord onder het verkeersbord aangebracht, hoewel dergelijke opschriften ook mogen worden vervangen of aangevuld door een of meer symbolen die op hetzelfde bord zijn aangebracht.

5. De opschriften zoals bedoeld in de paragrafen 3 en 4 van dit artikel moeten in de landstaal of in één of meer van de landstalen zijn, en tevens, indien de betrokken Verdragsluitende Partij zulks raadzaam acht, in andere talen, met name de officiële talen van de Verenigde Naties.

Gevaarsborden

Artikel 9

1. In Bijlage 1 bij dit Verdrag zijn in Deel A de modellen weergegeven voor gevaarsborden en in Deel B de symbolen die op deze borden dienen te worden aangebracht; Deel B geeft tevens enige gebruiksaanwijzingen. Gevaarsborden en symbolen die voor een kruispunt waarschuwen zijn evenwel beschreven in Bijlage 2 bij dit Verdrag, en de waarschuwingssymbolen die een gevaar aanduiden en waarschuwen voor een overweg zijn beschreven in Bijlage 3. Overeenkomstig paragraaf 2 van artikel 46 van dit Verdrag, dient elke Staat de Secretaris-Generaal ervan in kennis te stellen of hij voor gevaarsborden Aa of Ab als model heeft gekozen.

2. Het aantal gevaarsborden wordt niet onnodig vergroot, maar dergelijke borden worden geplaatst om voor mogelijke gevaren op de weg te waarschuwen daar, waar deze voor een bestuurder die met de nodige voorzichtigheid rijdt, moeilijk tijdig zijn waar te nemen.

3. Gevaarsborden worden op zodanige afstand van het gevaar geplaatst, dat zij overdag en 's nachts zo doeltreffend mogelijk zijn, met inachtneming van de toestand van de weg en de verkeersomstandigheden, met name de normale snelheid van de voertuigen en de afstand waarop het bord zichtbaar is.

4. De afstand tussen het gevaarsbord en het begin van een gevaarlijk weggedeelte kan kenbaar worden gemaakt op een onderbord overeenkomstig model 1 in Bijlage 7 bij dit Verdrag, geplaatst overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 4 van dit artikel. Ten aanzien van gevaarsborden die waarschuwen voor beweegbare bruggen en voor overwegen, staat het de Verdragsluitende Partijen echter vrij, in plaats van de bepalingen van die paragraaf, de bepalingen van paragraaf 3 van artikel 35, van dit Verdrag toe te passen, of die van Deel B, paragraaf 5 van Bijlage 1 bij dit Verdrag.

5. Gevaarsborden kunnen worden herhaald, met name op autosnelwegen en op wegen die als autosnelwegen worden behandeld. Wanneer zij worden herhaald, dient de afstand tussen het bord en het begin van het gevaarlijke weggedeelte te worden aangegeven overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 4 van dit artikel. Ten aanzien van gevaarsborden die waarschuwen voor beweegbare bruggen en voor overwegen, staat het de Verdragsluitende Partijen echter vrij, in plaats van de bepalingen van die paragraaf, de bepalingen van paragraaf 3 van artikel 35, van dit Verdrag toe te passen, of die van Deel B, paragraaf 5 van Bijlage 1 bij dit Verdrag.

6. Indien een gevaarsbord wordt gebruikt om te waarschuwen voor een gevaar op een weggedeelte van een bepaalde lengte (bijvoorbeeld voor een reeks gevaarlijke bochten of een deel van de rijbaan dat in slechte toestand verkeert), en indien het wenselijk is de lengte van dat gedeelte aan te geven, dient zulks te worden gedaan op een onderbord, overeenkomstig model 2 van Bijlage 7 bij dit Verdrag, dat dient te worden geplaatst overeenkomstig de bepalingen van die Bijlage.

VERKEERSBORDEN DIE EEN BEPAALD VOORSCHRIFT INHOUDEN, MET UITZONDERING VAN BORDEN BETREFFENDE STILSTAAN EN PARKEREN

Artikel 10

Verkeersborden betreffende de voorrang

1. De verkeersborden om de weggebruikers van de bijzondere voorrangregels bij kruispunten in kennis te stellen, zijn borden B, 1, B, 2, B, 3 en B, 4 die zijn beschreven in Bijlage 2, deel A, bij dit Verdrag. De borden om aan de weggebruikers een voorrangregeling op smalle weggedeelten kenbaar te maken, zijn de borden B, 5 en B, 6 die zijn beschreven in Bijlage 2, deel C.

2. Verkeersbord B, 1 « VOORRANG VERLENEN », wordt gebruikt om de bestuurders ervan in kennis te stellen dat zij, op het kruispunt waar dit bord is geplaatst, voorrang moeten verlenen aan de voertuigen op de openbare weg die zij naderen.

3. Verkeersbord B, 2 « STOP », wordt gebruikt om aan de bestuurders kenbaar te maken dat zij, bij het kruispunt waar het bord is geplaatst, moeten stoppen alvorens zich op dit kruispunt te begeven en dat zij voorrang moeten verlenen aan de voertuigen op de openbare weg die zij naderen. Overeenkomstig paragraaf 2 van artikel 46 van dit Verdrag, moet elke Staat de Secretaris-Generaal ervan in kennis stellen of hij B, 2a of B, 2b als model voor het « stop »-teken heeft gekozen.

4. Verkeersbord B, 2 moet op een andere plaats dan bij een kruispunt worden geplaatst, indien het bevoegde gezag het noodzakelijk acht aan de bestuurders kenbaar te maken dat van hen wordt geëist dat zij bij het teken stoppen en niet eerder doorrijden dan nadat zij zich ervan hebben overtuigd dat zij zulks zonder gevaar kunnen doen.

5. Verkeersborden B, 1 en B, 2 moeten vlak voor de kruispunten worden geplaatst, indien mogelijk op één lijn met het punt waar de voertuigen moeten stoppen of waar zij niet voorbij mogen rijden wanneer zij de voorrang moeten verlenen.

6. Verkeersbord A met symbool A, 23 of met symbool A, 24 kan als vóórwaarschuwingsteken voor onderscheidenlijk verkeersbord B, 1 of verkeersbord B, 2 worden gebruikt. In de Staten waar echter verkeersbord Aa wordt gebruikt als gevaarsbord, kunnen voor de vóórwaarschuwingstekens voor verkeersbord B, 1 of verkeersbord B, 2 dezelfde borden worden gebruikt, aangevuld met een onderbord overeenkomstig model 1, zoals weergegeven in Bijlage 7 bij dit Verdrag.

7. Verkeersbord B, 3 « voorrangsweg », moet worden gebruikt om aan de gebruikers van een openbare weg kenbaar te maken dat, op de kruispunten van deze weg met andere wegen, de bestuurders van voertuigen die op die andere wegen rijden of er vandaan komen, voorrang moeten verlenen aan de voertuigen die op deze weg rijden. Dit bord kan aan het begin van de weg worden geplaatst en na elk kruispunt worden herhaald; het kan ook vóór of bij het kruispunt worden geplaatst. Wanneer verkeersbord B, 3 op een weg is geplaatst, moet verkeersbord B, 4 « einde voorrangsweg » worden geplaatst bij het naderen van het punt waar de voorrangsweg ophoudt voorrang boven andere wegen te hebben. Verkeersbord B, 4 kan enige malen worden herhaald vóór het punt waar de voorrang eindigt; het bord of de borden die vóór dit punt zijn geplaatst, moeten dan van een onderbord voorzien zijn overeenkomstig model 1 in Bijlage 7.

8. Indien op een openbare weg voor een kruispunt wordt gewaarschuwd door middel van een gevaarsbord dat een van de symbolen A, 22 bevat, of indien de weg bij dit kruispunt een voorrangsweg is en als zodanig is aangeduid door verkeersborden B, 3 zoals bedoeld in paragraaf 7 van dit artikel, moet op alle andere wegen bij dit kruispunt een verkeersbord B, 1 of B, 2 worden geplaatst; het plaatsen van borden B, 1 of B, 2 is echter niet verplicht op de wegen zoals paden of aardewegen, waar de bestuurders bij kruispunten ook voor-

rang moeten verlenen wanneer een dergelijk bord ontbreekt. Een bord B, 2 moet uitsluitend worden geplaatst indien het bevoegde gezag het raadzaam acht van de bestuurders te eisen dat zij stoppen, met name uit hoofde van slecht zicht voor de bestuurders op de weggedeelten aan beide zijden van het kruispunt dat zij naderen.

Artikel 11

Verbodsborden of beperkende borden

Deel A van Bijlage 4 bij dit Verdrag beschrijft de verbodsborden en beperkende borden, behalve die betreffende het stilstaan en het parkeren, en geeft ook hun betekenis weer. Het beschrijft tevens de verkeersborden die het einde van deze verboden en beperkingen of van een van deze aanduiden.

Artikel 12

Gebodsborden

Deel B van Bijlage 4 bij dit Verdrag beschrijft de gebodsborden en geeft hun betekenis weer.

Artikel 13

Voorschriften die op alle verkeersborden beschreven in bijlage 4 bij dit Verdrag van toepassing zijn

1. De verbods- en gebodsborden en beperkende borden moeten worden geplaatst in de onmiddellijke nabijheid van het punt waar het verbod, het gebod of de beperking begint en kunnen worden herhaald indien het bevoegde gezag zulks noodzakelijk acht. Indien het bevoegde gezag het raadzaam acht, uit hoofde van de zichtbaarheid of om de weggebruikers van te voren te waarschuwen, kunnen deze borden evenwel op een passende afstand worden geplaatst vóór het punt waar het verbod, het gebod of de beperking van toepassing is. Onder de borden die vóór het punt zijn geplaatst waar het gebod, de beperking of het verbod van toepassing is, moet een onderbord, overeenkomstig model 1 van Bijlage 7 worden aangebracht.

2. De verkeersborden die een bepaald voorschrift inhouden en die op één lijn zijn geplaatst met het bord dat de naam vermeldt van een bebouwde kom, of kort daarachter, geven aan dat het voorschrift van toepassing is binnen de gehele bebouwde kom, tenzij door middel van andere verkeersborden op bepaalde weggedeelten binnen de bebouwde kom een ander voorschrift is aangegeven.

Aanwijzingsborden

met uitzondering van de borden betreffende het parkeren

Artikel 14

1. Bijlage 5 bij dit Verdrag beschrijft de verkeersborden met uitzondering van de parkeerborden die nuttige mededelingen kenbaar maken aan de weggebruikers of geeft voorbeelden van dergelijke borden; deze Bijlage geeft ook enkele aanwijzingen voor het gebruik.

2. Het opschrift op de aanwijzingsborden bedoeld in i tot v van lid c van paragraaf 1 van artikel 5, worden in de landen die geen Latijnse letters gebruiken zowel in de landstaal aangebracht als met Latijnse letters herschreven op een wijze die de uitspraak in de landstaal zo dicht mogelijk benadert.

3. In de landen waar geen Latijnse letters worden gebruikt, mogen de woorden die met Latijnse letters zijn geschreven ofwel op hetzelfde bord aangebracht als de woorden in de landstaal, of op een herhalingsbord.

4. Een bord mag geen opschriften bevatten in meer dan twee talen.

Artikel 15

Voorwegwijzers

De voorwegwijzers moeten op zodanige afstand vóór het kruispunt worden geplaatst, dat hun doeltreffendheid overdag en 's nachts zo groot mogelijk is, met inachtneming van de toestand van de weg en de verkeersomstandigheden, met name van de gebruikelijke snelheid van de voertuigen en van de afstand waarop het bord zichtbaar is; deze afstand hoeft niet groter te zijn dan 50 m (55 yards) binnen de

bebouwde kommen, maar mag niet minder zijn dan 500 m (550 yards) op de autosnelwegen en op de andere wegen met snelverkeer. De borden kunnen worden herhaald. Een onderbord kan de afstand aangeven tussen het verkeersbord en het kruispunt; deze afstand kan ook op het onderste deel van het bord zelf worden aangegeven.

Artikel 16

Wegwijzers

1. Een wegwijzer mag de namen van verschillende plaatsen vermelden; de namen moeten dan op het verkeersbord onder elkaar staan. De letters die voor één plaatsnaam zijn gebruikt, mogen alleen groter zijn dan die voor de andere, indien de betrokken plaats de grootste is.

2. Wanneer afstanden zijn aangegeven, moeten de desbetreffende cijfers op één lijn geplaatst zijn met de plaatsnaam. Op pijlvormige wegwijzers moeten deze cijfers tussen de plaatsnaam en de punt van de pijl worden geplaatst; op rechthoekige borden worden zij achter de plaatsnaam geplaatst.

Artikel 17

Verkeersborden ter identificatie van een openbare weg

De verkeersborden die worden gebruikt om openbare wegen te identificeren, het zij door het aangeven van hun nummer, samengesteld uit cijfers, uit letters of uit een combinatie van cijfers en letters, hetzij door het aangeven van hun naam, bestaan uit dat nummer of die naam gevat in een rechthoek of een schild. De Verdragsluitende Partijen die een wegensclassificatiestelsel hebben, kunnen de rechthoek echter vervangen door het symbool van hun wegensclassificatie.

Artikel 18

Verkeersborden ter identificatie van een plaats

1. De verkeersborden ter identificatie van een plaats kunnen worden gebruikt om de grens tussen twee landen, of de grens tussen twee bestuursdistricten van hetzelfde land, of de naam van een bebouwde kom, een rivier, een bergpas, een natuurmonument, enz. aan te duiden.

2. De verkeersborden E,9a of E,9b worden geplaatst bij het begin van een bebouwde kom; de borden E,9c of E,9d worden geplaatst aan het einde van een bebouwde kom. In de nationale wetgeving kan worden bepaald dat deze borden de weggebruikers kenbaar maken dat de verkeersvoorschriften die in haar gebied van toepassing zijn voor de bebouwde kom, gelden van bord E,9a of E,9b tot bord E,9c of E,9d, behalve voor zover andere voorschriften door andere borden op bepaalde wegedeelten in de bebouwde kom zijn aangeduid. Bord B,4 moet echter altijd worden geplaatst op een voorrangsweg die aangeduid is door bord B,3, indien deze weg ophoudt voorrangsweg te zijn waar deze door de bebouwde kom loopt.

3. De verkeersborden ter identificatie van een plaats die een andere mededeling bevat dan de naam van de bebouwde kom, moeten op opvallende wijze verschillen met name in kleur, van de borden E,9a tot E,9d.

Artikel 19

Bevestigingsborden

De bevestigingsborden worden gebruikt om de richting van een openbare weg te bevestigen, indien het bevoegde gezag zulks noodzakelijk acht, bijvoorbeeld waar de weg een grote bebouwde kom verlaat. Deze borden vermelden de namen van een of meer plaatsen, zoals bepaald in paragraaf 1 van artikel 16 van dit Verdrag. Wanneer de afstanden worden aangegeven, worden de desbetreffende cijfers achter de plaatsnaam geplaatst.

Artikel 20

Verkeersborden bij oversteekplaatsen voor voetgangers

Het bord E,11a of E,11b wordt bij oversteekplaatsen voor voetgangers geplaatst wanneer het bevoegde gezag zulks raadzaam acht.

Artikel 21

Voorschriften die algemeen op aanwijzingsborden van toepassing zijn

1. De aanwijzingsborden zoals bedoeld in de artikelen 15 tot en met 20 van dit Verdrag, worden geplaatst waar het bevoegde gezag zulks raadzaam acht. De andere aanwijzingsborden worden uitsluitend geplaatst waar het bevoegde gezag zulks van wezenlijk belang acht, zulks met inachtneming van de bepalingen van paragraaf 1 van artikel 6; met name de borden F,2 tot en met F,7 worden uitsluitend geplaatst op de openbare wegen waarop voorzieningen voor reparaties in noodgevallen, benzineverkoop, onderdak en het verkrijgen van verfrissingen en maaltijden zeldzaam zijn.

2. De aanwijzingsborden kunnen worden herhaald. Een onderbord kan de afstand aangeven tussen het verkeersbord en de plaats waarop het bord betrekking heeft; deze afstand kan ook worden aangegeven op het onderste deel van het verkeersbord zelf.

Verkeersborden betreffende stilstaan en parkeren

Artikel 22

Bijlage 6 bij dit Verdrag beschrijft in deel A de verkeersborden die het stilstaan of parkeren verbieden of beperken, en in deel B de andere borden die nuttige mededelingen inzake parkeren bevatten; de betekenis van de borden wordt hier ook verklaard en tevens worden hier enkele aanwijzingen voor het gebruik gegeven.

HOOFDSTUK III

Verkeerslichten

Artikel 23

Lichten voor het verkeer met voertuigen

1. Onder voorbehoud van de bepalingen in paragraaf 12 van dit artikel, zijn de enige lichten die mogen worden gebruikt als lichten om het verkeer met voertuigen te regelen, met uitzondering van die welke uitsluitend zijn bestemd voor voertuigen ten dienste van het openbaar vervoer, de volgende met de hieronder aangegeven betekenis:

a) Niet-knipperende lichten :

i) Het groene licht betekent dat het verkeer mag doorrijden; een groen licht voor de regeling van het verkeer bij een kruispunt houdt echter niet in dat de bestuurders mogen doorrijden indien het verkeer, in de richting waarin zij willen doorrijden, zodanig is vastgelopen, dat zij indien zij zich toch op het kruispunt zouden begeven, dit waarschijnlijk nog niet zouden hebben verlaten als de lichten verspringen;

ii) Het rode licht betekent dat het verkeer niet mag doorrijden; de voertuigen mogen de stopstreep niet overschrijden of mogen, indien er geen stopstreep is, niet verder rijden dan tot het verkeerslicht, of het verkeer mag zich, indien het verkeerslicht in het midden of aan de overkant van een kruispunt is geplaatst, niet op dit kruispunt begeven, noch op een oversteekplaats voor voetgangers bij dit kruispunt;

iii) Het gele licht, dat hetzij alleen, hetzij tegelijk met het rode licht dient aan te gaan; wanneer het alleen aangaat, betekent dit dat geen enkel voertuig de stopstreep of het verkeerslicht meer mag voorbijrijden, tenzij het de stopstreep of het verkeerslicht reeds zo dicht is genaderd als het licht aangaat, dat het niet meer op veilige wijze tot stilstand kan worden gebracht vóór de stopstreep of het verkeerslicht. Indien het verkeerslicht in het midden of aan de overkant van een kruispunt is geplaatst betekent het aangaan van het gele licht dat een voertuig zich niet op het kruispunt of op een oversteekplaats voor voetgangers bij dit kruispunt mag begeven, tenzij het de oversteekplaats of het kruispunt reeds zo dicht is genaderd als het licht aangaat, dat het niet meer op veilige wijze tot stilstand kan worden gebracht alvorens zich op het kruispunt of op de oversteekplaats voor voetgangers te begeven. Wanneer het gele licht tegelijk met het rode licht brandt, betekent dit dat de lichten op het punt staan te verspringen, maar dit

oefent dan geen invloed uit op het verbod door te rijden bij het rode licht.

b) Knipperlichten :

i) Een rood knipperlicht, of twee rode lichten die beurtelings knipperen, zó, dat het ene aan is terwijl het andere uit is, en die op dezelfde paal en op dezelfde hoogte zijn gemonteerd, en in dezelfde richting zijn afgesteld, betekent dat de voertuigen niet over de stopstreep mogen rijden of, indien er geen stopstreep is, dat zij niet verder mogen rijden dan het verkeerslicht; deze lichten mogen uitsluitend worden gebruikt bij overwegen, bij toeritten van beweegbare bruggen of steigers van veerboten, en om aan te geven dat het verkeer niet mag doorrijden omdat brandweerwagens die weg oprijden, of omdat er een vliegtuig in aan zicht is dat op geringe hoogte over de weg zal vliegen;

ii) Een enkel geel knipperlicht of twee gele lichten die beurtelings knipperen, betekent dat de bestuurders wel mogen doorrijden, maar dat zij zulks met grote voorzichtigheid moeten doen.

2. De verkeerslichten van het driekleurenstelsel bestaan uit drie niet-knipperende lichten die onderscheidelijk rood, geel en groen zijn; het groene licht mag alleen aan zijn wanneer het rode en het gele licht uit zijn.

3. De verkeerslichten van het tweekleurenstelsel bestaan uit een niet-knipperend rood licht en een niet-knipperend groen licht. Het rode licht en het groene licht mogen niet tegelijk aan zijn. Verkeerslichten van het tweekleurenstelsel mogen uitsluitend worden gebruikt voor een tijdelijke installatie, zulks met inachtneming van het tijdsbestek dat volgens paragraaf 3 van artikel 3 van dit Verdrag is toegestaan voor het vervangen van bestaande installaties.

4. De lichten van de driekleuren- en tweekleurenstelsels zoals bedoeld in de paragrafen 2 en 3 van dit artikel, moeten verticaal of horizontaal worden gerangschikt.

5. Indien de lichten verticaal zijn gerangschikt, moet het rode licht bovenaan worden geplaatst; indien de lichten horizontaal zijn gerangschikt moet het rode licht worden geplaatst aan de zijde tegenovergesteld aan die van de rijrichting.

6. In het driekleurenstelsel moet het gele licht in het midden worden geplaatst.

7. Alle lichten in de verkeerslichten van de driekleuren- en tweekleurenstelsels zoals bedoeld in de paragrafen 2 en 3 van dit artikel, moeten rond zijn. De rode knipperlichten zoals bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel moeten eveneens rond zijn.

8. Een geel knipperlicht kan als enig licht worden geplaatst; een dergelijk licht kan eveneens worden gebruikt in plaats van het driekleurenstelsel gedurende perioden waarin er weinig verkeer is.

9. Wanneer het groene licht van het driekleurenstelsel één of meer pijlen toont, betekent het aangaan van het licht in de pijl of pijlen dat voertuigen uitsluitend mogen doorrijden in de richting of richtingen die aldus worden aangeduid. De pijlen die betekenen dat het verkeer rechtdoor mag rijden, moeten omhoog wijzen.

10. Indien een verkeerslicht van het driekleurenstelsel een of meer bijkomende groene lichten bevat met één of meer pijlen, dan betekent het aangaan van de lichten in deze bijkomende pijl of pijlen dat het verkeer mag doorrijden in de richting door deze pijl of pijlen aangeduid, ongeacht de fase waarin het driekleurenstelsel zich op dat ogenblik bevindt; het betekent tevens dat, indien voertuigen zich bevinden op een rijstrook die uitsluitend is bedoeld voor het verkeer in de richting die door de pijl is aangeduid of in de richting die dit verkeer moet inslaan, de bestuurders in de aangeduide richting moeten doorrijden indien zij, door te stoppen, het verkeer van de achter hen aan rijdende voertuigen op dezelfde rijstrook zouden belemmeren, met dien verstande dat zij de voertuigen in de verkeersstroom waarin zij op het punt staan zich te begeven, eerst moeten laten passeren en dat de voetgangers niet in gevaar worden gebracht. Deze bijkomende groene lichten moeten bij voorkeur in hetzelfde vlak naast het gewone groene licht worden geplaatst.

11. Wanneer groene of rode lichten zijn geplaatst boven rijstroken die zijn aangegeven door overlangse strepen op een rijbaan die meer dan twee rijstroken heeft, betekent het rode licht dat het verkeer niet mag doorrijden op de rijstrook waarboven het is geplaatst, en betekent het groene licht dat het verkeer op die rijstrook wel mag doorrijden. Het aldus geplaatste rode licht moet de vorm hebben van twee schuine, gekruiste balken en het aldus geplaatste groene licht moet de vorm hebben van een pijl met de punt naar beneden.

12. De nationale wetgeving kan bepalen dat bij bepaalde overwegen een langzaam knipperend maanwit licht wordt geplaatst, welk licht betekent dat het verkeer mag doorrijden.

13. In die gevallen waarin de verkeerslichten uitsluitend betrekking hebben op fietsers, kan deze beperking, indien zulks nodig is om verandering te voorkomen worden aangeduid door het silhouet van een fiets in het licht zelf aan te brengen of door een licht van klein formaat te gebruiken, aangevuld met een rechthoekig bord waarop een fiets is afgebeeld.

Artikel 24

Voetgangerslichten

1. De enige lichten die kunnen worden gebruikt als voetgangerslichten zijn de volgende, met de hieronder aangegeven betekenis :

a) Niet-knipperende lichten :

i) Het groene licht betekent dat de voetgangers mogen oversteken;

ii) Het gele licht betekent dat de voetgangers niet mogen oversteken, maar dat zij die zich reeds op de rijbaan bevinden naar de overkant mogen doorlopen;

iii) Het rode licht betekent dat de voetgangers zich niet op de rijbaan mogen begeven;

b) Knipperlichten : het groene knipperlicht betekent dat de periode waarin de voetgangers de rijbaan mogen oversteken op het punt staat te worden beëindigd en dat het rode licht elk ogenblik kan aangaan.

2. De voetgangerslichten moeten bij voorkeur van het tweekleurenstelsel zijn met twee lichten, onderscheidenlijk één rood en één groen licht; zij kunnen echter ook van het driekleurenstelsel zijn, met drie lichten, onderscheidenlijk één rood, één geel en één groen licht. Er mag nooit meer dan één licht tegelijk aan zijn.

3. De lichten moeten verticaal gerangschikt zijn, met het rode licht altijd bovenaan en het groene licht altijd onderaan geplaatst. Het rode licht moet bij voorkeur de vorm hebben van een stilstaande voetganger of van voetgangers, en het groene licht die van een lopende voetganger of voetgangers.

4. De voetgangerslichten moeten zó ontworpen zijn en gerangschikt dat de mogelijkheid uitgesloten is dat zij door de bestuurders kunnen worden beschouwd voor verkeerslichten bestemd voor het verkeer met voertuigen.

HOOFDSTUK IV

Wegmarkeringen

Artikel 25

Op het wegdek van de rijbaan aangebrachte tekens (wegmarkeringen) worden gebruikt, indien het bevoegde gezag zulks noodzakelijk acht om het verkeer te regelen of om de weggebruikers te waarschuwen of te geleiden. Zij kunnen zowel alleen worden gebruikt als te zamen met andere verkeerstekens om de betekenis daarvan bijzondere nadruk te verlenen of te verduidelijken.

Artikel 26

1. Een overlangse markering die bestaat uit een doorlopende streep op het wegdek van de rijbaan betekent dat het de voertuigen is verboden zich geheel of gedeeltelijk over deze streep te begeven en, indien deze streep twee rijrichtingen scheidt, dat het de voertuigen verboden is aan de zijde van de streep te rijden die voor de bestuurder ligt tegenover de kant van de rijbaan overeenkomstig zijn rijrichting. Een overlangse markering die uit twee doorlopende strepen bestaat heeft dezelfde betekenis.

2. a) Een overlangse markering die bestaat uit een onderbroken streep op de rijbaan houdt geen verbod in, maar wordt gebruikt om :

i) Rijstroken aan te geven om het verkeer te geleiden;

ii) Te waarschuwen dat men een doorlopende streep nadert en te waarschuwen voor het verbod dat een dergelijke streep inhoudt, of om te waarschuwen dat men een ander weggedeelte nadert dat een bepaald gevaar oplevert.

b) De verhouding tussen de lengte van de onderbrekingen in de streep en de lengte van de strepen moet, indien de onderbroken strepen worden gebruikt voor het doel zoals aangeduid in lid a, ii van deze paragraaf, aanzienlijk kleiner zijn dan wanneer zij worden gebruikt voor het doel zoals aangeduid in lid a, i van deze paragraaf;

3. Wanneer een overlangse markering bestaat uit een doorlopende streep vlak naast een onderbroken streep op het wegdek van de rijbaan, moeten de bestuurders uitsluitend rekening houden met de streep aan hun zijde. Deze bepaling belet de bestuurders die een ander voertuig op de geoorloofde wijze hebben ingehaald, niet hun gewone plaats op de rijbaan weer in te nemen.

4. Voor de toepassing van dit artikel worden de overlangse markeringen niet als zodanig beschouwd, indien zij worden gebruikt om de randen van de rijbaan aan te geven, ten einde deze beter zichtbaar te maken, of indien zij een geheel vormen met dwarsstrepen die op het wegdek zijn aangebracht om er parkeerplaatsen op de rijbaan mee aan te duiden.

Artikel 27

1. Een dwarsmarkering die bestaat uit een doorlopende streep of uit twee vlakken naast elkaar lopende doorlopende strepen, die dwars over één of meer rijstroken loopt of lopen, geeft de lijn aan waarachter de bestuurders moeten stilstaan wanneer zij door verkeersbord B, 2, « STOP », zoals bedoeld in paragraaf 3 van artikel 1 van dit Verdrag verplicht worden te stoppen. Een dergelijke markering kan ook worden gebruikt om de lijn aan te geven waarachter de bestuurders moeten stilstaan wanneer zij verplicht worden te stoppen door een verkeerslicht, of door een teken dat wordt gegeven door een bevoegd persoon die het verkeer regelt, of vóór een overweg. Het woord « STOP » mag ook op het wegdek van de rijbaan worden aangebracht als vóóraanduiding van de bij verkeersbord B, 2, behorende tekens.

2. Tenzij het technisch niet mogelijk is, moet de dwarsmarkering, als beschreven in paragraaf 1 van dit artikel op het wegdek worden aangebracht, overal waar verkeersbord B, 2, is geplaatst.

3. Een dwarsmarkering die uit een onderbroken streep bestaat, of uit twee vlakken naast elkaar aangebrachte onderbroken strepen, en die dwars over één of meer rijstroken loopt of lopen, geeft de lijn aan die de voertuigen gewoonlijk niet mogen overschrijden, wanneer zij voorrang moeten verlenen op grond van verkeersbord B, 1, « VOORRANG VERLENEN », zoals bedoeld in paragraaf 2 van artikel 10 van dit Verdrag. Vóór een dergelijke markering kan een driehoek met brede randen waarvan één zijde parallel loopt met de streep op het wegdek en de daar tegenover liggende punt in de richting van de naderende voertuigen wijst, op het wegdek van de rijbaan worden aangebracht om verkeersbord B, 1, te symboliseren.

4. Om oversteekplaatsen voor voetgangers aan te duiden worden bij voorkeur vrij brede strepen gebruikt, die parallel lopen met de as van de rijbaan.

5. Om oversteekplaatsen voor fietsers aan te duiden, worden ofwel dwarsstrepen gebruikt, ofwel andere markeringen die niet kunnen worden verward met die van oversteekplaatsen voor voetgangers.

Artikel 28

1. Andere wegmarkeringen zoals pijlen, strepen die parallel of schuin lopen, of opschriften, kunnen worden gebruikt om de aanduidingen die door verkeersborden zijn gegeven te herhalen, of om de weggebruikers inlichtingen te geven die niet op doeltreffende wijze door middel van verkeersborden kunnen worden overgebracht. Dergelijke markeringen worden met name gebruikt, om de begrenzing van parkeerzones of -stroken aan te geven, om bus- of trolleybushaltes aan te duiden op plaatsen waar parkeren is verboden, en voor het voorsorteren vóór kruispunten. Indien echter een pijl is aangebracht op het wegdek van een rijbaan, waar deze door middel van overlangse markeringen is verdeeld in rijstroken, moeten de bestuurders de richting of één van de richtingen volgen die is (zijn) aangegeven op de rijstrook waarop zij zich bevinden.

2. Onder voorbehoud van de bepalingen van paragraaf 4 van artikel 27 van dit Verdrag, met betrekking tot oversteekplaatsen voor voetgangers, betekent het aanbrengen van markeringen op een deel van het wegdek van de rijbaan, of op een deel dat enigszins hoger ligt dan het niveau van de rijbaan, en wel met parallel lopende schuine strepen, omrand door een doorlopende of door een onderbroken streep, daar waar zo'n deel door een doorlopende streep is omrand, dat geen voertuig zich op dat weggedeelte mag begeven tenzij duidelijk zichtbaar is dat het veilig is zulks te doen, of tenzij dit geschiedt ten einde een zijweg in te slaan aan de andere zijde van de rijbaan.

3. Een zigzagstreep aan de zijde van de rijbaan betekent dat parkeren aan die zijde van de rijbaan over de gehele lengte van die streep is verboden.

Artikel 29

1. De wegmarkeringen genoemd in artikelen 26 tot en met 28 van dit Verdrag, kunnen op het wegdek van de rijbaan worden geschilderd of op andere wijze op worden aangebracht, mits deze even doeltreffend is.

2. Indien de wegmarkeringen zijn geschilderd, moeten zij wit of geel zijn; blauw mag echter worden gebruikt om plaatsen aan te geven waar parkeren is toegestaan of beperkt. Indien op het grondgebied van een Verdragsluitende Partij zowel wit als geel wordt gebruikt, moeten de tekens van één groep dezelfde kleur hebben. Voor de toepassing van deze paragraaf wordt onder « wit » mede verstaan tinten zilver of lichtgrijs.

3. Bij het aanbrengen van opschriften, symbolen en pijlen op het wegdek dient rekening te worden gehouden met de noodzaak deze flink uit te rekken in de richting van het verkeer, zulks wegens de zeer scherpe hoek waaronder ze door de bestuurders worden gezien.

4. Het verdient aanbeveling dat de wegmarkeringen, die zijn bedoeld voor rijdende voertuigen, reflecterend zijn indien de verkeersdichtheid zulks vereist, en indien de verlichting slecht is of indien er helemaal geen verlichting is.

Artikel 30

Bijlage 8 bij dit Verdrag vormt een aantal aanbevelingen met betrekking tot de indeling en de ontwerpen voor wegmarkeringen.

HOOFDSTUK V

Verskillende bepalingen

Artikel 31

Signaleren van werken

1. De begrenzingen van werken op de rijbaan moeten duidelijk worden aangegeven.

2. Waar de omvang van de werken in uitvoering en de verkeersdichtheid zulks rechtvaardigen, worden de begrenzingen van de werken aangeduid door middel van al dan niet aaneengesloten waarschuwingshekken die zijn beschilderd met afwisselend rode en witte, of rode en gele, of zwarte en witte, of zwarte en gele strepen; indien deze waarschuwingshekken niet zijn voorzien van reflecterend materiaal dienen de werken bovendien 's nachts te worden aangeduid met lichten en reflectoren. De reflectoren en niet-knipperende lichten die voor dit doel worden gebruikt moeten rood of donkergeel zijn en de knipperlichten donkergeel. Evenwel :

a) mogen lichten en reflectoren die uitsluitend zichtbaar zijn voor verkeer in één richting en die de begrenzingen aanduiden van de werken aan de zijde tegenover die van de verkeersrichting, wit zijn;

b) mogen lichten en reflectoren die de begrenzingen aanduiden van werken die een scheiding van de twee verkeersrichtingen vormen, wit of lichtgeel zijn.

Artikel 32

Bebakening door middel van reflecterend materiaal of van lichten

Elke Verdragsluitende Partij moet voor haar gehele grondgebied dezelfde kleur of hetzelfde stelsel van kleuren gebruiken voor de lichten of het reflecterende materiaal die worden gebruikt om de rand van de rijbaan aan te duiden.

Overwegen

Artikel 33

1. a) Wanneer bij een overweg een signaalsysteem is geïnstalleerd om te waarschuwen voor naderende treinen of om aan te geven dat de slagbomen of halve slagbomen op het punt staan te worden gesloten, dan moet dit bestaan uit een rood knipperlicht of uit twee rode lichten die beurtelings knipperen, zoals bepaald in paragraaf 1, b, van artikel 23 van dit Verdrag. Evenwel :

Artikel 36

1. Wegens het bijzondere gevaar dat overwegen opleveren, verplichten de Verdragsluitende Partijen zich ertoe:

a) vóór alle overwegen een van de gevaarsborden te laten plaatsen met een van de symbolen A,26 of A,27; zo'n bord hoeft echter niet geplaatst te worden:

i) in de bijzondere gevallen die zich binnen de bebouwde kommen kunnen voordoen;

ii) op aardewegen en paden waarop slechts bij uitzondering verkeer met motorvoertuigen voorkomt;

b) alle overwegen uit te rusten met slagbomen of met halve slagbomen of een signaal dat voor naderende treinen waarschuwt, tenzij de weggebruikers het spoor aan beide zijden van de overweg over een zó grote afstand kunnen zien dat, rekening houdende met de maximumsnelheid van de treinen, de bestuurder van een voertuig op de weg die het spoor van één van beide zijden nadert wanneer een trein in zicht is, voldoende tijd heeft om te stoppen alvorens zich op de overweg te begeven, en tenzij voorts de weggebruikers die zich reeds op de overweg bevinden wanneer een trein in zicht komt, voldoende tijd hebben om de andere zijde van de overweg te bereiken; het staat de Verdragsluitende Partijen echter vrij van de bepalingen van dit lid af te wijken bij overwegen waar treinen betrekkelijk langzaam rijden of waar slechts weinig verkeer met motorvoertuigen op de weg is;

c) elke overweg met slagbomen of met halve slagbomen, die worden bediend vanaf een plaats waar de slagbomen of halve slagbomen niet zichtbaar zijn, te laten uitrusten met een van de stelsels voor het geven van signalen ter waarschuwing dat een trein nadert, zoals bedoeld in paragraaf 1 van artikel 33 van dit Verdrag;

d) elke overweg met slagbomen of met halve slagbomen die automatisch worden gesloten door het naderen van een trein, te laten uitrusten met een van de stelsels voor het geven van signalen ter waarschuwing dat een trein nadert, zoals bedoeld in paragraaf 1 van artikel 33 van dit Verdrag;

e) ten einde de slagbomen en halve slagbomen beter zichtbaar te maken, deze te laten uitrusten met reflecterend materiaal of met reflectoren en, zo nodig ze 's nachts te verlichten; bovendien, op wegen waar 's nachts een dicht verkeer is van motorvoertuigen, de gevaarsborden, die op enige afstand vóór de overweg zijn geplaatst, uit te rusten met reflecterend materiaal of met reflectoren en, zo nodig ze 's nachts te verlichten;

f) waar mogelijk, dicht bij de overwegen uitgerust met slagbomen of met halve slagbomen, in de lengterichting op het midden van de rijbaan een overlangs markering aan te brengen die de voertuigen die de overweg naderen verbiedt zich op de weghelft te begeven die is bestemd voor verkeer uit de tegenovergestelde richting, of zelfs verkeersgeleiders aan te brengen die het verkeer in beide richtingen scheiden.

2. De bepalingen van dit artikel dienen niet te worden toegepast in de gevallen waarnaar wordt verwezen in de laatste zin van paragraaf 2 van artikel 35 van dit Verdrag.

HOOFDSTUK VI

Slogebepalingen

Artikel 37

1. Dit Verdrag is tot 31 december 1969 in het Hoofdkwartier der Verenigde Naties te New-York, opgesteld voor ondertekening door alle Lid-Staten van de Verenigde Naties, van een van de gespecialiseerde organisaties of van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie of door de Staten die Partij zijn bij het Statuut van het Internationale Gerechtshof, alsmede door elke andere Staat die door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties is uitgenodigd Partij te worden bij dit Verdrag.

2. Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd. De akten van bekrachtiging worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

i) mogen de rode knipperlichten worden aangevuld of vervangen door lichtsignalen van het driekleurenstelsel (rood-geel-groen), zoals bepaald in paragraaf 2 van artikel 23 van dit Verdrag, of door dergelijke signalen zonder het groene licht, indien andere driekleurensignalen zijn geplaatst op de openbare weg vlak bij de overweg of indien de overweg met slagbomen is uitgerust;

ii) behoeft op de aardewegen met weinig verkeer en op de voetpaden slechts een geluidssignaal te worden gebruikt.

b) De lichtsignalen mogen in alle gevallen worden aangevuld met een geluidssignaal.

2. De lichtsignalen worden geplaatst aan de kant van de rijbaan die overkomt met de rijrichting; wanneer de omstandigheden, zoals de zichtbaarheid van de signalen of de verkeersdichtheid zulks eisen, worden de lichtsignalen ook aan de andere kant van de weg geplaatst. Indien men uit hoofde van de plaatselijke omstandigheden daar de voorkeur aan geeft, mogen de lichten op een vluchtheuvel in het midden van de rijbaan worden herhaald, of boven de rijbaan worden aangebracht.

3. Overeenkomstig paragraaf 4 van artikel 10 van dit Verdrag, kan het verkeersbord B, 2, « STOP » bij een overweg worden geplaatst die niet is uitgerust met slagbomen of halve slagbomen of met lichtsignalen die voor naderende treinen waarschuwen; bij overwegen waar dit bord is geplaatst, moeten de bestuurders stoppen bij de stopstreep of indien er geen stopstreep is, ter hoogte van het bord, en mogen niet doorrijden dan nadat zij zich ervan hebben overtuigd dat er geen trein in aantocht is.

Artikel 34

1. Bij overwegen die uitgerust zijn met slagbomen, of met halve slagbomen die schuin tegenover elkaar aan elke zijde van de spoorlijn zijn geplaatst, betekent de aanwezigheid van dergelijke bomen of halve bomen dwars over de weg dat de weggebruikers niet verder mogen rijden dan tot de dichtbijzijnde boom of halve boom; de beweging van de slagbomen en de halve slagbomen, naar een positie dwars over de weg, heeft dezelfde betekenis.

2. Het branden van het rode licht of de rode lichten zoals vermeld in lid a van paragraaf 1 van artikel 33 van dit Verdrag, of het in werking zijn van het geluidssignaal, zoals vermeld in genoemde paragraaf 1, betekenen eveneens dat de weggebruikers niet verder mogen rijden dan tot de stopstreep of, indien er geen stopstreep is, niet verder dan tot het licht of het apparaat waarin het geluidssignaal is gemonteerd. Wanneer het gele licht van het driekleurenstelsel, vermeld in lid a, i van paragraaf 1 van artikel 33 brandt, betekent dit dat de weggebruikers niet verder mogen rijden dan tot de stopstreep, of, indien er geen stopstreep is, niet verder dan tot dat licht, tenzij het betrokken voertuig het gele licht zó dicht is genaderd wanneer dat licht gaat branden, dat het voertuig niet meer op veilige wijze vóór het teken tot stilstand kan worden gebracht.

Artikel 35

1. De slagbomen en de halve slagbomen van overwegen moeten duidelijk aangegeven zijn met afwisselend witte en rode, of rode en gele, of zwarte en witte, of zwarte en gele strepen. Zij kunnen echter ook helemaal wit of helemaal geel zijn mits in het midden een grote, rode schijf is aangebracht.

2. Bij alle overwegen die niet met slagbomen of met halve slagbomen zijn uitgerust, moet in de onmiddellijke nabijheid van de spoorlijn een verkeersbord B,7 worden aangebracht, zoals beschreven in Bijlage 3. Indien er een lichtsignaal is dat voor naderende treinen waarschuwt, of een verkeersbord B,2 « STOP », moet het verkeersbord B,7 op dezelfde plaats worden aangebracht als het lichtsignaal of als verkeersbord B,2. Het plaatsen van het verkeersbord B,7 is niet verplicht bij:

a) een kruising van een weg en een spoor waarover het spoorwegverkeer zich zeer langzaam voortbeweegt en waar het wegverkeer wordt geregeld door een spoorwegbegeleider die met de hand de noodzakelijke tekens geeft;

b) een kruising van een spoor en een aardeweg met zeer weinig verkeer, of een voetpad.

3. Een rechthoekig bord met de langste zijden verticaal en met drie schuine rode balken op een witte of gele achtergrond, kan worden geplaatst onder een gevaarsbord met een van de symbolen A,26 of A,27, zoals beschreven in Bijlage 3 bij dit Verdrag mits bijkomende tekens, bestaande uit borden van hetzelfde model met onderscheidenlijk één of twee schuine rode balken op een witte of gele achtergrond zijn geplaatst op ongeveer één derde en tweederde van de afstand tussen het teksten en het spoor. Deze tekens kunnen aan de andere kant van de rijbaan worden herhaald. De in dit lid genoemde borden zijn afgebeeld in deel C van Bijlage 3 bij dit Verdrag.

3. Dit Verdrag blijft opengesteld voor toetreding door alle Staten bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel. De akten van toetreding worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

Artikel 38

1. Elke Staat kan bij de ondertekening of bekrachtiging van dit Verdrag, of bij toetreding tot het Verdrag, alsook te allen tijde daarna, door middel van een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving verklaren dat het Verdrag van toepassing wordt voor een of meer der gebieden voor welker buitenlandse betrekkingen hij verantwoordelijk is. Het Verdrag wordt van toepassing voor het gebied of de gebieden genoemd in de kennisgeving dertig dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-Generaal dan wel op de datum waarop het Verdrag in werking treedt in de Staat die de kennisgeving heeft afgelegd, welke van beide data later valt.

2. Elke Staat die een verklaring aflegt als bedoeld in het eerste lid van dit artikel dient namens de gebieden waarvoor deze verklaring werd afgelegd de verklaringen af te leggen bedoeld in paragraaf 2 van artikel 46 van dit Verdrag.

3. Elke Staat die een verklaring heeft afgelegd als bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel kan op elk later tijdstip door middel van een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving verklaren dat het Verdrag niet langer van toepassing zal zijn voor het in de kennisgeving genoemde gebied en het Verdrag zal dan niet langer van toepassing zijn voor dit gebied met ingang van een jaar te rekenen van de datum waarop de Secretaris-Generaal de kennisgeving heeft ontvangen.

Artikel 39

1. Dit Verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum van nederlegging van de vijftiende akte van bekrachtiging of toetreding.

2. Voor elke Staat die dit Verdrag bekrachtigt of ertoe toetreedt nadat de vijftiende akte van bekrachtiging of van toetreding is nedergelegd, treedt het Verdrag in werking twaalf maanden na de datum waarop deze Staat zijn akte van bekrachtiging of van toetreding heeft nedergelegd.

Artikel 40

Bij zijn inwerkingtreding beëindigt en vervangt dit Verdrag tussen de Verdragsluitende Partijen, het Verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeerstekens, opengesteld voor ondertekening te Genève op 30 maart 1931, of het Protocol nopens de Verkeerstekens, opengesteld voor ondertekening te Genève op 19 september 1949.

Artikel 41

1. Wanneer dit Verdrag een jaar van kracht is geweest, kan elke Verdragsluitende Partij een of meer wijzigingen in dit Verdrag voorstellen. De tekst van de wijzigingsvoorstellen, vergezeld van een memorie van toelichting, wordt toegezonden aan de Secretaris-Generaal, die deze ter kennis van alle Verdragsluitende Partijen brengt. De Verdragsluitende Partijen hebben de gelegenheid hem, binnen een tijdvak van twaalf maanden te rekenen van de datum van kennisgeving, mede te delen of zij:

a) de wijziging aanvaarden; of b) de wijziging verwerpen; of c) wensen dat een conferentie wordt bijeengeroepen ter bestudering van de wijziging. De Secretaris-Generaal doet de tekst van de voorgestelde wijziging tevens toekomen aan alle andere Staten, als bedoeld in paragraaf 1 van artikel 37 van dit Verdrag.

2. a) Elke wijziging waarvan overeenkomstig de voorgaande paragraaf kennis is gegeven, wordt geacht te zijn aanvaard, indien, binnen het tijdvak van twaalf maanden als bedoeld in de voorgaande paragraaf, minder dan een derde van de Verdragsluitende Partijen de Secretaris-Generaal hebben medegedeeld dat zij de wijziging verwerpen, dan wel dat zij wensen dat een conferentie wordt bijeengeroepen ter bestudering van de wijziging. De Secretaris-Generaal stelt alle Verdragsluitende Partijen in kennis van elke aanvaarding of verwerping van elke voorgestelde wijziging en van verzoeken om een conferentie bijeen te roepen. Indien het totale aantal van dergelijke verwerpingen en verzoeken die gedurende het voorgeschreven tijdvak van twaalf maanden zijn ontvangen minder dan een derde bedraagt van het totale aantal Verdragsluitende Partijen, stelt de Secretaris-Generaal alle Verdragsluitende Partijen ervan in kennis dat de wijziging van kracht zal worden zes maanden na afloop van het tijdvak van twaalf maanden als bedoeld in de voorgaande paragraaf en wel, voor alle Verdragsluitende Partijen met uitzondering van die, welke gedurende het voorgeschreven tijdvak, de wijziging hebben verworpen of hebben verzocht een conferentie bijeen te roepen om ze te bestuderen.

b) Elke Verdragsluitende Partij die, gedurende genoemd tijdvak van twaalf maanden, een voorgestelde wijziging heeft verworpen of heeft verzocht een conferentie bijeen te roepen om haar te bestuderen, kan te allen tijde na afloop van bedoeld tijdvak de Secretaris-Generaal ervan in kennis stellen dat zij de wijziging aanvaardt en de Secretaris-Generaal deelt deze kennisgeving aan alle andere Verdragsluitende Partijen mede.

De wijziging wordt dan ten aanzien van de Verdragsluitende Partijen die kennis hebben gegeven van het aanvaarden daarvan van kracht zes maanden na ontvangst van hun kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

3. Indien een voorgestelde wijziging niet is aanvaard overeenkomstig paragraaf 2 van dit artikel, en indien binnen het tijdvak van twaalf maanden als bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel minder dan de helft van het totale aantal Verdragsluitende Partijen de Secretaris-Generaal heeft medegedeeld dat zij de voorgestelde wijziging verwerpt, en indien ten minste een derde van het totale aantal Verdragsluitende Partijen, maar niet minder dan tien, hem mededeelt haar te aanvaarden dan wel wenst dat een conferentie wordt bijeengeroepen om ze te bestuderen roept de Secretaris-Generaal een conferentie bijeen ten einde de voorgestelde wijziging of ieder ander voorstel te bestuderen dat hem kan worden voorgelegd overeenkomstig paragraaf 4 van dit artikel.

4. Indien een conferentie is bijeengeroepen overeenkomstig paragraaf 3 van dit artikel, nodigt de Secretaris-Generaal alle Staten als bedoeld in paragraaf 1 van artikel 37 van dit Verdrag daartoe uit. Hij verzoekt alle tot de conferentie uitgenodigde Staten hem, uiterlijk zes maanden voor de openingsdatum van de conferentie, alle voorstellen voor te leggen die zij, behalve de voorgestelde wijziging, ook door de conferentie wensen te laten bestuderen, en hij deelt dergelijke voorstellen, uiterlijk drie maanden voor de openingsdatum van de conferentie, mede aan alle tot de conferentie uitgenodigde Staten.

5. a) Elke wijziging op dit Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard indien zij is aanvaard door een tweederde meerderheid van de ter conferentie vertegenwoordigde Staten, mits deze meerderheid ten minste tweederde bedraagt van de ter conferentie vertegenwoordigde Verdragsluitende Partijen. De Secretaris-Generaal stelt alle Verdragsluitende Partijen in kennis van het aanvaarden van de wijziging, en de wijziging wordt van kracht twaalf maanden na de datum van deze kennisgeving en wel voor alle Verdragsluitende Partijen met uitzondering van die, welke gedurende dit tijdvak de Secretaris-Generaal ervan in kennis hebben gesteld dat zij de wijziging verwerpen.

b) Een Verdragsluitende Partij die de wijziging gedurende genoemd tijdvak van twaalf maanden heeft verworpen kan de Secretaris-Generaal te allen tijde ervan in kennis stellen dat zij de wijziging aanvaardt, en de Secretaris-Generaal deelt deze kennisgeving mede aan alle andere Verdragsluitende Partijen. De wijziging wordt ten aanzien van de Verdragsluitende Partij die kennis heeft gegeven van het aanvaarden daarvan, van kracht zes maanden na ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal, of aan het eind van genoemd tijdvak van twaalf maanden, welk van beide data later valt.

6. Indien de wijziging niet wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig paragraaf 2 van dit artikel, en indien aan de in paragraaf 3 van dit artikel voorgeschreven voorwaarden met betrekking tot het bijeenroepen van een conferentie niet is voldaan, wordt de voorgestelde wijziging geacht te zijn verworpen.

Artikel 42

Elke Verdragsluitende Partij kan dit Verdrag opzeggen door middel van een tot de Secretaris-Generaal gerichte schriftelijke kennisgeving. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

Artikel 43

Dit Verdrag houdt op van kracht te zijn indien het aantal Verdragsluitende Partijen gedurende een tijdvak van twaalf achtereenvolgende maanden minder is dan vijf.

Artikel 44

Een geschil tussen twee of meer Verdragsluitende Partijen met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, welk geschil de Partijen niet door onderhandelingen, of door andere middelen tot regeling van een geschil kunnen oplossen, kan, op verzoek van een van de betrokken Verdragsluitende Partijen, bij het Internationale Gerechtshof ter beslissing aanhangig worden gemaakt.

Artikel 45

Niets in dit Verdrag mag zo worden uitgelegd dat een Verdragsluitende Partij daardoor zou worden belet de maatregelen te nemen die deze Partij noodzakelijk acht voor haar binnenlandse of buitenlandse veiligheid en die verenigbaar zijn met het Handvest van de Verenigde Naties, en beperkt blijven tot de vereisten der gegeven omstandigheden.

Artikel 46

1. Elke Staat kan bij de ondertekening van dit Verdrag, of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of van toetreding, verklaren dat hij zich niet gebonden acht door artikel 44 van dit Verdrag. Andere Verdragsluitende Partijen zijn niet gebonden door artikel 44 met betrekking tot een Verdragsluitende Partij die een dergelijke verklaring heeft afgelegd.

2. a) Bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of van toetreding dient elke Staat, door middel van een tot de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving, voor de toepassing van dit Verdrag te verklaren :

i) Welk van de modellen Aa en Ab hij kiest als gevaarsteken (artikel 9, paragraaf 1) en

ii) Welk van de modellen B, 2a en B, 2b hij kiest als stopteken (artikel 10, paragraaf 3).

Elke Staat kan naderhand te allen tijde door middel van een tot de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving zijn keuze wijzigen door zijn vroegere verklaring door een andere te vervangen.

b) Bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of van toetreding kan elke Staat door middel van een tot de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving verklaren dat hij voor de toepassing van dit Verdrag bromfietsen als motorfietsen behandelt (artikel 1, (1)).

Door middel van een tot de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving kan elke Staat deze verklaring naderhand te allen tijde intrekken.

3. De verklaringen bedoeld in paragraaf 2 van dit artikel treden in werking zes maanden na de datum waarop de Secretaris-Generaal deze kennisgeving heeft ontvangen, of op de datum waarop het Verdrag voor deze Staat van kracht wordt, welke van beide data later valt.

4. Elk voorbehoud ten aanzien van dit Verdrag en de bijlagen daarbij, met uitzondering van het voorbehoud bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel, is toegestaan op voorwaarde dat elk voorbehoud schriftelijk wordt gemaakt en dat het, indien het is gemaakt vóór de nederlegging van de akte van bekrachtiging of van toetreding, in deze akte wordt bevestigd. De Secretaris-Generaal deelt deze voorbehouden mede aan alle Staten bedoeld in paragraaf 1 van artikel 37 van dit Verdrag.

5. Elke Verdragsluitende Partij die een voorbehoud heeft gemaakt of die een verklaring heeft afgelegd zoals bedoeld in de paragrafen 1

en 4 van dit artikel, kan dit te allen tijde intrekken door middel van een tot de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving.

6. Elk voorbehoud gemaakt overeenkomstig paragraaf 4 van dit artikel,

a) wijzigt voor de Verdragsluitende Partij die het voorbehoud heeft gemaakt de bepalingen van dit Verdrag waarop het voorbehoud betrekking heeft, zulks overeenkomstig de draagwijdte van het voorbehoud;

b) wijzigt deze bepalingen in dezelfde mate voor de andere Verdragsluitende Partijen ten aanzien van hun betrekkingen met de Verdragsluitende Partij die het voorbehoud heeft gemaakt.

Artikel 47

Behalve de verklaringen, mededelingen en kennisgevingen bedoeld in de artikelen 41 en 46 van dit Verdrag, stelt de Secretaris-Generaal alle Staten, bedoeld in paragraaf 1 van artikel 37 in kennis van :

a) De ondertekeningen, bekrachtigingen en toetredingen ingevolge artikel 37;

b) De verklaringen ingevolge artikel 38;

c) De data waarop dit Verdrag van kracht wordt overeenkomstig artikel 39;

d) De datum waarop de wijzigingen van dit Verdrag van kracht worden overeenkomstig de paragrafen 1 en 5 van artikel 41;

e) De opzeggingen ingevolge artikel 42;

f) De beëindiging van dit Verdrag ingevolge artikel 43.

Artikel 48

De oorspronkelijke tekst van dit Verdrag, gedaan in één enkel exemplaar in de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle vijf teksten gelijkelijk authentiek, wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan toezendt aan alle Staten bedoeld in paragraaf 1 van artikel 37 van dit Verdrag.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende Vertegenwoordigers, hiertoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN TE WENEN, deze achtste november van het jaar negentienhonderdachtenzestig.

Dit Verdrag werd ondertekend door volgende Staten : België, Brazilië, Bulgarije, Chile, China (Volksrepubliek), Costa Rica, Denemarken, Duitsland (Bondsrepubliek), Ecuador, Filippijnen, Finland, Frankrijk, Ghana, Heilige Stoel, Hongarije, Indonesië, Iran, Italië, Joegoslavië, Korea, Luxemburg, Mexico, Noorwegen, Oekraïne, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, San Marino, Spanje, Thailand, Tsjeschoslowakije, U.S.S.R., Venezuela, Verenigd Koninkrijk, Witrusland, Zweden, Zwitserland.

Bijlage 1**GEVAARSBORDEN, MET UITZONDERING VAN DIE WELKE ZIJN GEPLAATST OP DE TOEGANGSWEGEN TOT KRUISPUNTEN OF OVERWEGEN**

Noot. — Voor gevaarsborden op toegangswegen tot kruispunten, zie Bijlage 2, deel B. Voor gevaarsborden op toegangswegen tot overwegen, zie Bijlage 3, delen A en C.

DEEL A. — MODELLEN VOOR GEVAARSBORDEN

De tekens « A », gevaarsborden, zijn zoals model Aa of als model Ab, welke beide hier zijn beschreven en zijn afgebeeld in Bijlage 9. Model Aa is een gelijkzijdige driehoek met één zijde horizontaal en met de daartegenover liggende hoek erboven; het vlak is wit of geel en de rand rood. Model Ab is een vierkant met één diagonaal verticaal; het vlak is geel en de rand, die slechts de omtrek aangeeft, is zwart. Tenzij hun beschrijving anderszins voorschrijft, zijn de symbolen die op deze borden zijn aangebracht zwart of donkerblauw.

De zijde van het bord model Aa van het normale formaat is ongeveer 0,90 m (3 voet) lang; die van het kleine model Aa is ten minste 0,60 m (2 voet) lang. De zijde van het bord model Ab van het normale formaat is ongeveer 0,60 m (2 voet) lang, die van het kleine model Ab is ten minste 0,40 m (1 voet 4 duim) lang.

Wat betreft de keuze tussen de modellen Aa en Ab, zie paragraaf 2 van artikel 5 en paragraaf 1 van artikel 9 van dit Verdrag.

DEEL B. — SYMBOLEN VOOR GEVAARSBORDEN EN VOORSCHRIFTEN VOOR HET GEBRUIK VAN DERGELIJKE BORDEN**1. Gevaarlijke bocht of bochten**

De waarschuwing voor een gevaarlijke bocht of een opeenvolging van gevaarlijke bochten wordt door een van de volgende symbolen aangegeven, naargelang welk bord toepasselijk is :

A, 1a : bocht naar links;

A, 1b : bocht naar rechts;

A, 1c : dubbele bocht of opeenvolging van meer dan twee bochten, de eerste naar links;

A, 1d : dubbele bocht of opeenvolging van meer dan twee bochten, de eerste naar rechts.

2. Gevaarlijke daling

Ten einde te waarschuwen voor een steile daling, wordt symbool A, 2a gebruikt met bord model Aa, of symbool A, 2b met bord model Ab.

Het linkerdeel van symbool A, 2a beslaat de linkerhoek van het bord en de onderkant beslaat de hele breedte van het bord. Het cijfer op de symbolen A, 2a en A, 2b geeft de hellingshoek aan in percenten uitgedrukt; dit kan worden vervangen door de verhouding (1:10). De Verdragsluitende Partijen mogen echter, met inachtneming voor zover mogelijk van de bepalingen van paragraaf 2 van artikel 5 van dit Verdrag, in plaats van symbool A, 2a of A, 2b, symbool A, 2c gebruiken indien zij het bord model Aa hebben aangenomen, en symbool A, 2d, indien zij het bord model Ab hebben aangenomen.

3. Steile helling

Ten einde te waarschuwen voor een steile helling, wordt het symbool A, 3a gebruikt met bord model Aa, of symbool A, 3b met bord model Ab.

Het rechterdeel van symbool A, 3a beslaat de rechterhoek van het bord en de onderkant beslaat de hele breedte van het bord. Het cijfer op de symbolen A, 3a en A, 3b geeft de hellingshoek aan in percenten

uitgedrukt; dit kan worden vervangen door de verhouding (1:10). De Verdragsluitende partijen die symbool A, 2c hebben gekozen als symbool voor een gevaarlijke daling, mogen echter symbool A, 3c gebruiken in plaats van A, 3a en de Verdragsluitende Partijen, die symbool A, 2d hebben gekozen, mogen echter symbool A, 3d gebruiken in plaats van A, 3b.

4. Rijbaanversmalling

De waarschuwing dat de rijbaan verderop smaller wordt, wordt gegeven door symbool A, 4a of door een symbool dat de begrenzing van de weg duidelijk aangeeft, zoals A, 4b.

5. Beweegbare brug

De waarschuwing voor een beweegbare brug wordt gegeven door symbool A, 5.

Een rechthoekig bord van model A, 29a, beschreven in Bijlage 3, deel C, kan worden geplaatst onder het gevaarsbord met symbool A, 5, mits de borden van model A, 29b en A, 29c, in die Bijlage beschreven, zijn opgesteld op ongeveer een derde en twee derde van de afstand tussen het bord met symbool A, 5 en de beweegbare brug.

6. Uitweg op een kaai of een oever

De waarschuwing dat de weg even verder uitkomt op een kaai of een oever, wordt gegeven door symbool A, 6.

7. Ongelijk wegdek

De waarschuwing voor uitholling overdwers, bruggen in ezelsrug, ezelsrug of weggedeelten waar de rijbaan zich in slechte toestand bevindt, wordt gegeven door symbool A, 7a.

Een waarschuwing voor een brug in ezelsrug of een ezelsrug kan worden gegeven door symbool A, 7b in plaats van door symbool A, 7a.

Een waarschuwing voor een uitholling overdwers of kuil kan worden gegeven door symbool A, 7c in plaats van door symbool A, 7a.

8. Glibberige baan

De waarschuwing dat het komende weggedeelte uitzonderlijk glad kan zijn, wordt gegeven door symbool A, 8.

9. Kiezelprojectie

De waarschuwing voor een weggedeelte met kiezelprojectie wordt gegeven door symbool A, 9a, samen met bord model Aa, of door symbool A, 9b, met bord model Ab.

Bij links rijdend verkeer wordt dit symbool in spiegelbeeld aangebracht.

10. Vallende stenen

De waarschuwing voor een weggedeelte waar het gevaar bestaat van steenval en als gevolg daarvan de aanwezigheid van stenen op de rijbaan wordt gegeven door symbool A, 10 a, samen met bord model Aa, dan wel door symbool A, 10b, samen met bord model Ab.

Het rechterdeel van het symbool dient in beide gevallen in de rechterhoek van het bord te staan.

Het symbool mag in spiegelbeeld worden aangebracht.

11. Oversteekplaats voor voetgangers

De waarschuwing voor een oversteekplaats voor voetgangers die is aangegeven door wegmarkeringen dan wel door borden model E, 11a of E, 11b, wordt gegeven door symbool A, 11, waarvan twee modellen bestaan, A, 11a en A, 11b.

Dit symbool mag in spiegelbeeld worden aangebracht.

12. Kinderen

De waarschuwing voor een weggedeelte dat veel door kinderen wordt gebruikt, zoals bij de uitgang van een school of speelplaats, wordt gegeven door symbool A, 12.

Dit symbool mag in spiegelbeeld worden aangebracht.

13. Oversteekplaats fietsers en bromfietzers

De waarschuwing dat men een plaats nadert waar fietsers en bromfietzers zich dikwijls op de openbare weg begeven of deze oversteken, wordt gegeven door symbool A, 13.

Dit symbool mag in spiegelbeeld worden aangebracht.

14. Overstekend vee of andere dieren

De waarschuwing voor een weggedeelte waar dieren plegen over te steken, wordt gegeven door een symbool met het silhouet van de diersoort, vee of wild, dat men daar het veelvuldigst op de weg aantreft, zoals symbool A, 14a voor vee en symbool A, 14b voor wild.

Dit symbool mag in spiegelbeeld worden aangebracht.

15. Werken

De waarschuwing dat op het komende weggedeelte werk in uitvoering is, wordt gegeven door symbool A, 15.

16. Verkeerslichten

Indien het onontbeerlijk wordt geacht het verkeer te waarschuwen dat het een weggedeelte nadert waarop het verkeer door verkeerslichten van het driekleurenstelsel wordt geregeld — omdat de weggebruikers een dergelijk weggedeelte niet verwachten — wordt symbool A, 16 gebruikt. Er zijn drie modellen van symbool A, 16 : A, 16a, A, 16b en A, 16c, die overeenkomen met de rangschikking van de lichten van het driekleurenstelsel zoals beschreven in de paragrafen 4 tot 6 van artikel 23 van dit Verdrag.

Dit symbool is in dezelfde drie kleuren als die van de lichten waarvoor het waarschuwt.

17. Vliegveld

De waarschuwing voor laag vliegende vliegtuigen boven een openbare weg, die bezig zijn te landen op, of op te stijgen van een vliegveld, wordt gegeven door symbool A, 17.

Dit symbool mag in spiegelbeeld worden aangebracht.

18. Zijwind

De waarschuwing dat op een bepaald weggedeelte dikwijls sterke zijwind voorkomt, wordt gegeven door symbool A, 18.

Dit symbool mag in spiegelbeeld worden aangebracht.

19. Tweerichtingsverkeer

De waarschuwing dat op een weggedeelte het verkeer zich tijdelijk of permanent in beide richtingen voortbeweegt op dezelfde rijbaan, terwijl op het daarvoor gelegen weggedeelte het verkeer zich in slechts één richting voortbeweegt dan wel de openbare weg bestond uit verscheidene rijbanen, elk bestemd voor verkeer in één richting, wordt gegeven door symbool A, 19.

Het teken met dit symbool wordt herhaald bij het begin van dit weggedeelte en tevens langs dit weggedeelte zo dikwijls als nodig wordt geacht. In de landen waar het verkeer links houdt, worden de pijlen omgewisseld.

20. Andere gevaren

De waarschuwing voor een weggedeelte met gevaren van andere aard dan die welke zijn genoemd in paragrafen 1 tot 19 of in Bijlagen 2 en 3, kan worden gegeven door symbool A, 20.

De Verdragsluitende Partijen kunnen echter beeldsymbolen gebruiken overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 1, a, ii, van artikel 3 van dit Verdrag.

Symbool A, 20 kan met name worden gebruikt om te waarschuwen voor kruisingen met een spoorbaan waarover het spoorverkeer zich zeer langzaam voortbeweegt waar het wegverkeer wordt geregeld door een spoorbegeleider die de spoorvoertuigen begeleidt en met de hand de noodzakelijke tekens geeft.

VERKEERSBORDEN DIE DE VOORRANG OP KRUISPUNTEN REGELEN, GEVAARSBORDEN BIJ DE TOEGANGSWEGEN TOT KRUISPUNTEN EN BORDEN DIE DE VOORRANG REGELEN OP SMALLE WEGGEDEELTEN

NOOT — Bij een kruispunt van een openbare weg met een voorrangsweg waarin zich een bocht bevindt, kan onder de gevaarsborden die voor het kruispunt waarschuwen, of onder de borden die de voorrang regelen, ongeacht of deze al of niet bij het kruispunt zijn opgesteld, een bord worden geplaatst met een schematische plattegrond van het kruispunt die de loop van de voorrangsweg aangeeft.

DEEL A — VERKEERSBORDEN DIE DE VOORRANG OP KRUISPUNTEN REGELEN

1. Het bord : « VOORRANG VERLENEN »

Het bord « VOORRANG VERLENEN » is het teken B,1. Het bestaat uit een gelijkzijdige driehoek, waarvan één zijde horizontaal en met de daartegenover liggende hoek eronder. De achtergrond is wit of geel en de rand rood. Op dit bord mag geen symbool worden aangebracht.

De zijde van het bord van het normale formaat is ongeveer 0,90 m (3 voet) lang; de zijde van het bord van het kleine formaat is ten minste 0,60 m (2 voet) lang.

2. Verkeersbord : « STOP »

Het bord « STOP » is bord B,2, waarvan twee modellen bestaan :

Het model B,2a is achthoekig met rode achtergrond waarop het woord « STOP » in het Engels of in de taal van de desbetreffende Staat; de hoogte van dit woord is ten minste een derde van de hoogte van het bord;

Het model B,2b is rond met een witte of gele achtergrond en een rode rand daarbinnen staat het bord B,1, zonder enig opschrift, en bovenaan met grote letters, het woord « STOP » in zwart of donkerblauw, in het Engels of in de taal van de desbetreffende Staat.

De hoogte van het normale formaat van bord B, 2 en de diameter van het normale formaat van bord B,2b zijn ongeveer 0,90 m (3 voet); dezelfde afmetingen van deze borden van het kleine formaat zijn ten minste 0,60 m (2 voet).

Wat betreft de keuze tussen modellen B,2a en B,2b, zie paragraaf 2 van artikel 5 en paragraaf 3 van artikel 10 van dit Verdrag.

3. Verkeersbord : « VOORRANGSWEG »

Het bord « VOORRANGSWEG » is teken B,3. Het bestaat uit een vierkant waarvan één diagonaal verticaal staat. De buitenste rand van het bord is zwart; het bord toont in het midden een geel of oranje vierkant met een zwarte omlijsting. De ruimte tussen beide vierkanten is wit.

De zijde van dit bord van het normale formaat is ongeveer 0,50 m (1 voet 8 duim); de zijde van het bord van het kleine formaat is ten minste 0,35 m (1 voet 2 duim).

4. Verkeersbord : « EINDE VOORRANGSWEG »

Het bord « EINDE VOORRANGSWEG » is teken B,4. Dit bestaat uit bord B,3, als hierboven beschreven waarop in het midden een zwarte of grijze band is aangebracht, die loodrecht staat op de zijden links- en rechtsboven van het vierkant, dan wel parallel lopende zwarte of grijze lijnen die een zodanige band vormen.

DEEL B — GEVAARSBORDEN BIJ TOEGANGSWEGEN TOT KRUISPUNTEN

1. Borden

Gevaarsborden bij toegangswegen tot kruispunten zijn model Aa of model Ab zoals beschreven in Bijlage 1, deel A.

2. Symbolen

De symbolen zijn zwart of donkerblauw.

a) Wat het op bord Aa of Ab aan te brengen symbool betreft, dient onderscheid te worden gemaakt tussen de volgende gevallen :

i) Bij een kruispunt waar de voorrang is zoals voorgeschreven bij de algemene voorrangregel die in het land van kracht is, wordt symbool A,21a gebruikt met bord Aa en symbool A,21b met bord Ab. Symbolen A,21a en A,21b mogen worden vervangen door symbolen, die de aard van het kruispunt duidelijker aangeven, zoals A,21c; A,21d; A,21e; A,21f en A,21g.

ii) Bij een kruispunt met een openbare weg waarop de weggebruikers voorrang moeten verlenen, wordt het symbool A,22a gebruikt.

Symbool A,22a mag worden vervangen door symbolen die de aard van het kruispunt duidelijker aangeven, zoals A,22b en A,22c.

Deze symbolen mogen alleen op een openbare weg worden geplaatst indien de verkeersborden B,1 en B,2 zijn geplaatst op de weg of wegen waarmee deze weg het kruispunt vormt en waarvoor de waarschuwing is bedoeld, of indien deze wegen van zodanige aard zijn (bij voorbeeld paden of aardewegen) dat ingevolge de nationale wetgeving, de bestuurders die zich daarop bevinden bij het kruispunt voorrang moeten verlenen, ook indien dergelijke borden niet zijn geplaatst. Het gebruik van deze symbolen op wegen waarop bord B,3 is aangebracht, wordt tot uitzonderlijke gevallen beperkt.

iii) Bij een kruispunt met een openbare weg waarop de bestuurders voorrang moeten verlenen, wordt, indien bord B,1 « VOORRANG VERLENEN » bij het kruispunt is geplaatst symbool A,23 gebruikt.

Indien het bord « STOP » B,2 bij het kruispunt is geplaatst, wordt symbool A,24a of A,24b gebruikt, al naar gelang welk model overeenstemt met het geplaatste bord B,2.

In plaats van bord Aa met deze symbolen kan echter ook bord B,1 of B,2 worden gebruikt, overeenkomstig paragraaf 6 van artikel 10 van dit Verdrag.

iv) Bij een kruispunt met rondgaand verkeer wordt symbool A,25 gebruikt. Waar het verkeer links houdt, worden de pijlen andersom geplaatst.

b) Indien het verkeer bij een kruispunt wordt geregeld door verkeerslichten, wordt bord Aa of Ab, met symbool A,16, zoals beschreven in Bijlage 1, deel B, geplaatst, ter aanvulling of vervanging van de in dit deel beschreven borden.

DEEL C — VERKEERSBORDEN DIE DE VOORRANG REGELEN OP SMALLE DOORGANGEN

1. Verkeersbord dat aanduidt dat het tegemoetkomend verkeer voorrang heeft

Indien op een smalle doorgang, waar het kruisen moeilijk of onmogelijk is het verkeer wordt geregeld, en indien, omdat de bestuurders die hele doorgang 's nachts en overdag duidelijk kunnen zien, de regeling van het verkeer bestaat uit het voorrang verlenen aan het verkeer in één richting, en niet door het plaatsen van verkeerslichten, wordt bord B,5, « VOORRANG VOOR TEGEMOETKOMEND VERKEER » geplaatst met de voorzijde naar het verkeer dat geen voorrang heeft. Dit bord geeft aan dat het verboden is zich op de smalle doorgang te begeven zo lang het niet mogelijk is tot het eind van die doorgang te rijden zonder de tegemoetkomende voertuigen tot stoppen te dwingen.

Dit bord is rond, met een witte of gele achtergrond en een rode rand; de pijl die aangeeft welke rijrichting voorrang heeft, is zwart en de pijl die de andere rijrichting aangeeft, rood.

In landen waar het verkeer links houdt, wordt de plaats van de pijlen omgewisseld.

2. Verkeersbord dat aanduidt dat men voorrang heeft op het tegemoetkomend verkeer.

Om de bestuurders kenbaar te maken dat zij op een smal weggedeelte voorrang hebben op tegemoetkomende voertuigen, wordt bord B,6 gebruikt.

Dit bord is rechthoekig met een blauwe achtergrond; de naar boven wijzend pijl is wit, de andere rood.

Waar het verkeer links houdt, wordt de plaats van de pijlen omgewisseld.

Indien bord B,6 wordt gebruikt, moet bord B,5 op de weg worden geplaatst aan het andere eind van het smalle weggedeelte, voor het verkeer in tegenovergestelde richting.

Bijlage 3

VERKEERSBORDEN BETREFFENDE OVERWEGEN

DEEL A — GEVAARSBORDEN

Hiervoor wordt bord Aa of Ab gebruikt, als beschreven in Bijlage 1, deel A. Wat het op dit bord aan te brengen symbool betreft, dient onderscheid te worden gemaakt tussen de volgende gevallen :

a) De waarschuwing voor overwegen met slagbomen of met halve slagbomen die schuins tegenover elkaar aan elke zijde van het spoor zijn geplaatst, wordt gegeven door symbool A, 26.

b) De waarschuwing voor andere typen overwegen wordt gegeven door symbool A, 27, waarvan twee modellen zijn : A, 27a en A, 27b.

c) Voor een waarschuwing voor een kruising met een tramlijn, mits een dergelijke kruising geen overweg is als bedoeld in artikel 1 van dit Verdrag, mag symbool A, 28 worden gebruikt.

NOOT — Indien het noodzakelijk wordt geacht te waarschuwen voor een kruising van een weg en een spoor waarover het spoorverkeer zich zeer langzaam voortbeweegt en waar het wegverkeer wordt geregeld door een spoorbegeleider die de spoorvoertuigen begeleidt en met de hand de noodzakelijke tekens geeft, wordt bord A, 20 gebruikt, zoals beschreven in bijlage 1, deel B.

DEEL B — VERKEERSBORDEN VLAK BIJ OVERWEGEN TE PLAATSEN

Er zijn drie modellen van bord B, 7 zoals bedoeld in paragraaf 2 van artikel van dit Verdrag : B, 7a, B, 7b en B, 7c.

Modellen B, 7a en B, 7b hebben een witte of gele achtergrond met een rode of zwarte rand; model B, 7c heeft een witte of gele achtergrond met een zwarte rand; het opschrift op model B, 7c heeft zwarte letters.

Model B, 7b wordt uitsluitend gebruikt indien de spoorlijn uit ten minste twee sporen bestaat; bij het model B, 7c mag alleen dan een onderbord worden gebruikt wanneer de spoorlijn uit ten minste twee sporen bestaat, in welk geval het bord het aantal sporen moet aangeven.

De normale lengte van de balken van het kruis is ten minste 1,20 m (4 voet). Indien er niet voldoende ruimte is, mag het bord ook worden geplaatst met de punten van de balken naar boven en naar beneden.

DEEL C — AANVULLENDE VERKEERSBORDEN BIJ TOEGANGSWEGEN TOT OVERWEGEN

De borden genoemd in paragraaf 3 van artikel 35 van dit Verdrag, zijn de borden A, 29a, A, 29b en A, 29c. De banden moeten schuin naar beneden lopen in de richting van de rijbaan.

Het gevaarsbord voor overwegen mag boven de tekens A, 29b en A, 29c worden geplaatst op dezelfde wijze als het boven het bord A, 29a moet worden geplaatst.

Bijlage 4

VERKEERSBORDEN DIE EEN BEPAALD VOORSCHRIFT INHOUDEN MET UITZONDERING VAN DE BORDEN BETREFFENDE VOORRANG, STILSTAAN EN PARKEREN

NOOT — Voor voorrangsborde, zie bijlage 2; voor borden betreffende stilstaan en parkeren, zie Bijlage 6.

DEEL A — VERBODSBORDEN OF BEPERKENDE BORDEN

1. Kenmerken van de borden en symbolen

a) De verbodsborden en de beperkende borden zijn rond; hun diameter is ten minste 0,60 m (2 voet) buiten de bebouwde kommen en ten minste 0,40 m (16 duim) binnen de bebouwde kommen.

b) Tenzij bij de beschrijving van de borden anders is aangegeven, hebben de verbodsborden en de beperkende borden een witte of gele achtergrond met een brede rode rand; de symbolen en eventueel nodige opschriften zijn zwart of donkerblauw en indien er schuine banden op voorkomen, zijn deze rood en lopen van links boven naar rechts beneden.

2. Beschrijving van de borden

a) Algeheel en beperkt inrijverbod

i) De aanduiding dat het voor alle voertuigen verboden is een weg in te rijden, wordt gegeven door bord C, 1, « VERBODEN TOEGANG », waarvan twee modellen zijn : C, 1a en C, 1b.

ii) De aanduiding dat alle verkeer met voertuigen in beide richtingen is verboden, wordt gegeven door bord C, 2, « VERKEER VERBODEN IN BEIDE RICHTINGEN ».

iii) De aanduiding dat het slechts voor een bepaald soort voertuigen of weggebruikers verboden is een weg in te rijden, wordt gegeven door een bord met als symbool een silhouet van het type voertuig of weggebruiker dat hier niet mag rijden. Tekens C, 3a, C, 3b, C, 3c, C, 3d, C, 3e, C, 3f, C, 3g, C, 3h, C, 3j, en C, 3k hebben de volgende betekenissen :

C, 3a « VERBODEN TOEGANG VOOR MOTORVOERTUIGEN BEHALVE VOOR MOTORFIETSEN ZONDER ZIJSPAN »

C, 3b « VERBODEN TOEGANG VOOR MOTORFIETSEN »

C, 3b « VERBODEN TOEGANG VOOR FIETSEN »

C, 3d « VERBODEN TOEGANG VOOR BROMFIETSEN »

C, 3e « VERBODEN TOEGANG VOOR VRACHTVOERTUIGEN »

Een opschrift met een tonnagecijfer, hetzij in een lichte kleur op het silhouet van het voertuig, hetzij overeenkomstig paragraaf 4 van artikel 8 van dit Verdrag, op een onderbord dat onder bord C, 3e is aangebracht, betekent dat het verbod alleen geldt indien het hoogste toegelaten gewicht van het voertuig of van de sleep dit cijfer te boven gaat.

C, 3f « VERBODEN TOEGANG VOOR ALLE MOTORVOERTUIGEN MET AANHANGWAGEN(S), MET UITZONDERING VAN EEN OPLEGGER OF VAN EEN AANHANGWAGEN MET EEN AS »

Een opschrift met een tonnagecijfer, hetzij in een lichte kleur op het silhouet van het voertuig, hetzij overeenkomstig paragraaf 3 van artikel 8 van dit Verdrag, op een onderbord dat onder bord C, 3f is aangebracht, betekent dat het verbod alleen geldt indien het hoogste toegelaten gewicht van de aanhangwagen dit cijfer te boven gaat.

De Verdragsluitende Partijen kunnen, in gevallen waarin zij zulks nodig achten, op het symbool het silhouet van de achterzijde van de vrachtauto vervangen door het achterste deel van een personenauto, en het silhouet van de aanhangwagen door dat van een aanhangwagen, die aan een personenauto kan worden gekoppeld.

C, 3g « VERBODEN TOEGANG VOOR VOETGANGERS »

C, 3h « VERBODEN TOEGANG VOOR GESPANNEN »

C, 3j « VERBODEN TOEGANG VOOR HANDKARREN »

C, 3k « VERBODEN TOEGANG VOOR LANDBOUWVOERTUIGEN MET MOTOR »

NOOT — De Verdragsluitende Partijen kunnen op tekens C, 3a tot en met C, 3k de schuine rode band, die van links boven naar rechts onder loopt, weglaten of, mits zulks het niet moeilijker maakt het symbool te zien en te begrijpen, deze band niet onderbreken waar deze door het symbool heen loopt.

iv) De aanduiding dat de toegang voor verschillende soorten voertuigen of weggebruikers is verboden, mag worden gegeven, hetzij door evenveel verbodsborden te plaatsen als er verboden soorten zijn, dan wel door één enkel verbodsbord dat de silhouetten toont van de verschillende soorten voertuigen of weggebruikers voor wie dit toegangsverbod geldt. De borden C, 4a « VERBODEN VOOR MOTORVOERTUIGEN » en C, 4b « VERBODEN VOOR MOTORVOERTUIGEN EN GESPANNEN » zijn voorbeelden hiervan.

Borden met meer dan twee silhouetten mogen niet buiten de bebouwde kommen worden geplaatst, en borden met meer dan drie silhouetten mogen niet binnen de bebouwde kommen worden geplaatst.

v) De aanduiding dat de toegang is verboden voor voertuigen waarvan het gewicht of de afmetingen bepaalde maxima te boven gaan, wordt met de volgende borden gegeven :

C, 5 « VERBODEN TOEGANG VOOR VOERTUIGEN WAARVAN DE BREEDTE GROTER IS DAN ... METER (... VOET) »

C, 6 « VERBODEN TOEGANG VOOR VOERTUIGEN WAARVAN DE HOOGTE GROTER IS DAN ... METER (... VOET) »

C, 7 « VERBODEN TOEGANG VOOR VOERTUIGEN WAARVAN HET GEWICHT IN BELADEN TOESTAND HOGER IS DAN ... TON »

C, 8 « VERBODEN TOEGANG VOOR VOERTUIGEN WAARVAN DE ASDRUK GROTER IS DAN ... TON »

C, 9 « VERBODEN TOEGANG VOOR VOERTUIGEN OF SLEPEN WAARVAN DE LENGTE GROTER IS DAN ... METER (... VOET) ».

vi) De aanduiding dat voertuigen niet dichter achter elkaar mogen rijden dan de op het verkeersbord aangeduide afstand wordt gegeven door bord C, 10 « VERBOD MET VOERTUIGEN MINDER DAN ... METER AFSTAND TE HOUDEN ».

b) Verbod af te slaan

De aanduiding dat het verboden is links of rechts af te slaan al naar gelang de richting van de pijl, wordt gegeven door bord C, 11a « VERBOD LINKS AF TE SLAAN », of door bord C, 11b « VERBOD RECHTS AF TE SLAAN ».

c) Verbod te keren

De aanduiding dat het verboden is te keren, wordt gegeven door bord C, 12 « VERBOD TE KEREN ».

d) Inhaalverbod

i) De aanduiding dat, als aanvulling op de algemene regels die met betrekking tot inhalen van kracht zijn, het inhalen door motorvoertuigen, met uitzondering van tweewielige bromfietsen en tweewielige motorfietsen zonder zijspan, op een bepaalde weg is verboden, wordt gegeven door bord C, 13a « VERBOD IN TE HALEN ».

Er zijn twee modellen van dit bord : C, 13aa en C, 13ab.

ii) De aanduiding dat inhalen alleen is verboden voor voertuigen gebruikt voor het vervoer van goederen, met een hoogste toegelaten gewicht hoger dan 3,5 ton (7 700 pond), wordt gegeven door bord C, 13b « VERBOD IN TE HALEN VOOR VOERTUIGEN GEBRUIKT VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN ».

Er zijn twee modellen van dit bord : C, 13ba en C, 13bb.

Een opschrift op een onderbord dat onder het bord wordt geplaatst, overeenkomstig paragraaf 4 van artikel 8 van dit Verdrag, kan het hoogste toegelaten gewicht waarboven het verbod geldt, wijzigen.

iii) In landen waar het verkeer links houdt, worden de kleuren van de voertuigen die op de borden C, 13aa en C, 13ab zijn afgebeeld, omgewisseld.

e) Snelheidsbeperking

De aanduiding van een snelheidsbeperking wordt gegeven door bord C, 14 « MAXIMUMSNELHEID BEPERKT TOT HET AANGEGEVEN CIJFER ». Het cijfer op het bord geeft de maximumsnelheid aan in de meeteenheid van het stelsel dat in het betrokken land gemeenlijk wordt gebruikt om er snelheden in uit te drukken. Achter of onder het cijfer dat de snelheid aangeeft kan, bij voorbeeld « km » (kilometers) of « m » (mijlen) worden toegevoegd.

Ten einde een snelheidsbeperking aan te geven voor voertuigen die een hoogste toegelaten gewicht te boven gaan, wordt het cijfer dat hierop betrekking heeft, op een onderbord aangegeven, welk bord onder het verkeersbord wordt geplaatst, overeenkomstig paragraaf 4 van artikel 8 van dit Verdrag.

f) Verbod de geluidstoestellen te gebruiken

De aanduiding dat het verboden is de geluidstoestellen te gebruiken, behalve om een ongeluk te vermijden, wordt gegeven door bord C, 15 « VERBOD DE GELUIDSTOESTELLEN TE GEBRUIKEN ». Indien dit bord niet is geplaatst bij het begin van een bebouwde kom, of kort na een bord dat de bebouwde kom aangeeft, wordt het vergezeld van een onderbord, model 2, beschreven in Bijlage 7, waarop de afstand is aangegeven waarover het verbod geldt. Het verdient aanbeveling dit bord niet bij het begin van een bebouwde kom te plaatsen, indien dit verbod voor alle bebouwde kommen geldt, en er voor te zorgen dat het bord, dat bij het begin van de bebouwde kom is geplaatst, de weggebruikers ervan in kennis stelt dat de verkeersregels die in dat land voor de bebouwde kommen gelden van dit punt af van toepassing zijn.

g) Verbod voorbij te rijden zonder te stoppen

Bij het naderen van een douanekantoor waar stoppen verplicht is, wordt hiervan kennis gegeven door bord C, 16 « VERBOD VOORBIJ TE RIJDEN ZONDER TE STOPPEN ». Onverminderd artikel 8 van dit Verdrag, bevat het symbool van dit bord het woord « DOUANE », bij voorkeur in twee talen; de Verdragsluitende Partijen die het bord C, 16 gebruiken, moeten trachten tot een regionale overeenkomst te komen, zodat het woord « DOUANE » op alle door hen geplaatste borden in dezelfde taal voorkomt.

Dit bord kan ook worden gebruikt om de bestuurders ervan in kennis te stellen dat stoppen ook om andere redenen verplicht is; in dit geval dient het woord « DOUANE » te worden vervangen door een ander kort opschrift dat de reden voor het verplichte stoppen aangeeft.

h) Einde van verboden of beperkingen

i) Het punt waar alle verboden ophouden die door verbodsborden zijn aangeduid ten aanzien van rijdende voertuigen, wordt aangegeven door bord C, 17a « EINDE VAN ALLE PLAATSELIJKE VERBODEN VOOR RIJDENDE VOERTUIGEN ». Dit bord is rond met een witte of gele achtergrond; het mag geen rand hebben ofwel alleen een smalle zwarte lijn en toont een schuine band van rechts boven naar links beneden, die zwart of grijs mag zijn of die kan bestaan uit zwarte of grijze oevenwijdiglopende strepen.

ii) Het punt waar een bepaald verbod of een bepaalde beperking voor rijdende voertuigen ophoudt, wordt aangegeven door bord C, 17b « EINDE SNELHEIDSBEPERKING » of C, 17c « EINDE INHAAL-VERBOD ». Deze borden moeten gelijk zijn aan bord C, 17a, maar tonen bovendien in lichtgrijs, het symbool van het verbod of de beperking waaraan hier een eind is gekomen.

Onverminderd de bepalingen van paragraaf 1 van artikel 6 van dit Verdrag, kunnen de verkeersborden bedoeld in deze paragraaf h) worden aangebracht aan de achterkant van de borden die het verbod of de beperking aanduiden en die zijn bedoeld voor het verkeer uit tegenovergestelde richting.

DEEL B. — GEBODSBORDEN

1. Algemene kenmerken van de borden en symbolen

a) Gebodsborden zijn rond; hun diameter is ten minste 0,60 m (2 voet) buiten de bebouwde kommen en ten minste 0,40 m (16 duim) binnen de bebouwde kommen. Borden met een diameter van ten minste 0,30 m (12 duim) mogen echter worden gebruikt samen met verkeerslichten of op verkeerszuilen op vluchtheuvels.

b) Tenzij anderszins bepaald, zijn deze borden blauw met witte symbolen of met symbolen in een lichte kleur, ofwel zijn de borden wit met een rode rand en de symbolen zwart.

2. Beschrijving van de borden

a) Verplichte richting

De richting die voertuigen verplicht zijn te volgen, of de enige richting(en) die zij mogen volgen, worden aangegeven door model D, 1a,

van bord D, 1, « VERPLICHTE RICHTING », waarop de pijl of pijlen staan die in de juiste richting of richtingen wijzen. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 1 van dit Deel kan in plaats van bord D, 1a, echter ook bord D, 1b, worden gebruikt. Bord D, 1b, is zwart met een witte rand en een wit symbool.

b) Bord D, 2, « AAN DEZE ZIJDE VOORBIJRIJDEN », dat, onverminderd de bepalingen van paragraaf 1 van artikel 6 van dit Verdrag, op een vluchtheuvel of vóór een belemmering op de rijbaan is geplaatst, betekent dat de voertuigen de vluchtheuvels en de belemmering moeten voorbijrijden aan de zijde die door de pijl is aangegeven.

c) Kruispunt met verplicht rondgaand verkeer

Bord D, 3, « KRUISPUNT MET VERPLICHT RONDGAAND VERKEER » stelt de bestuurders ervan in kennis dat zij zich moeten houden aan de regels met betrekking tot de kruispunten met verplicht rondgaand verkeer.

In de landen waar het verkeer links houdt, wordt de richting van de pijlen omgedraaid.

d) Verplicht fietspad

Bord D, 4, « VERPLICHT FIETSPAD », stelt de fietsers ervan in kennis dat zij gebruik moeten maken van het fietspad aan het begin waarvan het bord is geplaatst en het stelt de bestuurders van andere voertuigen ervan in kennis dat zij geen gebruik mogen maken van het fietspad. Van de bestuurders van bromfietsen kan echter worden verlangd dat zij het fietspad gebruiken, indien de nationale wetgeving daarin voorziet of indien deze eis kenbaar is gemaakt door een toegevoegd bord met een opschrift of met het symbool van verkeersbord C, 3d.

e) Verplicht voetpad

Bord D, 5, « VERPLICHT VOETPAD » stelt de voetgangers ervan in kennis dat zij gebruik moeten maken van het pad aan het begin waarvan het bord is geplaatst, en het stelt alle andere weggebruikers ervan in kennis dat zij geen gebruik mogen maken van het voetpad.

f) Verplicht ruiterspad

Bord D, 6 « VERPLICHT RUITERPAD » stelt de ruiters ervan in kennis dat ze gebruik moeten maken van het pad aan het begin waarvan het bord is geplaatst, en het stelt alle andere weggebruikers ervan in kennis dat zij geen gebruik mogen maken van het ruiterspad.

g) Verplichte minimumsnelheid

Bord D, 7 « VERPLICHTE MINIMUMSNELHEID » betekent dat de voertuigen gebruik makend van de weg aan het begin waarvan het bord is geplaatst, niet langzamer mogen rijden dan de snelheid die op het bord is aangegeven, terwijl het op het bord aangebrachte cijfer de verplichte minimumsnelheid uitdrukt in de eenheid die algemeen wordt gebruikt om er de snelheid van de voertuigen in het land in kwestie in uit te drukken. Achter het cijfer dat de snelheid aangeeft kan bij voorbeeld « km » (kilometers) of « m » (mijlen) worden toegevoegd.

h) Einde van verplichte minimumsnelheid

Bord D, 8, « EINDE VAN VERPLICHTE MINIMUMSNELHEID » betekent dat de verplichte minimumsnelheid die is voorgeschreven door bord D, 7, niet langer van kracht is. Bord D, 8, is gelijk aan bord D, 7, behalve dat er een schuine rode band over loopt, van rechts boven naar links beneden.

i) Sneeuwkettingen verplicht

Bord D, 9, « SNEEUWKETTINGEN VERPLICHT » betekent dat op voertuigen aan het begin van de openbare weg waar dit bord is geplaatst, sneeuwkettingen moeten worden aangebracht op ten minste twee van de aangedreven wielen.

Bijlage 5**AANWIJZINGSBORDEN MET UITZONDERING VAN DE BORDEN
BETREFFENDE HET PARKEREN**

NOOT — Voor de aanwijzingsborden betreffende het parkeren zie Bijlage 6.

Algemene kenmerken van de borden en symbolen van delen A tot F.

(Voor de kenmerken van de borden en symbolen van deel G, zie dat deel).

1. De aanwijzingsborden zijn gewoonlijk rechthoekig; de wegwijzers kunnen echter de vorm hebben van een langwerpige rechthoek, waarvan de lange zijde horizontaal is en in een pijlpunt uitloopt.
2. Op de aanwijzingsborden worden de symbolen of opschriften in wit of in lichte kleur aangebracht op een donkere achtergrond; rood mag slechts bij uitzondering worden gebruikt en mag nooit domineren.

DEEL A. — VOORWEGWIJZERS**1. Algemeen geval**

Voorbeelden van voorwegwijzers: E, 1a, E, 1b en E, 1c.

2. Bijzondere gevallen

- a) Voorbeelden van voorwegwijzers voor een DOODLOPENDE weg: E, 2a en E, 2b.
- b) Voorbeeld van voorwegwijzer voor een weg die moet worden gevolgd ten einde links af te slaan, wanneer links afslaan bij het volgende kruispunt is verboden: E, 3.
- c) Voorbeeld van een voorsorteringsbord bij een kruispunt op wegen met verschillende rijstroken: E, 4.

DEEL B — WEGWIJZERS

1. Voorbeelden van wegwijzers die de richting van een plaats aangeven: E, 5a, E, 5b, E, 5c en E, 5d.
2. Voorbeelden van wegwijzers die de richting naar een vliegveld aangeven: E, 6a, E, 6b en E, 6c.
3. De wegwijzer E, 7 geeft de richting aan naar een kampeerterrein.
4. De wegwijzer E, 8 geeft de richting aan naar een jeugdherberg.

**DEEL C — VERKEERSBORDEN TER IDENTIFICATIE VAN EEN
PLAATS**

De lange zijde van de rechthoek die deze borden vormen is horizontaal.

1. Voorbeelden van borden die het begin van een bebouwde kom aangeven: E, 9a en E, 9b.
2. Voorbeelden van borden die het einde van een bebouwde kom aangeven: E, 9c en E, 9d.

Onverminderd de bepalingen van paragraaf 1 van artikel 6 van dit Verdrag, kan dit bord worden aangebracht op de achterkant van het bord dat het begin van een bebouwde kom aangeeft.

DEEL D — BEVESTIGINGSBORDEN

Verkeersbord E, 10 is een voorbeeld van een bevestigingsbord.

Onverminderd de bepalingen van paragraaf 1 van artikel 6 van dit Verdrag, kan dit bord worden aangebracht aan de achterzijde van een ander bord dat bedoeld is voor het verkeer in tegenovergestelde richting.

DEEL E — OVERSTEEKPLAATS VOOR VOETGANGERS

Verkeersbord E, 11a «OVERSTEEKPLAATS VOOR VOETGANGERS» wordt gebruikt om de voetgangers en de bestuurders de plaats aan te duiden van een oversteekplaats voor voetgangers.

Het bord is blauw of zwart, met een witte of gele driehoek en het symbool is zwart of donkerblauw; het symbool is het symbool A, 11.

Bord E, 11b, een ongelijkzijdige vijfhoek met een blauwe achtergrond en een wit symbool, mag echter ook gebruikt worden.

**DEEL F — ANDERE VERKEERSBORDEN MET NUTTIGE AAN-
DUIDINGEN VOOR DE BESTUURDERS VAN VOERTUIGEN**

Deze borden hebben een blauwe achtergrond.

1. Verkeersbord «ZIEKENHUIS»

Dit bord wordt gebruikt om de bestuurders van voertuigen ervan in kennis te stellen dat zij de nodige voorzorgen moeten nemen die vereist zijn in de nabijheid van ziekenhuizen, en vooral, dat zij geen onnodig lawaai maken. Van dit bord bestaan twee modellen: E, 12a en E, 12b.

Het rode kruis op bord E, 12b kan worden vervangen door een van de symbolen zoals bedoeld in paragraaf 2 van deel G.

2. Verkeersbord «EENRICHTINGSWEG»

Er kunnen twee verschillende verkeersborden voor een «éénrichtingsweg» worden geplaatst, wanneer het noodzakelijk wordt geacht voor de weggebruikers te bevestigen dat zij zich op een éénrichtingsweg bevinden.

a) Het bord E, 13a, dat ongeveer met een rechte hoek op de as van de rijbaan wordt geplaatst: dit bord is vierkant.

b) Het bord E, 13b, dat ongeveer parallel met de as van de rijbaan wordt geplaatst; dit bord is een langwerpige rechthoek waarvan de lange zijde horizontaal is. Op de pijl van bord E, 13b kunnen in de landstaal of in een van de landstalen de woorden «één richting» worden aangebracht.

De borden E, 13a en E, 13b kunnen worden geplaatst ongeacht of bij het begin van de weg in kwestie verbods- of gebodsborden zijn geplaatst.

3. Verkeersbord «DOODLOPENDE WEG»

Bord E, 14 «DOODLOPENDE WEG» geplaatst aan het begin van een weg geeft aan dat de weg doodloopt.

4. Verkeersborden die het begin of het einde van een autosnelweg aangeven.

Bord E, 15 «AUTOSNELWEG» wordt geplaatst op het punt van waar de speciale regels, die op een autosnelweg van toepassing zijn, gelden.

Bord E, 16 «EINDE AUTOSNELWEG» wordt geplaatst op het punt waar deze regels niet meer van toepassing zijn.

Bord E, 16 kan ook worden gebruikt en herhaald om te waarschuwen voor het einde van de autosnelweg; de afstand tussen elk bord dat voor dit doel is geplaatst en het einde van de autosnelweg wordt op het onderste deel van het bord aangegeven.

5. Verkeersborden die het begin of het einde van een openbare weg aangeven waarop dezelfde verkeersregels van toepassing zijn als op een autosnelweg.

Bord E, 17 «AUTOWEG» wordt geplaatst op het punt waar bijzondere verkeersregels van toepassing worden op wegen die geen autosnelwegen zijn, maar die uitsluitend zijn bestemd voor autoverkeer en waarop aanpalende eigendommen geen uitweg hebben. Een onderbord kan onder bord E, 17 worden geplaatst om aan te geven dat, als uitzondering, de toegang tot aanpalende eigendommen voor auto's is toegestaan.

Bord E, 18 «EINDE VAN EEN AUTOWEG» kan tevens worden gebruikt en herhaald om te waarschuwen voor het einde van die weg; de afstand tussen elk bord dat voor dit doel is geplaatst en het einde van de weg moet op het onderste deel van het bord aangegeven zijn.

6. Verkeersborden die een bus- of tramhalte aangeven

E, 19 «BUSHALTE» en E, 10 «TRAMHALTE».

7. Verkeersbord «BRUIKBAAARHEID VAN DE WEG»

Bord E, 21 «BRUIKBAAARHEID VAN DE WEG» wordt gebruikt om aan te duiden of een bergweg, en speciaal een weggedeelte dat over een pas loopt, voor het verkeer is geopend of gesloten; het bord wordt geplaatst bij het begin van de weg of wegen die naar het betrokken weggedeelte leiden.

De naam van het weggedeelte (of van de pas) wordt met witte letters aangegeven. Op het voorbeeld is de naam « Furka » gedrukt. De panelen 1, 2 en 3 kunnen worden verwijderd.

Indien het weggedeelte is gesloten, is paneel 1 rood en het opschrift « GESLOTEN »; indien het weggedeelte open is, is paneel 1 groen en het opschrift « GEOPEND ». De opschriften worden met witte letters aangebracht, en liefst in verschillende talen.

De panelen 2 en 3 hebben een witte achtergrond met zwarte opschriften en symbolen.

Indien het weggedeelte geopend is, blijft paneel 3 leeg en paneel 2 is, al naa, gelang van de toestand van de weg, leeg of vertoont bord D, 9 « SNEEUWKETTINGEN VERPLICHT », of symbool E, 22 « KETTINGEN OF SNEEUWBANDEN AANBEVOLEN ». Dit symbool moet zwart zijn.

Indien het weggedeelte is gesloten, staat op paneel 3 de naam van de plaats tot waar de weg geopend is en paneel 2 toont, naar gelang van de toestand van de weg, het opschrift « GEOPEND TOT » dan wel symbool E, 22 of teken D, 9.

DEEL G — VERKEERSBORDEN DIE MEDEDELINGEN BEVATTEN OMTRENT VOORZIENINGEN DIE VOOR DE WEGGEBRUIKERS NUTTIG KUNNEN ZIJN

1. Kenmerken van de borden en symbolen van dit deel

a) « F »-borden hebben een blauwe of groene achtergrond; hierop is een witte of gele rechthoek aangebracht waarop het symbool wordt afgebeeld.

b) Op de blauwe of groene band aan de onderzijde van het bord kan de afstand tot de aangeduide voorziening, of tot het begin van de weg die daarheen leidt in wit worden aangegeven; op het bord dat symbool F, 5 toont kan het woord « HOTEL » of « MOTEL » op dezelfde wijze worden aangegeven. Deze borden kunnen ook worden geplaatst bij het begin van de weg die naar de voorziening leidt, ze kunnen dan een witte richtingspijl tonen op het blauwe of groene onderste deel van het bord. Het symbool is zwart of donkerblauw, behalve de symbolen F, 1a, F, 1b en F, 1c, die rood zijn.

2. Beschrijving van de symbolen

a) Symbolen voor « EERSTE HULP-POST »

De symbolen die in de betrokken Staten eerste hulp-posten aanduiden, worden hiervoor gebruikt. Deze symbolen zijn rood. Voorbeelden hiervan zijn F, 1a, F, 1b en F, 1c.

b) Diverse symbolen

F, 2 « REPARATIEPOST »

F, 3 « TELEFOON »

F, 4 « BENZINEPOST »

F, 5 « HOTEL OF MOTEL »

F, 6 « RESTAURANT »

F, 7 « DRANKGELEGENHEID OF CAFETARIA »

F, 8 « PICNICTERREIN »

F, 9 « BEGINPUNT VOOR WANDELINGEN »

F, 10 « KAMPEERTERREIN »

F, 11 « CARAVANTERREIN »

F, 12 « KAMPEER- en CARAVANTERREIN »

F, 13 « JEUGDHERBERG »

Bijlage 6

VERKEERSBORDEN BETREFFENDE STILSTAAN EN PARKEREN DEEL A — BORDEN DIE STILSTAAN OF PARKEREN VERBIEDEN OF BEPERKEN

Algemene kenmerken van de borden en symbolen

Deze borden zijn rond; hun diameter is ten minste 0,60 m (2 voet) buiten de bebouwde kommen en ten minste 0,25 m (10 duim) binnen de bebouwde kommen. Behalve waar het in deze Bijlage anders is voorgeschreven, zijn de achtergrond blauw en de randen en schuine banden rood.

Beschrijving van de borden

1. a) De plaatsen waar parkeren is verboden worden aangeduid door bord C, 18 « PARKEER'ERBOD », de plaatsen waar stilstaan en parkeren is verboden, worden aangeduid door bord C, 19 « STILSTAAN EN PARKEREN VERBODEN ».

b) Bord C, 18 kan worden vervangen door een rond bord met een rode rand en een schuine rode band, met de letter of het beeld dat in de betrokken Staat « PARKEREN » betekent, en wel, in zwart op een witte of gele achtergrond.

c) De draagwijdte van het verbod kan worden beperkt door een opschrift op een onderbord dat aangeeft, al naar gelang van het geval :

i) De dagen van de week of van de maand, of de uren van de dag waarvoor het verbod geldt;

ii) De tijdsduur waarna parkeren is verboden door bord C, 18 of de tijdsduur waarna stilstaan en parkeren is verboden door bord C, 19;

iii) De uitzonderingen voor bepaalde groepen weggebruikers.

d) De tijdsduur waarna parkeren of stilstaan is verboden kan ook worden aangegeven op het onderste deel van de rode cirkel van het bord in plaats van op het onderbord.

2. a) In gevallen waar parkeren beurtelings aan een van beide zijden van de weg is toegestaan, worden borden C, 20a en C, 20b « BEURTELINGS PARKEREN » gebruikt in plaats van bord C, 18;

b) Het parkeerverbod is van toepassing aan de zijde van bord C, 20a op de oneven dagen van de maand en aan de zijde van bord C, 20b op de even dagen van de maand; het tijdstip waarop van zijde wordt gewisseld, wordt door de nationale wetgeving voorgeschreven en behoeft niet middernacht te zijn. De nationale wetgeving kan ook een andere beurtelings parkeerregeling voorschrijven dan de dagelijkse; in dit geval worden de cijfers I en II vervangen door de periode die de beurten aanduiden bij voorbeeld 1-15 en 16-31 voor een parkeerwisseling op de eerst en de zestiende van elke maand.

c) Bord C, 18 kan worden gebruikt door de Staten die de borden C, 19, C, 20a en C, 20b niet hebben aangenomen, met daaraan toegevoegd bijkomende opschriften zoals voorzien in paragraaf 4 van artikel van dit Verdrag.

3. a) Uitgezonderd in bijzondere gevallen, worden de borden zo geplaatst dat het bord loodrecht staat op de as van de weg, ofwel met een kleine hoek op het vlak dat loodrecht op die as staat.

b) Alle parkeerverboden en -beperkingen zijn alleen van toepassing aan de zijde van de rijbaan waar de borden zijn geplaatst.

c) De verbodsbepalingen zijn van toepassing vanaf het punt waar het bord is geplaatst tot het eerstvolgende punt waar een aansluiting van een weg is, behalve wanneer iets anders is aangeduid, hetzij op een onderbord overeenkomstig model 2 van Bijlage 7 dat de afstand toont waarvoor het verbod van toepassing is, hetzij overeenkomstig lid e van deze paragraaf.

d) Een onderbord overeenkomstig model 3a of 4a, afgebeeld in Bijlage 7, kan onder het bord worden geplaatst op het punt waar het verbod begint. Een onderbord overeenkomstig model 3b of 4b, afgebeeld in Bijlage 7, kan onder de borden worden geplaatst die het verbod herhalen.

Op het punt waar het verbod ophoudt van toepassing te zijn, kan nogmaals een verbodsbord worden geplaatst, met een onderbord overeenkomstig model 3c, 4c, afgebeeld in Bijlage 7. De borden van model 3 worden zo geplaatst, dat zij parallel lopen met de as van de weg en de borden van model 4 zo, dat zij een rechthoek vormen met de as van de weg. Indien afstanden zijn aangegeven op de borden zoals model 3, hebben deze betrekking op de afstand waarvoor het verbod nog van toepassing is in de richting van de pijl.

e) Indien het verbod ophoudt van toepassing te zijn vóór de eerstvolgende aansluiting van een weg wordt het bord zo geplaatst, voorzien van een onderbord waarop het einde van het verbod is aangeduid, als beschreven in bovenstaande lid. Waar het verbod echter slechts over een korte afstand van toepassing is, is het toegestaan slechts één bord te plaatsen :

dat in de rode cirkel de afstand aangeeft waarop het van toepassing is of,

dat een onderbord heeft zoals model 3.

f) Waar parkeermeters zijn geïnstalleerd, wordt hun aanwezigheid geacht aan te geven dat parkeren is toegestaan tegen betaling en dat de duur is beperkt tot die welke de meter aanwijst.

g) In zones waar de parkeerduur beperkt is, maar waar voor het parkeren niet hoeft te worden betaald, mag de parkeertijd, in plaats van te worden aangegeven door bord C, 18, voorzien van onderborden, worden aangegeven door een blauwe band, ongeveer 2 meter hoog te aangebracht op langs de weg staande lantarenpalen, bomen, enz., of door strepen op de trottoirrand.

4. Om binnen de bebouwde kommen aan te geven dat de zone begint waarbinnen parkeren, hetzij gratis of tegen betaling, aan een tijdsbeperking onderhevig is, wordt bord C, 21 « ZONE MET BEPERKTE PARKEERTIJD » geplaatst. De achtergrond van het bord waarop bord C, 18 wordt aangebracht, heeft een lichte kleur. Bord C, 18 mag worden vervangen door bord E, 23; in dit geval mag de achtergrond blauw zijn. Op het onderste deel van het bord kan een parkeerschijf of parkeermeter worden afgebeeld om aan te duiden welk beperkingsstelsel in de betrokken zone van toepassing is.

Waar noodzakelijk, kunnen de dagen en de uren van de dag waarvoor de beperking geldt, en het beperkingsstelsel op het bord zelf worden aangeduid of op een onderbord onder bord C, 21.

DEEL B — VERKEERSBORDEN DIE NUTTIGE MEDEDELINGEN BEVATTEN OMTRENT PARKEREN

1. Parkeerbord

Bord E, 23 « PARKEERPLAATS », dat zo kan worden geplaatst dat het bord parallel loopt met de as van de weg, geeft de plaatsen aan waar parkeren van voertuigen is toegestaan. Dit bord is vierkant. Het toont de letter of het beeld dat in de betrokken Staat « PARKEREN » betekent. De achtergrond van dit bord is blauw.

Symbolen of opschriften op een onderbord, of op het verkeersbord zelf, kunnen de richting aangeven naar het parkeerterrein of de groepen voertuigen waarvoor parkeren op deze plaats is toegestaan; dergelijke opschriften kunnen ook de toegestane parkeerduur aangeven.

2. Verkeersbord dat het einde aangeeft van een parkeerzone met beperkte parkeerduur

Ten einde binnen de bebouwde kommen het einde aan te geven van een zone met beperkte parkeerduur, waarvan het begin is aangegeven door bord C, 21, waarin bord C, 18, is afgebeeld, wordt bord E, 24, gebruikt; dit bord bestaat uit een lichtgekleurd vierkant waarop bord C, 18, in lichtgrijs is aangebracht, met een zwarte of donkergrijze schuine band, of met evenwijdig lopende zwarte of grijze strepen die een dergelijke band vormen. Indien het begin van de parkeerzone is aangeduid met bord C, 21, waarin bord E, 23 is afgebeeld, kan het einde worden aangeduid met een bord met een zwarte of donkergrijze schuine band, of met evenwijdig lopende zwarte of grijze strepen die een dergelijke band vormen, en met een parkeerschijf op een lichte achtergrond.

Bijlage 7

ONDERBORDEN

1. Deze borden hebben een witte of gele achtergrond en een zwarte, donkerblauwe of rode rand, in welk geval de afstand of lengte wordt aangegeven in zwart of donkerblauw; of zij hebben een zwarte of donkerblauwe achtergrond en een witte, gele of rode rand, in welk geval de afstand of de lengte wordt aangegeven in wit of geel.

2. a) De onderborden van « MODEL 1 » geven de afstand aan van het bord tot het begin van het gevaarlijke weggedeelte of van de zone waarop het voorschrift van toepassing is.

b) De onderborden van « MODEL 2 » geven de lengte aan van het gevaarlijke weggedeelte of van de zone waarop het voorschrift van toepassing is.

c) De onderborden worden onder de verkeersborden geplaatst. In het geval van gevaarsborden van model Ab mogen de mededelingen die eigenlijk op onderborden moeten worden gegeven ook op het onderste gedeelte van het bord worden vermeld.

3. De onderborden van « MODEL 3 » en « MODEL 4 » betreffende parkeerverboden of -beperkingen zijn onderscheidenlijk van de modellen 3a, 3b en 3c en 4a, 4b en 4c. (Zie bijlage 6, deel A, paragraaf 3.)

Bijlage 8

WEGMARKERINGEN

HOOFDSTUK I

Algemeen

1. De tekens op de rijbaan (wegmarkeringen) dienen van anti-slipmateriaal te zijn en mogen ten hoogste 6 mm uitsteken boven het wegdek van de rijbaan. Wegspijkers en dergelijke voorwerpen die worden gebruikt voor markeringen, mogen ten hoogste 1,5 cm boven het wegdek van de rijbaan uitsteken (of ten hoogste 2,5 cm in het geval van wegspijkers die reflectoren bevatten); hun gebruik zou moeten beantwoorden aan de eisen van de verkeersveiligheid.

HOOFDSTUK II

Overlangse markeringen

A. — Afmetingen

2. De breedte van de doorlopende of onderbroken strepen van de overlangse markeringen zou ten minste 0,10 m (4 duim) moeten zijn.

3. De afstand tussen twee naast elkaar lopende overlangse strepen (dubbele streep) zou moeten begrepen zijn tussen 0,10 m (4 duim) en 0,18 m (7 duim).

4. Een onderbroken streep bestaat uit korte strepen van gelijke lengte, onderbroken door telkens gelijke open stukken. Bij het bepalen van de lengte van de korte strepen en van de open stukken daartussen, zou moeten rekening gehouden worden met de snelheid van de voertuigen op het desbetreffende weggedeelte of in het desbetreffende gebied.

5. Buiten de bebouwde kommen zou een onderbroken streep moeten bestaan uit korte strepen met een lengte begrepen tussen 2 m (6 voet 6 duim) en 10 m (32 voet). De lengte van de korte strepen die de waarschuwingstreep vormen zoals bedoeld in paragraaf 23 van deze Bijlage, zou twee- tot driemaal zo groot moeten zijn als de lengte van de onderbrekingen.

6. Binnen de bebouwde kommen zouden de lengte van de korte strepen en de lengte van de onderbrekingen kleiner moeten zijn dan buiten de bebouwde kommen. De korte strepen kunnen hier worden teruggebracht tot een lengte van 1 m (3 voet 4 duim). Op bepaalde hoofdverkeerswegen in steden waar de snelheid van het verkeer groot is, kunnen de afmetingen van de korte strepen en van de onderbrekingen gelijk zijn aan die welke gelden buiten de bebouwde kommen.

B. — Rijstrookmarkeringen

7. Rijstroken worden aangegeven door onderbroken strepen, door doorlopende strepen of door andere hiertoe geschikte tekens.

i) Buiten de bebouwde kommen

8. Op wegen bestemd voor verkeer in beide richtingen met twee rijstroken zou het midden van de rijbaan moeten aangegeven zijn door een overlangse markering. Onder normale omstandigheden is dit een onderbroken streep. Doorlopende strepen voor dit doel moeten uitsluitend in bijzondere gevallen worden aangebracht.

9. Op de wegen met drie rijstroken zouden de rijstroken op weggedeelten met normaal zicht als regel moeten worden aangeduid door onderbroken strepen. In bepaalde gevallen en ten einde een grotere verkeersveiligheid te bevorderen, kunnen de doorlopende strepen worden gebezigd, of onderbroken strepen vlak naast de doorlopende strepen.

10. Op de rijbanen met meer dan drie rijstroken, zouden beide verkeersrichtingen van elkaar gescheiden moeten zijn door één doorlopende streep of door twee doorlopende strepen, behalve in die gevallen waarin de verkeersrichting op de binnenste stroken kan worden omgekeerd. Bovendien zouden de rijstroken moeten worden aangegeven door onderbroken strepen (zie diagrammen 1a en 1b).

ii) Binnen de bebouwde kommen

11. Binnen de bebouwde kommen zijn de aanbevelingen vervat in paragrafen 8 tot en met 10 van deze Bijlage van toepassing voor straten voor verkeer in beide richtingen en voor straten voor verkeer in één richting met ten minste twee rijstroken.

12. De rijstroken zouden aangegeven moeten worden daar, waar de breedte van de rijbaan wordt verminderd door trottoirs, vluchtheuvels of verkeersgeleiders.

13. Bij de toegangswegen tot belangrijke kruispunten (speciale kruispunten waar het verkeer wordt geregeld), en waar de rijbaan voldoende breed is voor twee of meer files voertuigen, zouden rijstroken aangegeven moeten worden volgens diagrammen 2 en 3. In dergelijke gevallen kunnen de strepen die de rijstroken aangeven worden aangevuld met pijlen (zie paragraaf 39 van deze Bijlage).

C — Markering voor bepaalde situaties

i) Het gebruik van de doorlopende strepen

14. Ten einde de verkeersveiligheid te vergroten, zouden de onderbroken strepen in het midden van de rijbaan bij bepaalde kruispunten (zie diagram 4) moeten worden aangevuld door een doorlopende streep (zie diagrammen 5 en 6).

15. In gevallen waar het nodig is het gebruik van dat deel van de rijbaan te verbieden, dat bestemd is voor verkeer uit tegenovergestelde richting daar waar het gezichtsveld is beperkt (heuveltop, bocht in de weg, enz.) of op weggedeelten waar de rijbaan smal wordt of een andere eigenaardigheid vertoont, zouden beperkingen toegepast moeten worden voor weggedeelten waar het zicht minder bedraagt dan een zeker minimum M, en wel, met behulp van een doorlopende streep volgens diagrammen 7a tot 16 (1). In landen waar het model van de motorvoertuigen zulks verantwoord maakt, mag de hoogte van 1 m voor het oog, als aangeduid op diagrammen 7a tot 10a, worden opgevoerd tot 1,20 m.

16. De waarde die voor M aangenomen wordt is afhankelijk van de situatie op weg. Diagrammen 7a, 7b, 8a, 8b, 8c en 8d tonen voor wegen met respectievelijk twee en drie rijstroken, het schema voor de strepen op de heuveltop met beperkt gezichtsveld. Deze diagrammen stemmen overeen met de lengtedoorsnede boven aan dezelfde bladzijde en met

(1) De definitie van het gezichtsveld dat in deze paragraaf is gebruikt is de afstand vanwaar een voorwerp dat zich 1 meter (3 voet 4 duim) boven het wegdek van de rijbaan bevindt kan worden gezien door de waarnemer op de weg wiens oog zich eveneens 1 meter (3 voet 4 duim) boven de rijbaan bevindt.

de afstand M, zoals hieronder in paragraaf 24 aangegeven : A (of D) is het punt waar het gezichtsveld kleiner wordt dan M, terwijl C (of B) het punt is waar het gezichtsveld opnieuw groter wordt dan M (2).

17. Waar secties A B en C D samenvallen, m.a.w. wanneer het zicht in beide richtingen groter wordt dan M vóór dat de top van de heuvel is bereikt, zouden de strepen toch op dezelfde wijze aangebracht moeten worden, maar de doorlopende strepen naast een onderbroken streep mogen niet samenvallen. Dit is aangegeven op diagrammen 9, 10a en 10b.

18. De diagrammen 11a en 11b tonen de plaatsing van de strepen voor hetzelfde geval met beperkt gezichtsveld op een weg met twee rijstroken.

19. Voor wegen met drie rijstroken zijn twee methoden mogelijk. Deze worden getoond op diagrammen 8a, 8b, 8c en 8 d (of 10a en 10b). Diagram 8a (of 8b of 10a) zou moeten worden gebruikt op wegen met veel verkeer van tweewielige voertuigen en diagrammen 8c en 8d (of 10b) op wegen waar het verkeer in hoofdzaak bestaat uit vierwielige voertuigen. Diagram 11c toont het schema van de strepen voor eenzelfde geval in een bocht met beperkt gezichtsveld op een weg met drie rijstroken.

20. De diagrammen 12, 13 en 14 tonen de strepen die de versmalling van de rijbaan aangeven.

21. Op de diagrammen 8a, 8b, 8c, 8d, 10a en 10b mag de hoek van de schuine overgangsstrepen naar de middenstreep niet meer dan 1/20 bedragen.

22. Op de diagrammen 13 en 14, die de strepen tonen die worden gebruikt om een verandering van de beschikbare breedte van de rijbaan aan te geven, zowel als op diagrammen 15, 16 en 17, die belemmeringen tonen die het noodzakelijk maken van de doorlopende streep (strepen) af te wijken, zou de hoek van de streep (strepen) bij voorkeur minder dan 1/50 moeten zijn op wegen waar snel gereden wordt en minder dan 1/20 op wegen waar de snelheid 50 km (30 mijlen) per uur niet te boven gaat. Bovendien zouden de schuine doorlopende strepen in de richting waarvoor zij van toepassing zijn voorafgegaan moeten worden door een doorlopende streep, evenwijdig aan de streep in het midden van de rijbaan waarbij de lengte van de doorlopende streep gelijk is aan de afstand die, gegeven de snelheid, in één seconde wordt afgelegd.

23. Wanneer het niet nodig is de rijstroken op een normaal weggedeelte door onderbroken strepen aan te geven, zou de doorlopende streep voorafgegaan moeten worden door een waarschuwingstreep, die bestaat uit een onderbroken streep, over een afstand van ten minste 50 m, al naar gelang van de gebruikelijke snelheid van het verkeer op die weg. Daar, waar de rijstroken op een normaal weggedeelte aangegeven zijn door onderbroken strepen, zou een doorlopende streep ook voorafgegaan moeten worden door een waarschuwingstreep over een afstand van ten minste 50 m, al naar gelang van de gebruikelijke snelheid van het verkeer op die weg. Deze tekens op het wegdek kunnen worden aangevuld door een of meer pijlen die bestuurders aanduiden welke rijstrook zij moeten kiezen.

ii) Voorwaarden voor het gebruik van doorlopende strepen

24. Het bepalen van het gezichtsveld dat gebruikt wordt om vast te stellen op welke weggedeelten een doorlopende streep al of niet gewenst is, en het bepalen van de lengte van de streep is noodzakelijkerwijze een kwestie van een compromis. De volgende tabellen geven de aanbevolen waarden voor M aan voor verschillende naderings-snelheden (3) :

(2) De markering tussen A en D als in diagrammen 7a en 7b mag worden vervangen door een enkele doorlopende streep in het midden van de rijbaan zonder een onderbroken streep daarnaast, voorafgegaan door een onderbroken streep in het midden, die uit ten minste drie korte strepen bestaat. Dit vereenvoudigde schema moet evenwel met grote voorzichtigheid worden toegepast, en uitsluitend in uitzonderlijke gevallen, aangezien het de bestuurder over een bepaalde afstand belet, in te halen zelfs wanneer het gezichtsveld voldoende is. Het is gewenst beide methoden niet op dezelfde weg te gebruiken, noch op dezelfde soort wegen in dezelfde streek, aangezien zulks tot verwarring kan leiden.

(3) De naderingssnelheid die in deze berekening is gebruikt is de snelheid die niet wordt overschreven door 85 p.c. van het aantal voertuigen of de ontworpen snelheid, indien deze hoger ligt.

Naderingssnelheid**Gezichtsveld = M**

100 km per uur (60 m.p.u.) : 160 m (480 voet) tot 320 m (960 voet)
 80 km per uur (50 m.p.u.) : 130 m (380 voet) tot 260 m (760 voet)
 65 km per uur (40 m.p.u.) : 90 m (270 voet) tot 180 m (540 voet)
 50 km per uur (30 m.p.u.) : 60 m (180 voet) tot 120 m (360 voet)

25. Voor snelheden die niet in bovenstaande tabel zijn gegeven, moet de waarde van M door interpolatie of extrapolatie worden berekend.

A — Randstrepen die de rand van de rijbaan aangeven

26. De randen van de rijbaan worden bij voorkeur aangegeven door doorlopende strepen. Wegspijkers, reflectoren, e.d. mogen in combinatie met de strepen worden gebruikt.

E — Markering van belemmeringen

27. Diagrammen 15, 16 en 17 tonen de markering die behoort te worden gebruikt bij een verkeersheuvel of bij enige andere belemmering op de rijbaan.

F — Geleidestrepen voor bochten

28. Bij bepaalde kruispunten is het wenselijk dat aan de bestuurders wordt aangegeven, hoe zij, in landen waar het verkeer rechts houdt, linksaf moeten slaan of hoe zij in landen waar het verkeer links houdt, rechtsaf moeten slaan.

HOOFDSTUK III**Dwarsmarkeringen****A — Algemeen**

29. Wegens de hoek waaronder de bestuurder de markeringen op de rijbaan ziet, moeten de dwarsmarkeringen breder zijn dan de overlangse markeringen.

B — Stopstrepen

30. De minimumbreedte van een stopstreep moet 0,20 m (8 duim) zijn en de maximumbreedte 0,60 m (24 duim). Een breedte van 0,30 m (12 duim) wordt aanbevolen.

31. Wanneer de stopstreep samen wordt gebruikt met een STOP-bord, dient de streep zodanig te worden aangebracht, dat de bestuurder die vlak achter deze streep stopt het best mogelijke zicht heeft op het verkeer op de andere wegen die op het kruispunt uitkomen, overeenkomstig de eisen van ander verkeer van voertuigen en voetgangers.

32. Stopstrepen kunnen worden aangevuld door overlangse strepen (diagrammen 18 en 19). Zij kunnen ook worden aangevuld door het woord « STOP », op het wegdek zoals getoond in de voorbeelden van de diagrammen 20 en 21. De afstand tussen de bovenkant van de letters van het woord « STOP » en de stopstreep dient tussen 2 m (6 voet 7 duim) en 25 m (82 voet 2 duim) te bedragen.

C — Strepen die aangeven waar bestuurders voorrang moeten verlenen

33. De minimumbreedte van deze strepen dient 0,20 m (8 duim) te zijn en de maximumbreedte 0,60 m (24 duim); indien er twee strepen zijn, moet de afstand daar tussen ten minste 0,30 m (12 duim) zijn. De streep mag worden vervangen door een rij driehoeken, naast elkaar op het wegdek aangebracht, zodanig, dat de toppen wijzen in de richting van de bestuurder die voorrang moet verlenen. De basis van deze driehoeken dienen ten minste 0,40 m (16 duim) lang te zijn en ten hoogste 0,60 m (24 duim) en de hoogte dient ten minste 0,50 m (20 duim) en ten hoogste 0,70 m (28 duim) te zijn.

34. De dwarsmarkering(en) dient(dienen) op dezelfde plaats te worden aangebracht als de stopstrepen, bedoeld in paragraaf 31 van deze Bijlage.

35. De markering(en) als bedoeld in bovenstaande paragraaf 34 kunnen worden aangevuld door een driehoek die op de rijbaan is aangebracht, zoals in het voorbeeld dat in diagram 22 is gegeven. De afstand tussen de basis van de driehoek en de dwarsmarkering dient tussen 2 m (6 voet 7 duim) en 25 m (82 voet 2 duim) te zijn. De basis van de driehoek is ten minste 1 m (3 voet 4 duim); de hoogte is drie-maal zo lang als de basis.

36. Deze dwarsmarkering kan worden aangevuld door overlangse strepen.

D — Oversteekplaatsen voor voetgangers

37. De ruimte tussen de strepen die een oversteekplaats voor voetgangers aanduiden dient ten minste gelijk te zijn aan de breedte van de strepen en ten hoogste tweemaal deze breedte: de breedte van streep en ruimte samen moet tussen 1 m (3 voet 4 duim) en 1,40 m (4 voet 8 duim) zijn. De minimumbreedte die voor oversteekplaatsen voor voetgangers wordt aanbevolen is 2,5 m (8 voet) op wegen met een maximumsnelheid van 60 km/u en 4 m (13 voet) op wegen met een hogere, of zonder maximumsnelheid.

E — Oversteekplaatsen voor fietsers

38. Oversteekplaatsen voor fietsers dienen te worden aangeduid door twee onderbroken strepen. Deze onderbroken strepen dienen bij voorkeur te bestaan uit vierkantjes (0,40-0,60 m) × (0,40-0,60 m) (16-24 × 16-24 duim). De afstand tussen de vierkantjes dient tussen 0,50 en 0,60 m (16-24 duim) te bedragen. De breedte van de oversteekplaatsen dient ten minste 1,80 m (6 duim) te bedragen. Wegspijkers e.d. worden niet aanbevolen.

HOOFDSTUK IV**Andere markeringen****A — Pijlen**

39. Op de wegen met een voldoende aantal rijstroken om de voertuigen die een kruispunt naderen te laten voorsorteren, kunnen de rijstroken die moeten worden gebruikt, worden aangegeven met op het wegdek van de rijbaan aangebrachte pijlen zie diagrammen 2, 3, 19 en 23). Er kunnen ook pijlen worden gebruikt op een weg voor verkeer in één richting om de verkeersrichting te bevestigen. De pijlen dienen ten minste 2 m (6 duim 7 voet) lang te zijn. Zij kunnen worden aangevuld door op de rijbaan aangebrachte opschriften.

B — Schuine, evenwijdig lopende strepen

40. Diagrammen 24 en 25 geven voorbeelden van gedeelten van het wegdek waarop de voertuigen zich niet mogen begeven.

C — Opschriften

41. Op de rijbaan aangebrachte opschriften kunnen worden gebruikt om het verkeer te regelen of om de weggebruikers te waarschuwen of het de juiste richting te wijzen. De gebruikte woorden dienen bij voorkeur plaatsnamen te zijn, wegnummers of woorden die internationaal gemakkelijk zijn te begrijpen (bv. « STOP », « BUS », « TAXI »).

42. De letters dienen in de verkeersrichting sterk te worden uitgerekt, zulks wegens de scherpe hoek waaronder zij door bestuurders worden gezien (zie diagram 20).

43. Waar de naderingssnelheden meer dan 50 km/u (30 m per u) bedragen dienen de letters ten minste 2,5 m (8 voet) hoog te zijn.

D — Stop- en parkeervoorschriften

44. Stop- en parkeerbepalingen kunnen worden aangeduid door markeringen op de trottoirband of op de rijbaan.

De begrenzing van parkeerplaatsen kan worden aangegeven op het wegdek van de rijbaan met daartoe geschikte strepen.

E — Markeringen op de rijbaan en op daaraan grenzende werken

(i) Markeringen die de parkeerbepalingen aanduiden

45. Diagram 26 geeft een voorbeeld van een zigzagstreep.

(ii) Markering van belemmeringen

46. Diagram 27 geeft een voorbeeld van een op een belemmering aangebrachte markering.

DIAGRAMMEN VAN BIJLAGE 8

Diagram 1 a

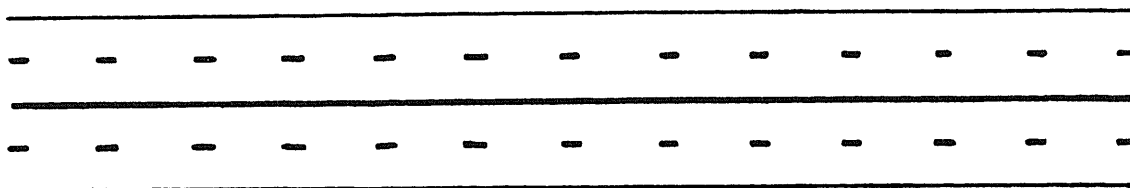


Diagram 1 b

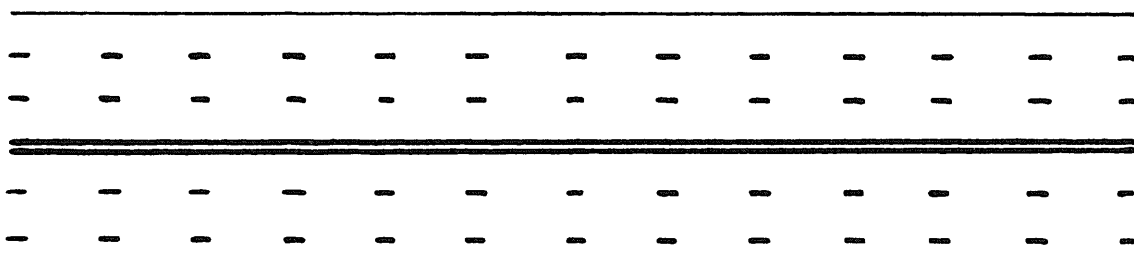


Diagram 2

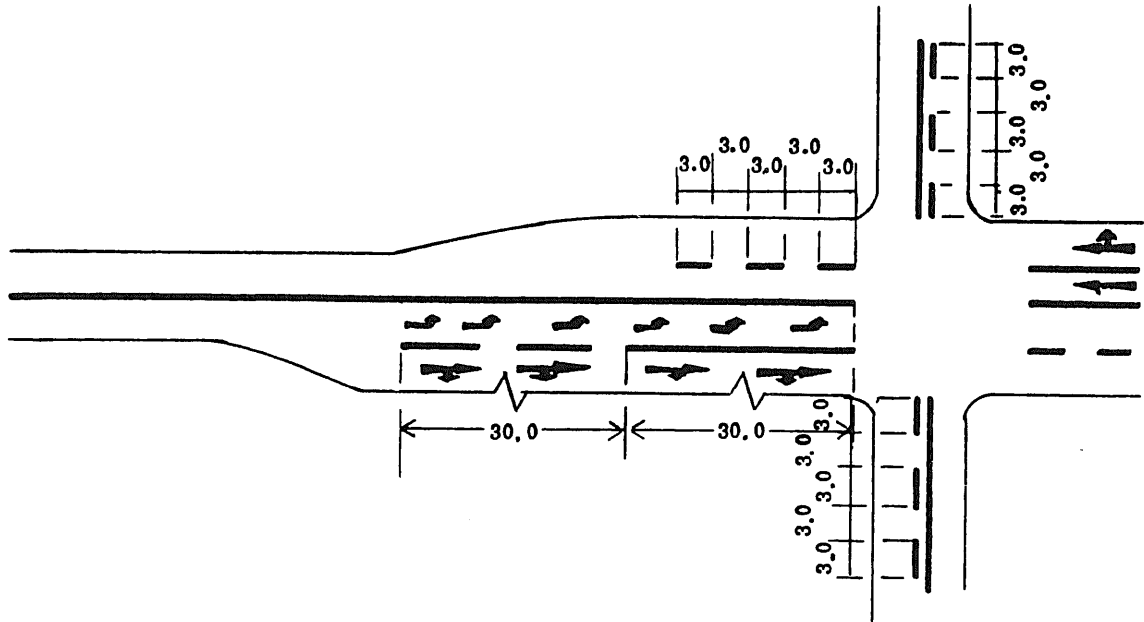


Diagram 3

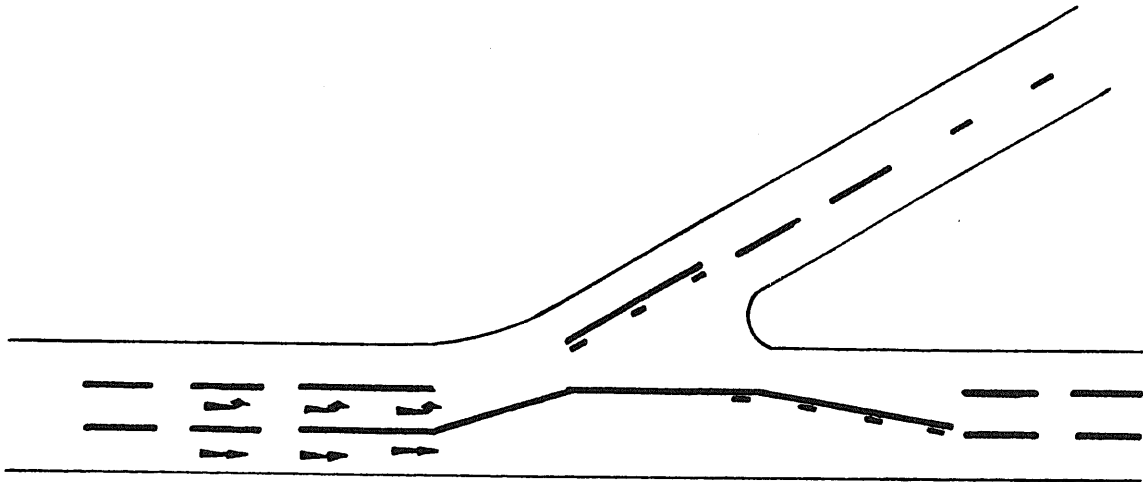


Diagram 4

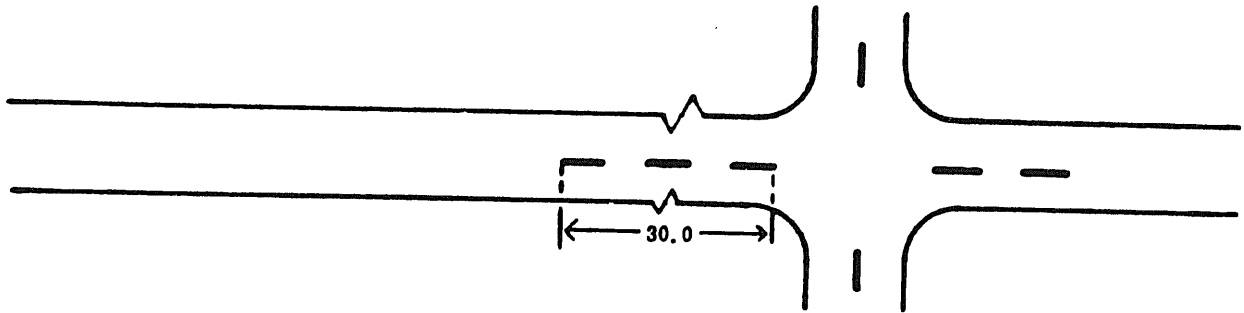


Diagram 5

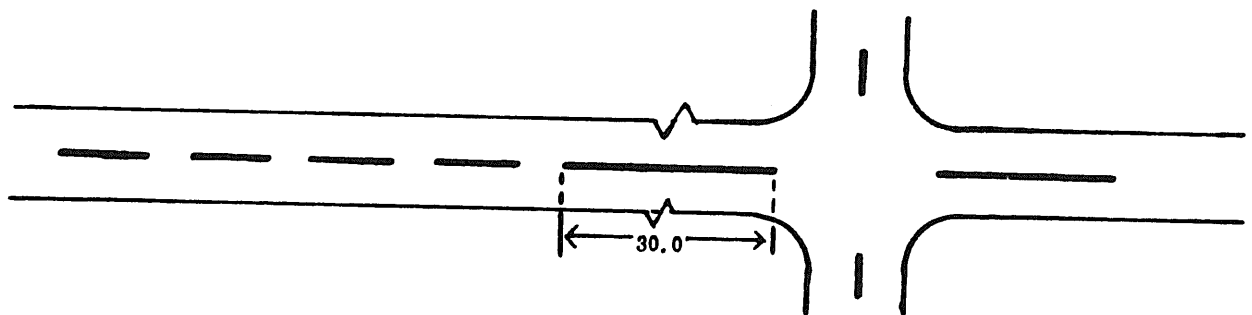
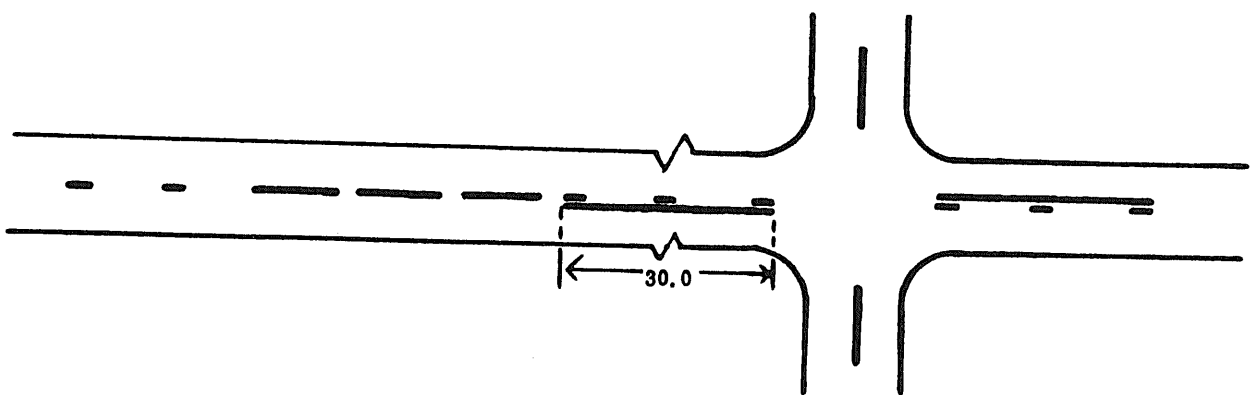
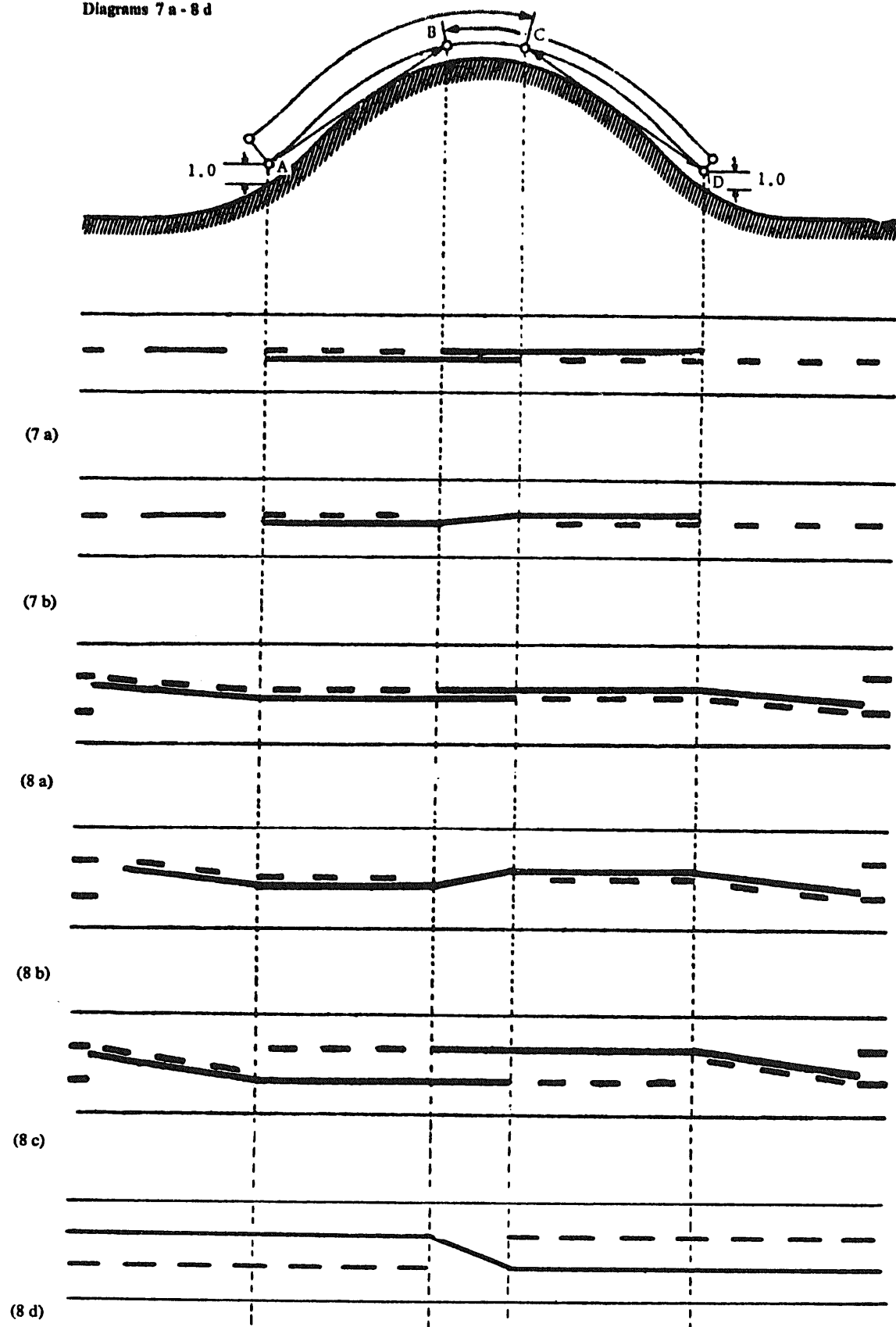


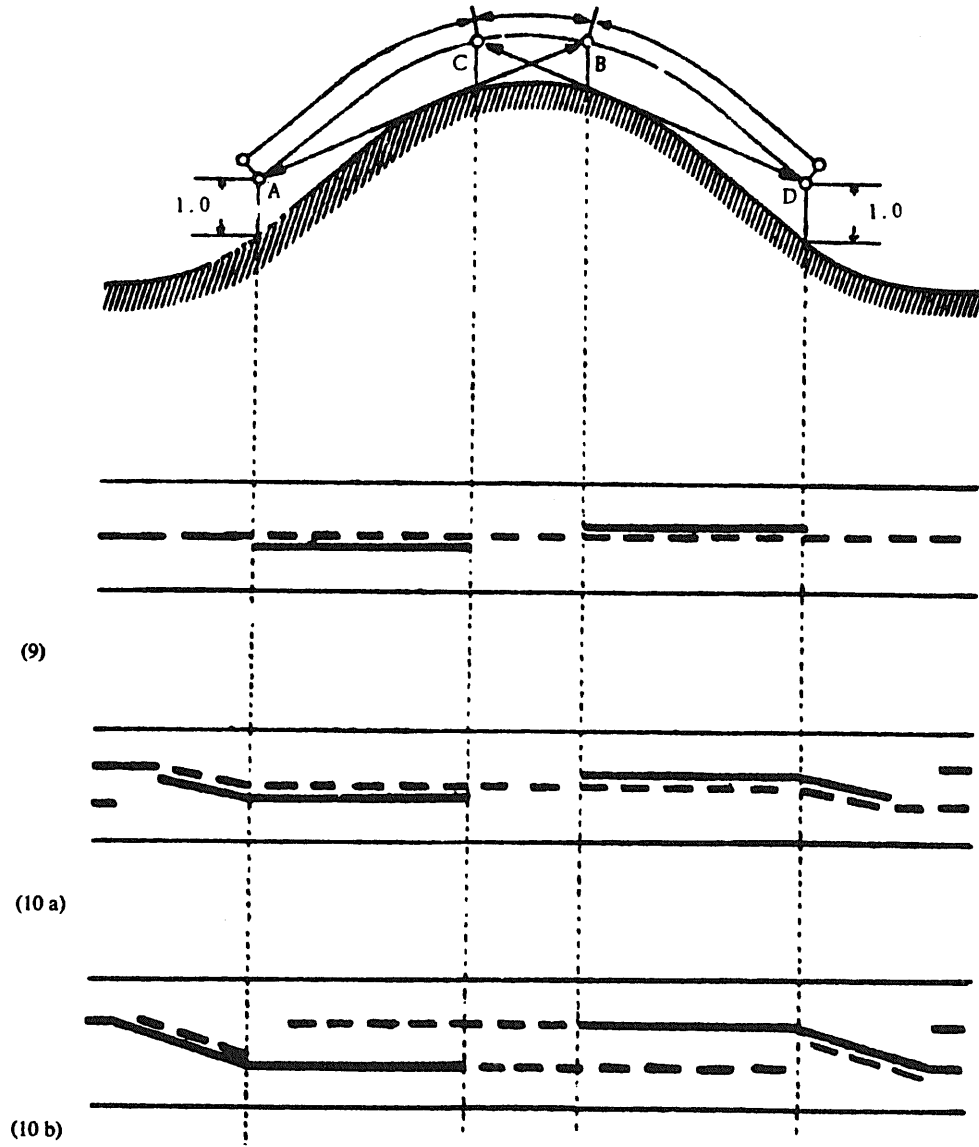
Diagram 6



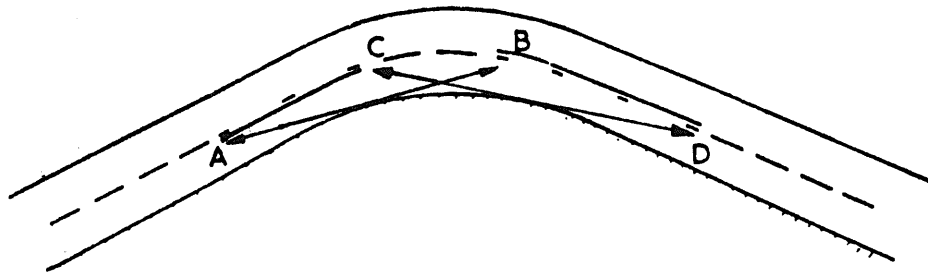
Diagrams 7 a - 8 d



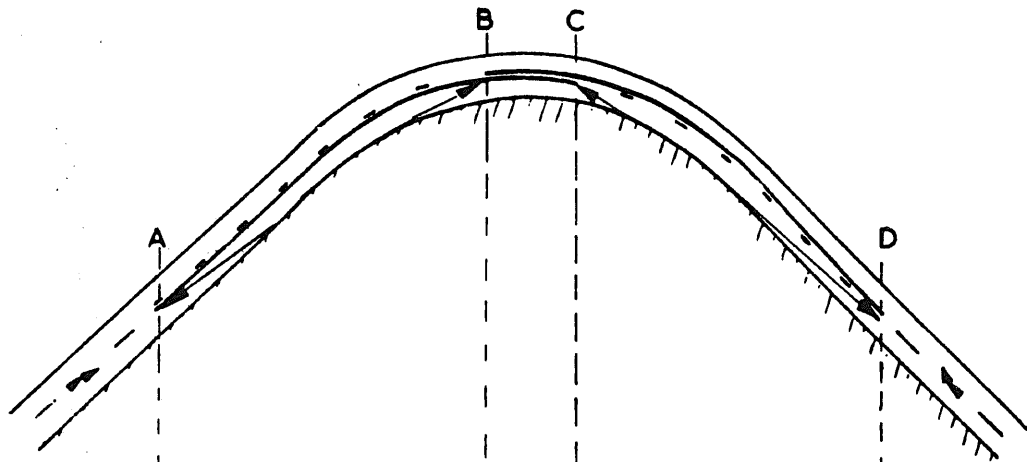
Diagrams 9-10 b



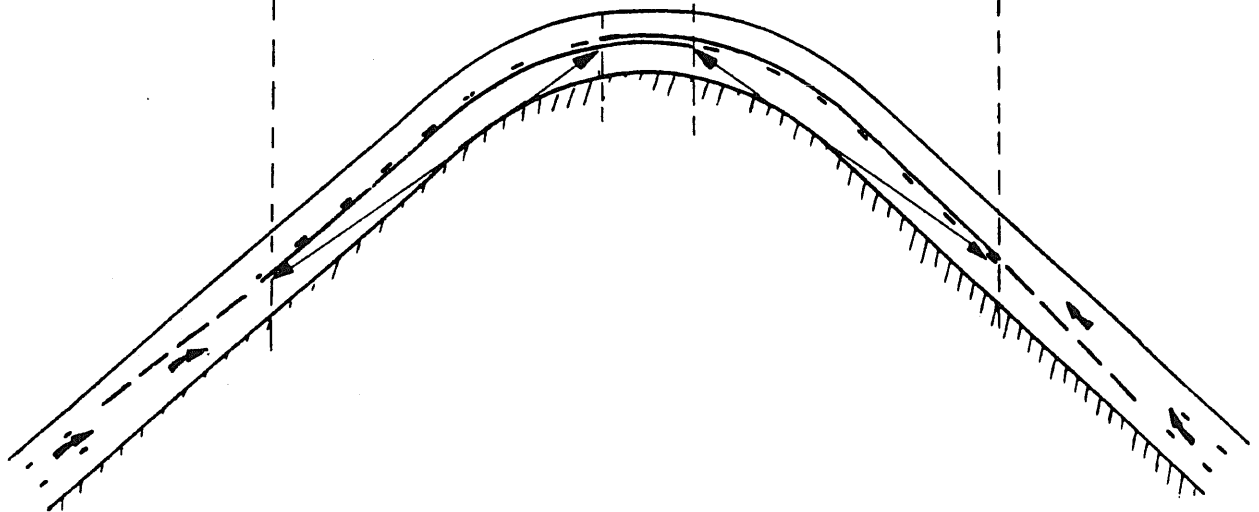
Diagrams 11 a-11 c



(11 a)

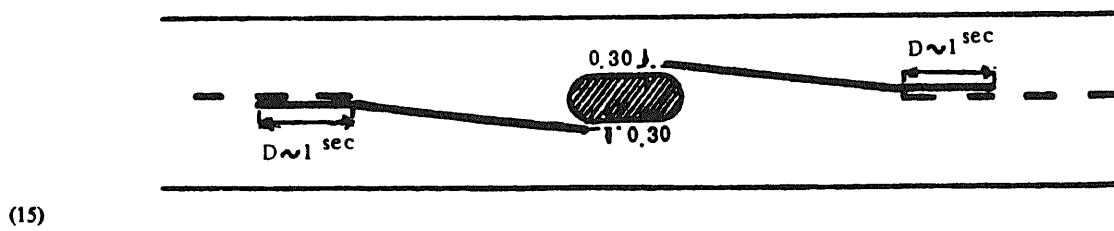
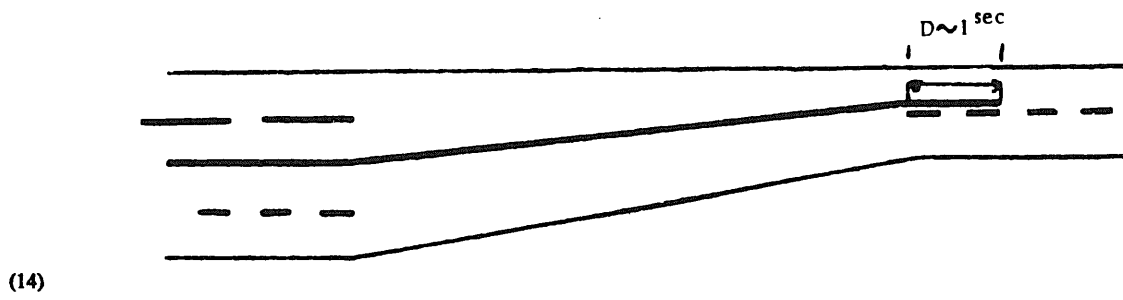
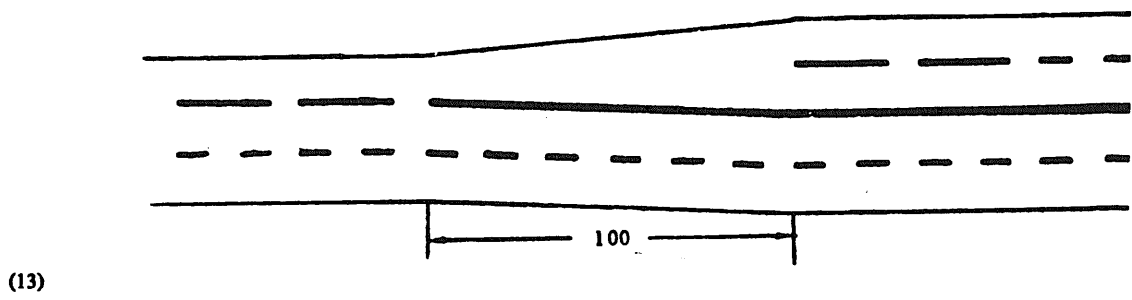
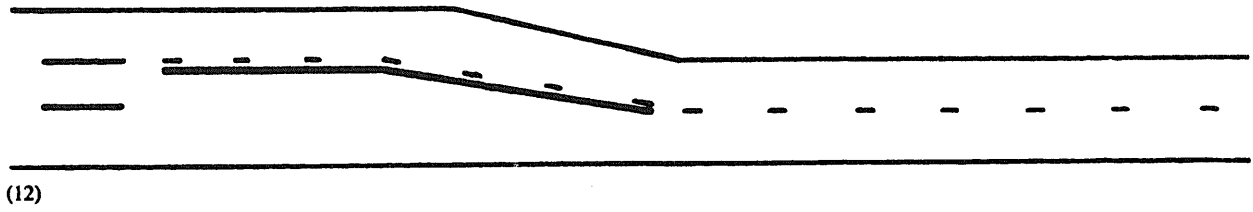


(11 b)

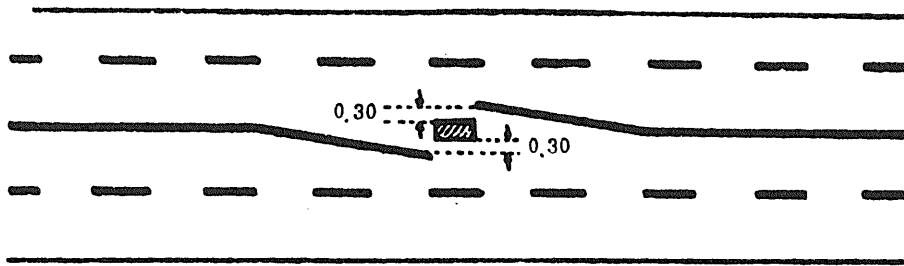


(11 c)

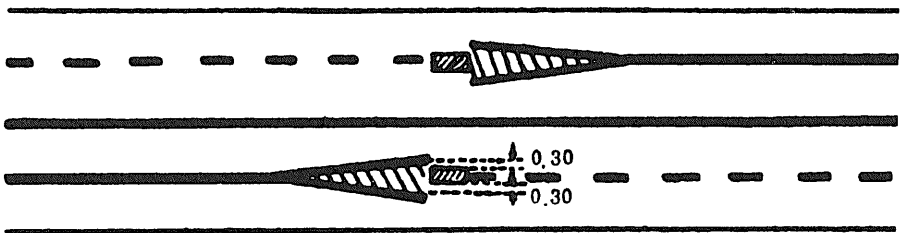
Diagrams 12-15



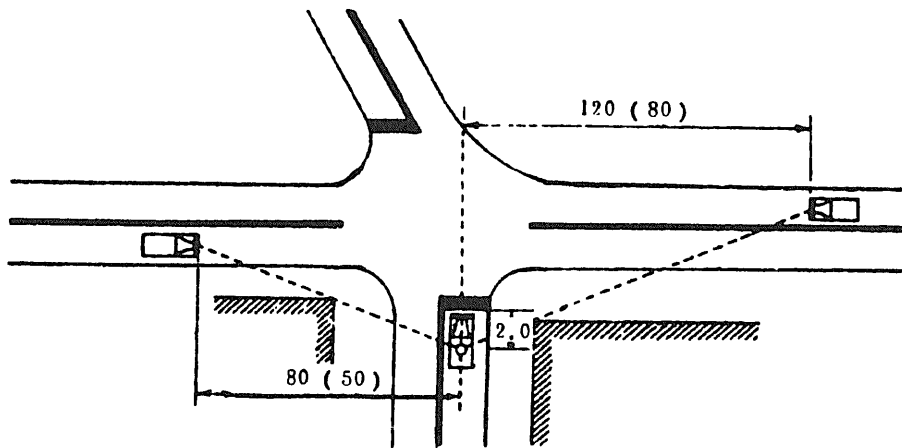
Diagrams 16-18



(16)



(17)



(18)

Diagram 19

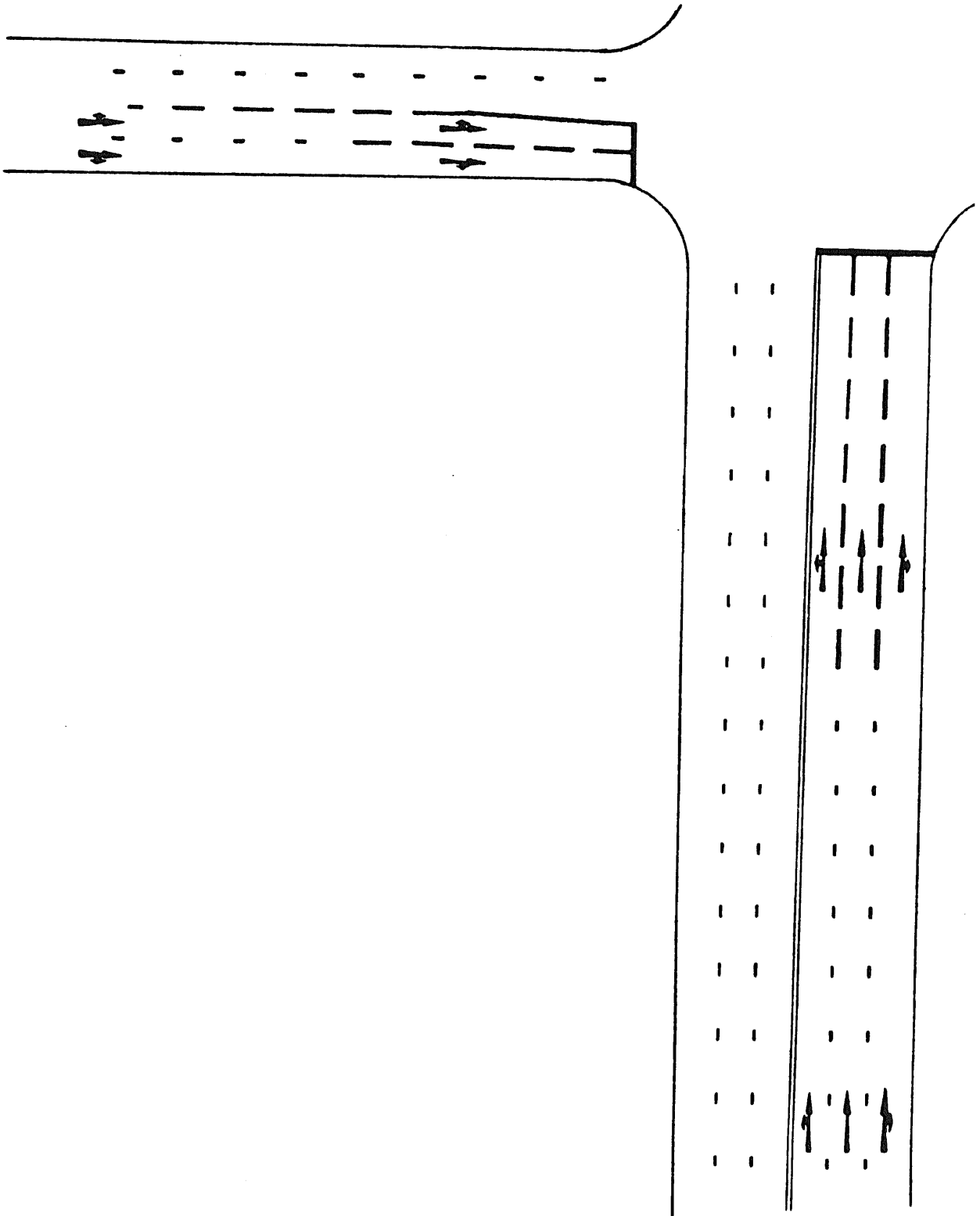


Diagram 20

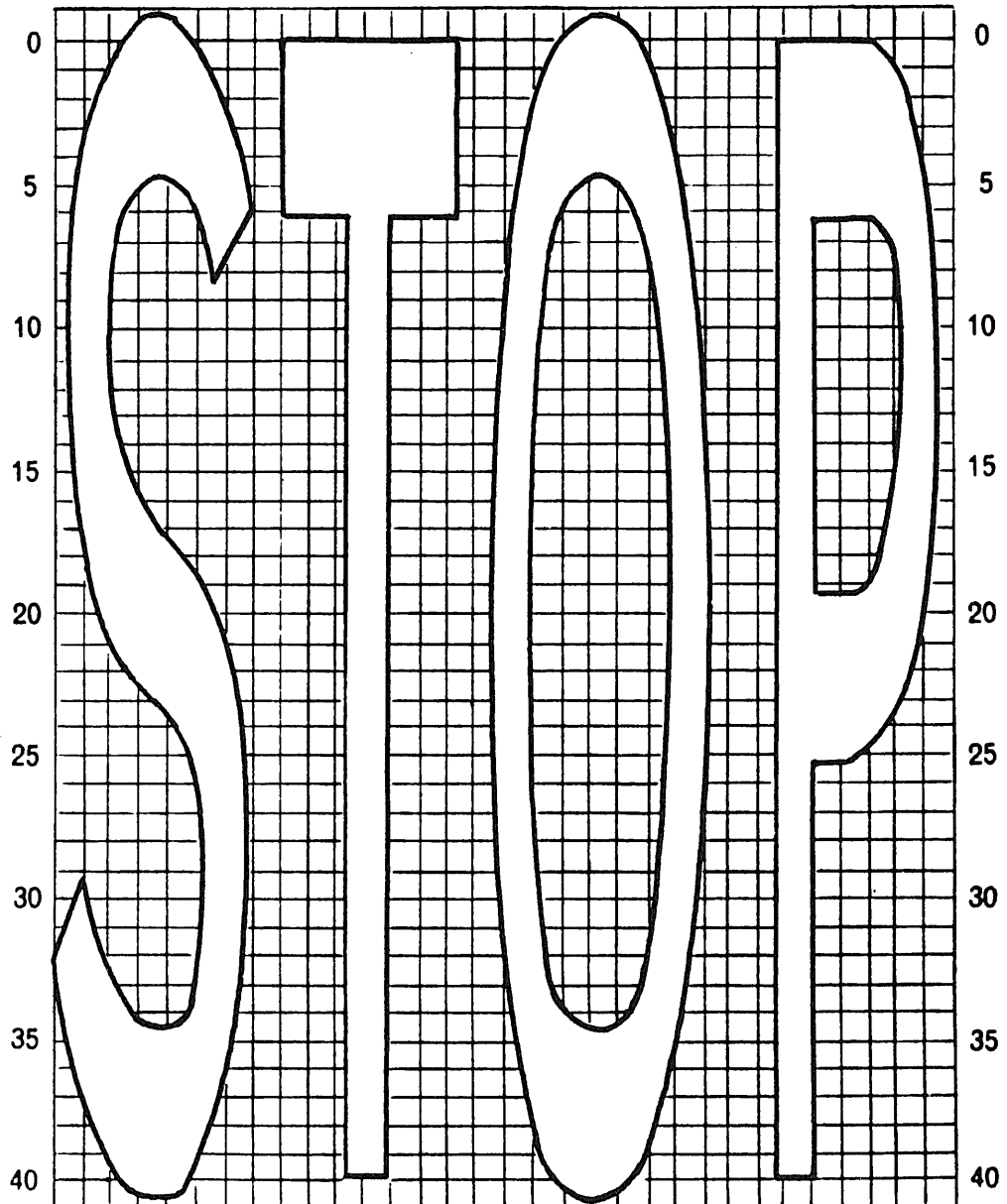
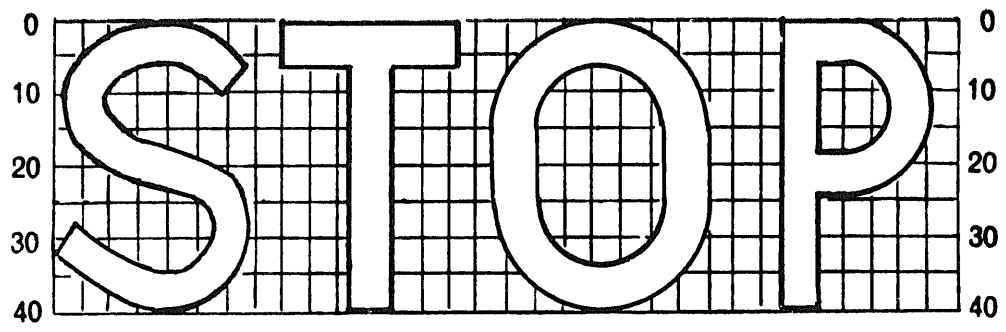


Diagram 21

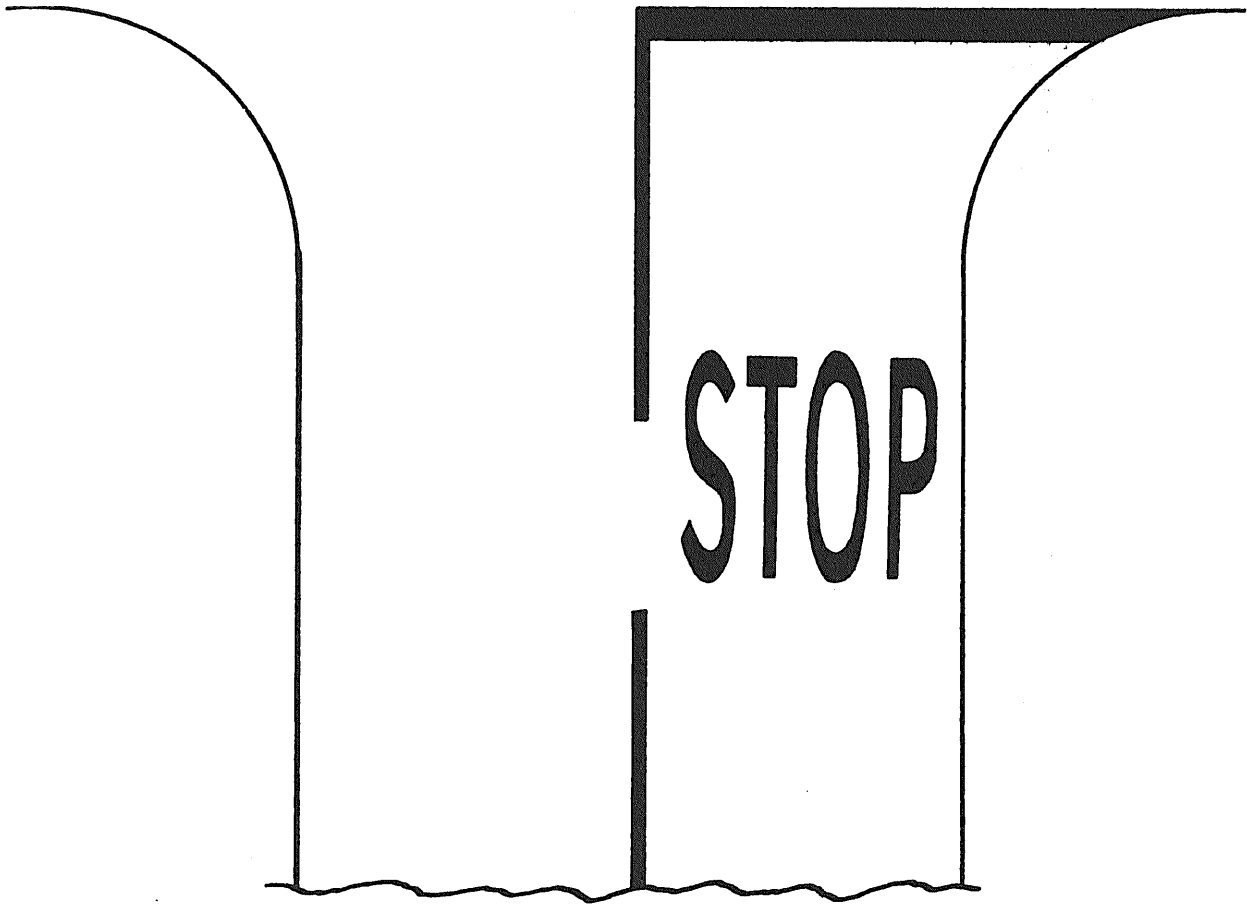


Diagram 22

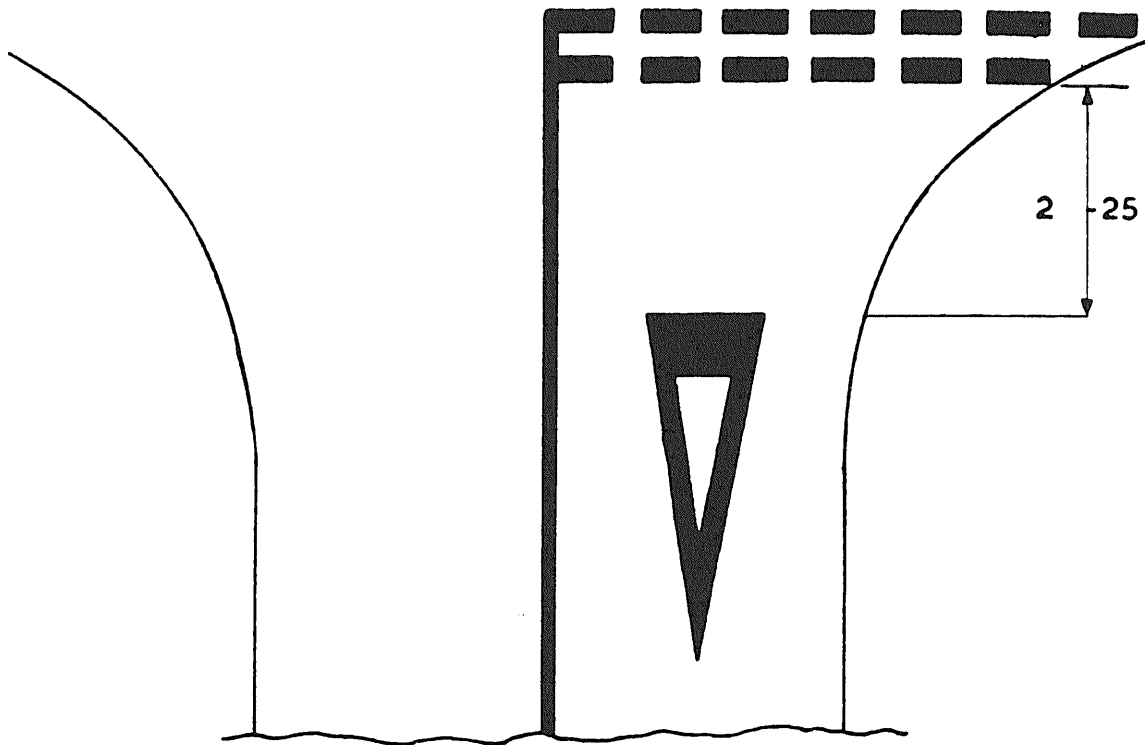


Diagram 23

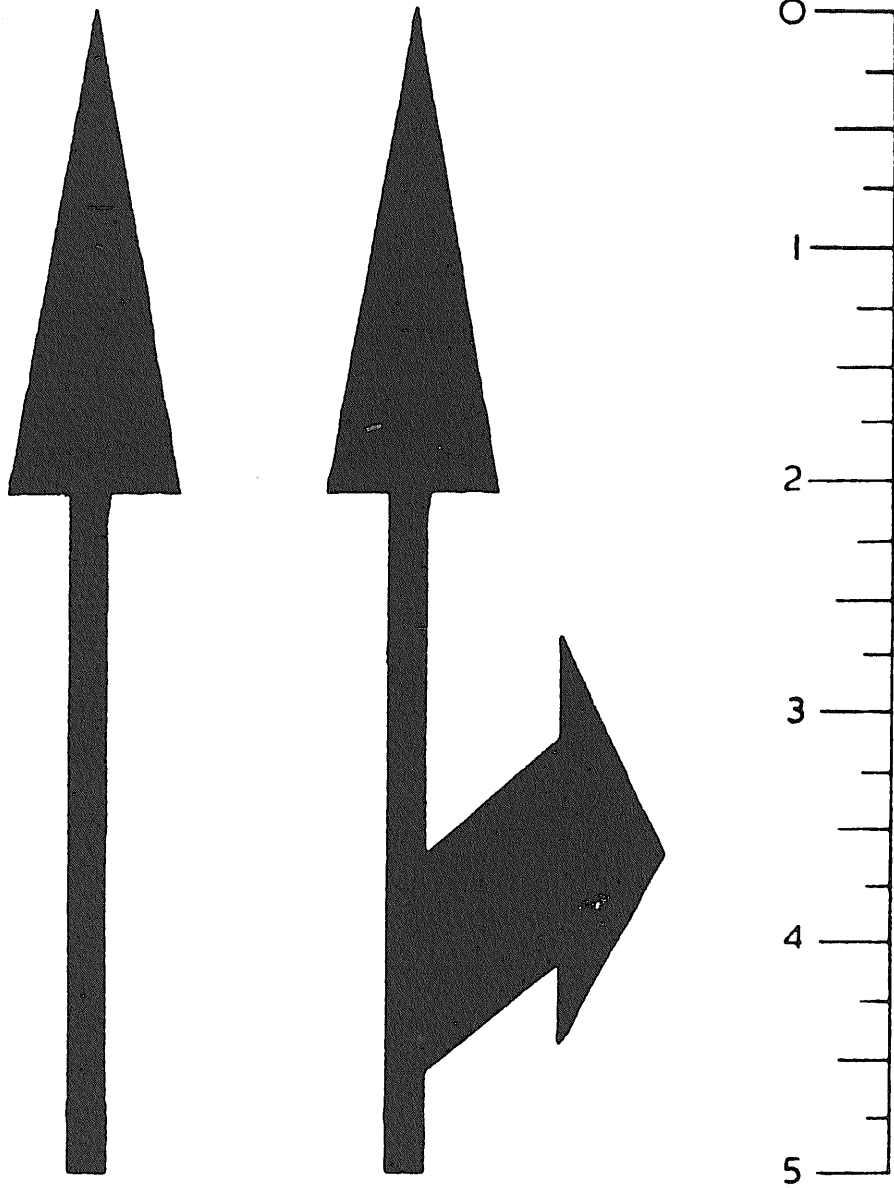


Diagram 24

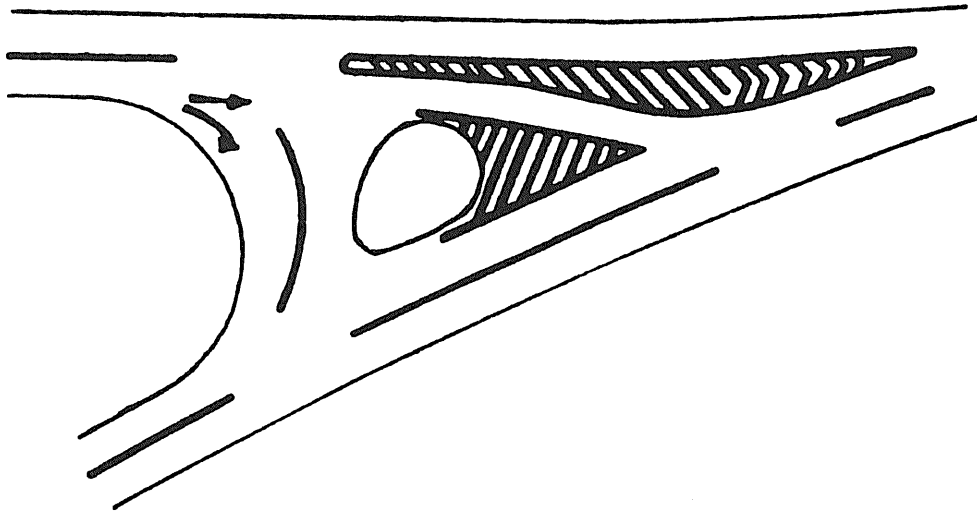


Diagram 25

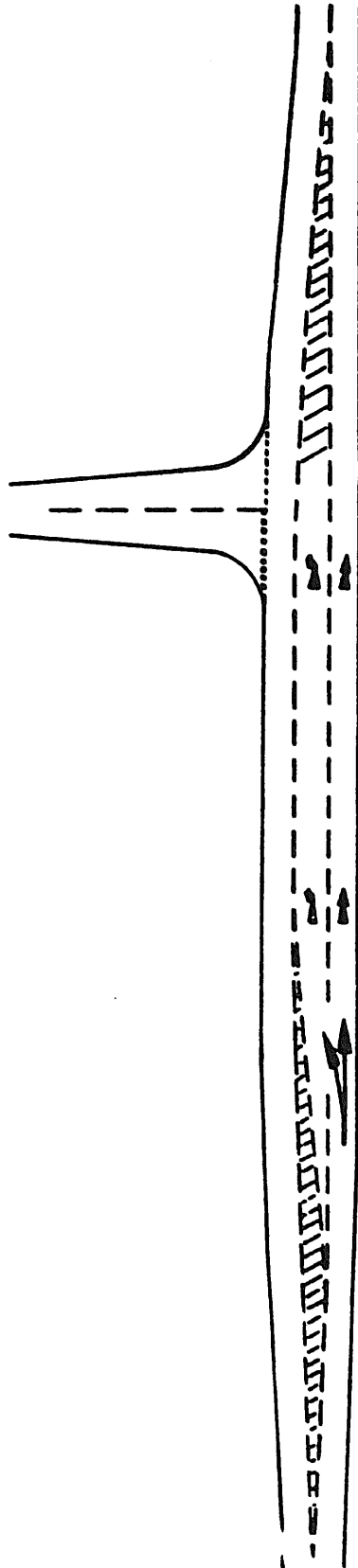


Diagram 26

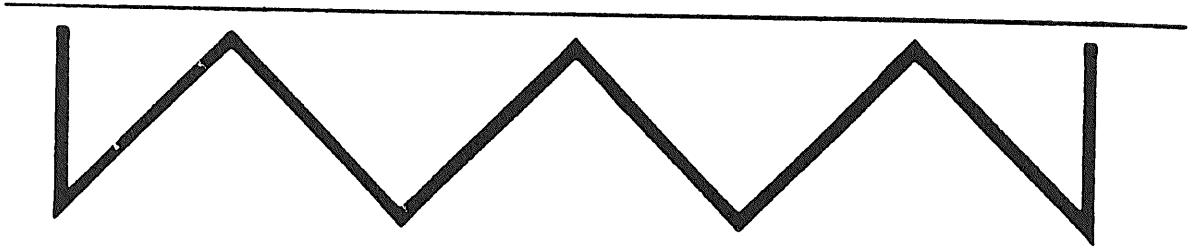
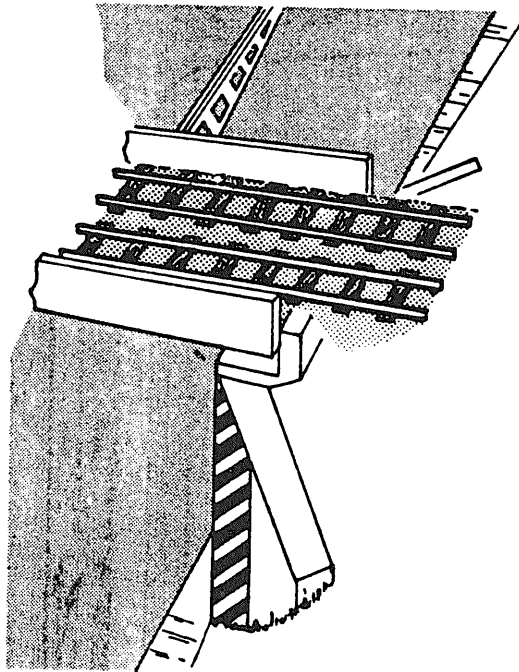


Diagram 27



BIJLAGE 9

**WEERGAVE IN KLEUR VAN DE VERKEERSBORDEN,
SYMBOLLEN EN BORDEN
ZOALS BEDOELD IN BIJLAGEN 1 TOT 7
MODELLEN VAN ONDERBORDEN**

ZIE BLADZIJDE 241 TOT 263

(Vertaling)

EUROPESE OVEREENKOMST TOT AANVULLING VAN HET VERDRAG INZAKE VERKEERSTEKENS DAT OP 8 NOVEMBER 1968 TE WENEN VOOR ONDERTEKENING WERD OPENGESTELD

De Overeenkomstsluitende Partijen, die tevens partij zijn bij het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld.

Geluid door de wens een grotere eenvormigheid te bereiken in de regels voor het wegverkeer in Europa.

Zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1

1. Deze Overeenkomst is tot 31 december 1972 opengesteld voor ondertekening door Staten die het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden en die lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties of in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig paragraaf 8 van het mandaat van de Commissie.

Artikel 2

1. Deze Overeenkomst is tot 31 december 1972 opengesteld voor ondertekening door Staten die het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden en die lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties of in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig paragraaf 8 van het mandaat van de Commissie.

2. Deze Overeenkomst dient te worden bekrachtigd nadat de betrokken Staat het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, heeft ondertekend of daartoe is toegetreden. De akten van bekrachtiging dienen te worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

3. Deze Overeenkomst blijft opengesteld voor toetreding door alle Staten bedoeld in het eerste lid van dit artikel die partij zijn bij het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld. De akten van toetreding worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

Artikel 3

1. Elke Staat kan bij de ondertekening of bekrachtiging van deze Overeenkomst, of bij toetreding daartoe, alsook te allen tijde daarna, door middel van een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving, verklaren dat de Overeenkomst van toepassing wordt voor een of meer der gebieden voor welke buitenlandse betrekkingen hij verantwoordelijk is.

De Overeenkomst wordt van toepassing voor het gebied of de gebieden genoemd in de kennisgeving, dertig dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-Generaal, dan wel op de datum waarop de Overeenkomst in werking treedt in de Staat die de kennisgeving heeft gedaan, indien dit tijdstip later valt.

2. Iedere Staat die een verklaring heeft afgelegd als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, kan op elk later tijdstip, door middel van een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving, verklaren dat de Overeenkomst niet langer van toepassing zal zijn voor het in de kennisgeving genoemde gebied en de Overeenkomst zal dan niet langer van toepassing zijn voor dit gebied met ingang van een jaar te rekenen van de datum waarop de Secretaris-Generaal de kennisgeving heeft ontvangen.

Artikel 4

1. Deze Overeenkomst treedt in werking twaalf maanden na de datum van nederlegging van de tiende akte van bekrachtiging of toetreding.

2. Voor elke Staat die deze Overeenkomst bekrachtigt of daartoe toetreedt nadat de tiende akte van bekrachtiging of toetreding is

nedergelegd, treedt de Overeenkomst in werking twaalf maanden na de datum waarop deze Staat zijn akte van bekrachtiging of toetreding heeft nedergelegd.

3. Indien de datum van inwerkingtreding die op grond van het eerste en het tweede lid van dit artikel van toepassing is, voorafgaat aan die welke het gevolg is van de toepassing van artikel 39 van het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, treedt deze Overeenkomst in werking in de zin van het eerste lid van dit artikel op die van beide data welke het laatst valt.

Artikel 5

Bij zijn inwerkingtreding beëindigt en vervangt deze Overeenkomst in de betrekkingen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen de bepalingen betreffende het wegverkeer vervat in de Europese Overeenkomst houdende aanvulling van het Verdrag nopens het wegverkeer en het protocol nopens de verkeerstekens van 1949 die op 16 september 1950 te Genève werd ondertekend, de Overeenkomst nopens de verkeerstekens ter aanduiding van werken op de weg die op 16 december 1955 te Genève werd ondertekend, en de Europese Overeenkomst betreffende aanduidingen op het wegdek die op 13 december 1957 te Genève werd ondertekend.

Artikel 6

1. Nadat deze Overeenkomst twaalf maanden van kracht is geweest, kan elke Overeenkomstsluitende Partij een of meer wijzigingen in de Overeenkomst voorstellen. De tekst van de wijzigingsvoorstellen, vergezeld van een memorie van toelichting, wordt toegezonden aan de Secretaris-Generaal die deze ter kennis van alle Overeenkomstsluitende Partijen brengt. De Overeenkomstsluitende Partijen hebben de gelegenheid hem, binnen een tijdvak van twaalf maanden te rekenen van de datum van die kennisgeving, mede te delen of zij : (a) de wijziging aanvaarden; of (b) de wijziging verwerpen; of (c) wensen dat een conferentie wordt bijeengeroepen ter bestudering van de wijziging. De Secretaris-Generaal doet de tekst van de voorgestelde wijziging tevens toekomen aan de andere Staten bedoeld in artikel 2 van deze Overeenkomst.

2. (a) Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig het eerste lid van dit artikel kennis is gegeven, wordt geacht te zijn aanvaard indien, binnen het tijdvak van twaalf maanden bedoeld in het voorgaande lid minder dan een derde van de Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-Generaal hebben medegedeeld dat zij de wijziging verwerpen dan wel dat zij wensen dat een conferentie wordt bijeengeroepen ter bestudering van de wijziging. De Secretaris-Generaal stelt alle Overeenkomstsluitende Partijen in kennis van elke aanvaarding of verwerping van elke voorgestelde wijziging en van verzoeken om een conferentie bijeen te roepen. Indien het totale aantal van zodanige verwerpingen en verzoeken die gedurende het voorgeschreven tijdvak van twaalf maanden zijn ontvangen, minder dan een derde bedraagt van het totale aantal Overeenkomstsluitende Partijen, stelt de Secretaris-Generaal alle Overeenkomstsluitende Partijen ervan in kennis dat de wijziging van kracht zal worden zes maanden na afloop van het tijdvak van twaalf maanden bedoeld in het eerste lid van dit artikel, en wel voor alle Overeenkomstsluitende Partijen met uitzondering van die welke, gedurende het voorgeschreven tijdvak, de wijziging hebben verworpen of de bijeenroeping hebben verzocht van een conferentie om haar te bestuderen.

(b) Elke Overeenkomstsluitende Partij die gedurende genoemd tijdvak van twaalf maanden een voorgestelde wijziging heeft verworpen of heeft verzocht een conferentie bijeen te roepen om haar te bestuderen, kan te allen tijde na afloop van bedoeld tijdvak de Secretaris-Generaal er van in kennis stellen dat zij de wijziging aanvaardt en de Secretaris-Generaal deelt deze kennisgeving mede aan alle andere Overeenkomstsluitende Partijen. De wijziging wordt dan ten aanzien van de Overeenkomstsluitende Partij die kennis heeft gegeven van het aanvaarden

daarvan, van kracht zes maanden na ontvangst van hun kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

3. Indien een voorgestelde wijziging niet is aanvaard overeenkomstig het tweede lid van dit artikel en indien binnen het tijdvak van twaalf maanden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel minder dan de helft van het totale aantal Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-Generaal heeft medegedeeld dat zij de voorgestelde wijziging verwerpen en indien tenminste een derde van het totale aantal Overeenkomstsluitende Partijen, maar niet minder dan vijf, hem mededeelt haar te aanvaarden dan wel wenst dat een conferentie wordt bijeengeroepen om haar te bestuderen, roept de Secretaris-Generaal een conferentie bijeen ten einde de voorgestelde wijziging of ieder ander voorstel te bestuderen dat hem wordt voorgelegd overeenkomstig het vierde lid van dit artikel.

4. Indien een conferentie is bijeengeroepen overeenkomstig het derde lid van dit artikel, nodigt de Secretaris-Generaal alle Overeenkomstsluitende Partijen, alsmede de andere Staten bedoeld in artikel 2 van deze Overeenkomst, daartoe uit. Hij verzoekt alle tot de conferentie uitgenodigde Staten hem, uiterlijk zes maanden voor de openingsdatum van de conferentie, alle voorstellen voor te leggen die zij behalve de voorgestelde wijziging ook door de conferentie wensen te laten bestuderen en hij deelt zodanige voorstellen uiterlijk drie maanden voor de openingsdatum van de conferentie mede aan alle tot de conferentie uitgenodigde Staten.

5. (a) Elke wijziging op deze Overeenkomst wordt geacht te zijn aanvaard indien zij is aanvaard door een twee derde meerderheid van de ter conferentie vertegenwoordigde Staten, mits deze meerderheid ten minste twee derde bedraagt van de ter conferentie vertegenwoordigde Overeenkomstsluitende Partijen. De Secretaris-Generaal stelt alle Overeenkomstsluitende Partijen in kennis van het aanvaarden van de wijziging en de wijziging wordt van kracht twaalf maanden na de datum van deze kennisgeving en wel voor alle Overeenkomstsluitende Partijen met uitzondering van die welke gedurende dit tijdvak de Secretaris-Generaal er van in kennis hebben gesteld dat zij de wijziging verwerpen.

(b) Een Overeenkomstsluitende Partij die een wijziging gedurende genoemd tijdvak van twaalf maanden heeft verworpen kan de Secretaris-Generaal te allen tijde er van in kennis stellen dat zij de wijziging aanvaardt, en de Secretaris-Generaal deelt deze kennisgeving mede aan alle andere Overeenkomstsluitende Partijen. De wijziging wordt ten aanzien van de Overeenkomstsluitende Partij die kennis heeft gegeven van het aanvaarden daarvan, van kracht zes maanden na ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal of aan het einde van genoemd tijdvak van twaalf maanden, welke van beide data het laatst valt.

6. Indien de voorgestelde wijziging niet wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, en indien aan de in het derde lid van dit artikel voorgeschreven voorwaarden met betrekking tot het bijeenroepen van een conferentie niet is voldaan, wordt de voorgestelde wijziging geacht te zijn verworpen.

7. Onafhankelijk van de wijzigingsprocedure voorgeschreven in het eerste tot en met zesde lid van dit artikel, kan de Bijlage bij deze Overeenkomst bij overeenkomst tussen de bevoegde administraties van alle Overeenkomstsluitende Partijen worden gewijzigd. Indien de administratie van een Overeenkomstsluitende Partij verklaart dat haar nationale wetgeving haar verplicht haar instemming afhankelijk te stellen van de verlening van een bijzondere machtiging of van de goedkeuring van een wetgevend lichaam, wordt de bevoegde administratie van de betrokken Overeenkomstsluitende Partij beschouwd eerst met de wijziging op de Bijlage te hebben ingestemd op het tijdstip waarop zij de Secretaris-Generaal er van in kennis heeft gesteld dat zij de vereiste machtiging of goedkeuring heeft verkregen. De overeenkomst tussen de bevoegde administraties kan bepalen dat tijdens een overgangsperiode de vroegere bepalingen van de Bijlage geheel of gedeeltelijk van kracht zullen blijven naast de nieuwe bepalingen. De Secretaris-Generaal bepaalt de datum van inwerkingtreding van de nieuwe bepalingen.

8. Elke Staat deelt op het tijdstip van ondertekening of bekrachtiging van of van toetreding tot deze Overeenkomst de Secretaris-Generaal de naam en het adres mede van zijn ter zake van de Overeenkomst bevoegde administratie als bedoeld in het zevende lid van dit artikel.

Artikel 7

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst opzeggen door middel van een tot de Secretaris-Generaal gerichte schriftelijke kennisgeving. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal. Een Overeenkomstsluitende Partij die ophoudt partij te zijn bij het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opgesteld, houdt op dezelfde datum op partij te zijn bij deze Overeenkomst.

Artikel 8

Deze Overeenkomst houdt op van kracht te zijn indien het aantal Overeenkomstsluitende Partijen gedurende een tijdvak van twaalf achtereenvolgende maanden minder is dan vijf of op het tijdstip waarop het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opgesteld, ophoudt van kracht te zijn.

Artikel 9

1. Elk geschil tussen twee of meer Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst en dat door de partijen bij het geschil niet door onderhandelingen of door andere middelen tot regeling van een geschil kan worden opgelost, wordt onderworpen aan arbitrage indien een der bij het geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen zulks verzoekt en wordt hiertoe voorgelegd aan een of meer scheidsmannen die in onderlinge overeenstemming tussen de partijen bij het geschil wordt of worden gekozen. Indien de partijen bij het geschil niet binnen drie maanden na het verzoek om arbitrage tot overeenstemming kunnen komen omtrent de keuze van een scheidsman of van scheidsmannen, kan een van die partijen de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties verzoeken een enkele scheidsman te benoemen, aan wie het geschil ter oplossing zal worden voorgelegd.

2. De uitspraak van de overeenkomstig het eerste lid van dit artikel benoemde scheidsman of scheidsmannen is bindend voor de bij een geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 10

Niets in deze Overeenkomst mag zo worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij daardoor zou worden belet de maatregelen te nemen die deze Partij noodzakelijk acht voor haar buitenlandse of binnenlandse veiligheid en die verenigbaar zijn met de bepalingen van het Handvest der Verenigde Naties en beperkt blijven tot de vereisten der gegeven omstandigheden.

Artikel 11

1. Elke Staat kan bij de ondertekening van deze Overeenkomst of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of toetreding verklaren dat hij zich niet gebonden acht aan artikel 9 van deze Overeenkomst. Andere Overeenkomstsluitende Partijen zijn niet gebonden door artikel 9 met betrekking tot een Overeenkomstsluitende Partij die een zodanige verklaring heeft afgelegd.

2. Elk voorbehoud ten aanzien van deze Overeenkomst, met uitzondering van het voorbehoud bedoeld in het eerste lid van dit artikel, is toegestaan, op voorwaarde dat het schriftelijk wordt gemaakt en dat het, indien het is gemaakt voor de nederlegging van de akte van bekrachtiging of van toetreding, in die akte wordt bevestigd.

3. Elke Staat stelt bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging van deze Overeenkomst of bij toetreding daartoe de Secretaris-Generaal schriftelijk er van in kennis in hoeverre een voorbehoud gemaakt ten aanzien van het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opgesteld, tevens op deze Overeenkomst van toepassing is.

Voorbehouden ten aanzien van het Verdrag inzake verkeerstekens die niet zijn genoemd in de kennisgeving gedaan bij de nederlegging van de akte van bekrachtiging van deze Overeenkomst of bij toetreding daartoe worden als niet van toepassing op deze Overeenkomst beschouwd.

4. De Secretaris-Generaal deelt de voorbehouden en kennisgevingen krachtens dit artikel mede aan alle Staten bedoeld in artikel 2 van deze Overeenkomst.

5. Elke Staat die een verklaring heeft afgelegd, een voorbehoud heeft gemaakt of een kennisgeving heeft gedaan krachtens dit artikel kan deze te allen tijde intrekken door middel van een tot de Secretaris-Generaal gericht kennisgeving.

6. Elk voorbehoud gemaakt overeenkomstig het tweede lid of ter kennis gebracht overeenkomstig het derde lid van dit artikel :

(a) wijzigt voor de Overeenkomstsluitende Partij die het voorbehoud heeft gemaakt of ter kennis gebracht de bepalingen van de Overeenkomst waarop het voorbehoud betrekking heeft, zulks overeenkomstig de draagwijdte van het voorbehoud;

(b) wijzigt deze bepalingen in dezelfde mate voor de andere Overeenkomstsluitende Partijen ten aanzien van hun betrekkingen met de Overeenkomstsluitende Partij die het voorbehoud heeft gemaakt of ter kennis gebracht.

Artikel 12

Behalve de verklaringen, kennisgevingen en mededelingen bedoeld in de artikelen 6 en 11 van deze Overeenkomst, stelt de Secretaris-Generaal de Overeenkomstsluitende Partijen en de andere Staten bedoeld in artikel 2 van deze Overeenkomst in kennis van :

(a) ondertekeningen, bekrachtigingen en toetredingen ingevolge artikel 2;

(b) kennisgevingen en verklaringen ingevolge artikel 3;

(c) de data waarop dit Verdrag in werking treedt overeenkomstig artikel 4;

(d) de datum waarop de wijzigingen van deze Overeenkomst van kracht worden overeenkomstig artikel 6, het tweede, vijfde en zevende lid;

(e) opzeggingen ingevolge artikel 7;

(f) de beëindiging van deze Overeenkomst ingevolge artikel 8.

Artikel 13

Op 31 december 1972 wordt het oorspronkelijk exemplaar van deze Overeenkomst nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan toezendt aan alle Staten bedoeld in artikel 2 van deze Overeenkomst.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, hiertoe behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève, 1 mei 1971, in een enkel exemplaar in de Engelse, de Franse en de Russische taal, welke drie teksten gelijkelijk gezaghebbend zijn.

Deze Overeenkomst werd ondertekend door volgende Staten : België, Denemarken, Duitsland (Bondsrepubliek), Finland, Frankrijk, Hongarije, Luxemburg, Oostenrijk, Roemenië, Verenigd Koninkrijk, Zweden, Zwitserland.

BIJLAGE

1. Voor de toepassing van de bepalingen van deze Bijlage wordt onder « Verdrag » verstaan het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opgesteld.

2. Deze Bijlage omvat alleen de aanvullingen op en wijzigingen van de overeenkomstige bepalingen van het Verdrag.

3. Ad artikel 1 van het Verdrag (Begripsomschrijvingen)

Lid 0)

Dit lid wordt als volgt gelezen : « Bebouwde kom, een gebied met bebouwing en waarvan de invalswegen en de uitvalswegen speciaal als zodanig worden aangeduid ».

Lid 1)

De driewielige voertuigen met een tarra van niet meer dan 400 kg (900 pond) worden als motorfietsen aangemerkt.

Toegevoegd lid, in te voegen aan het einde van dit artikel

Dit lid wordt als volgt gelezen : « De personen die een kinderwagen, een ziekenwagen of een wagen voor minder-validen, of enig ander klein voertuig zonder motor duwen of trekken, of een fiets of bromfiets aan de hand leiden en de minder-validen die zich verplaatsen in een rolwagen die zichzelf voortbewegen of die stapvoets voortbewegen, worden als voetgangers beschouwd. »

4. Ad artikel 3 van het Verdrag (Verplichtingen van de Verdragssluitende Partijen)

Paragraaf 3

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Alle verkeerstekens, -symbolen, installaties of wegmarkeringen die niet overeenkomen met het door het Verdrag en deze Overeenkomst voorgeschreven stelsel worden binnen tien jaar na de datum van de vankrachtwording van deze Overeenkomst vervangen. Ten einde de weggebruikers vertrouwd te maken met het in het Verdrag en deze Overeenkomst voorgeschreven stelsel, kunnen gedurende deze periode de vroegere verkeerstekens en -symbolen nog worden gebruikt naast die welke in het Verdrag en deze Overeenkomst zijn voorgeschreven. »

5. Ad artikel 6 van het Verdrag

Paragraaf 4

De bepalingen van deze paragraaf, die in het Verdrag aanbevelingen zijn, worden verplicht gesteld.

6. Ad artikel 7 van het Verdrag

Paragraaf 1

Toegevoegde zin, in te voegen aan het einde van deze paragraaf

Deze zin wordt als volgt gelezen : « Daarnaast verdient het, wat deze verkeersborden betreft, aanbeveling dat de verkeersborden die verlicht zijn dan wel zijn uitgerust met reflecterend materiaal of reflecterende inrichtingen en de verkeersborden die niet verlicht zijn of aldus uitgerust niet op hetzelfde weggedeelte worden gebruikt ».

7. Ad artikel 8 van het Verdrag

Paragraaf 3

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Gedurende de overgangsperiode van tien jaar voorgeschreven in punt 4 van deze Bijlage, en daarna in buitengewone omstandigheden kan, ter vergemakkelijking van het begrijpen van de verkeersborden, een opschrift worden toegevoegd op een rechthoekig bord onder het verkeersbord of op een rechthoekig bord waarop tevens het teken is aangebracht; een dergelijk opschrift mag ook op het verkeersbord zelf worden geplaatst, indien zulks het begrijpen van het teken niet moeilijker maakt voor de bestuurders die het opschrift niet kunnen begrijpen ».

8. Ad artikel 9 van het Verdrag

Paragraaf 1

Iedere Staat zal het model Aa voor gevaarstekens kiezen.

9. Ad artikel 10 van het Verdrag (Verkeersborden betreffende de voorrang)

Paragraaf 3

Iedere Staat zal het model B, 2a voor het STOP-teken kiezen.

Paragraaf 6

Ten einde een voorafgaande waarschuwing te geven voor het verkeersbord B, 1 moet hetzelfde verkeersbord worden gebruikt, aangevuld met een onderbord overeenkomstig model 1, zoals weergegeven in Bijlage 7 bij het Verdrag.

Ten einde een voorafgaande waarschuwing te geven voor verkeersbord B, 2a moet hetzelfde verkeersbord worden gebruikt, aangevuld met een rechthoekig bord met het STOP-teken en een cijfer ter aanduiding van de afstand tot het verkeersbord B, 2a.

10. Ad artikel 18 van het Verdrag (Verkeersborden ter identificatie van een plaats)

Paragraaf 2

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « De verkeersborden E, 9a en E, 9c, overeenkomstig de modellen in Bijlage 9 van het Verdrag, maken de weggebruikers kenbaar dat de algemene voorschriften voor het verkeer binnen de bebouwde kommen op het grondgebied van de Staat van toepassing zijn van de verkeersborden E, 9a tot de verkeersborden E, 9c, behalve voor zover op bepaalde weggedeelten in de bebouwde kommen andere voorschriften worden kenbaar gemaakt. Zij vertonen opschriften in een donkere kleur op witte of licht gekleurde achtergrond en worden geplaatst op onderscheidenlijk het begin en het einde van de bebouwde kommen. Het verkeersbord B, 4 moet echter altijd worden geplaatst op de voorrangswegen die aangeduid zijn door het verkeersbord B, 3, indien deze weg ophoudt voorrangsweg te zijn en deze door de bebouwde kom loopt. »

Paragraaf 3

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « De verkeersborden ter identificatie van een plaats die worden gebruikt voor andere doeleinden dan bedoeld in paragraaf 2 van dit artikel in de hierboven aangegeven redactie, moeten op opvallende wijze verschillen van de in die paragraaf bedoelde verkeersborden, zij moeten opschriften vertonen in een witte of lichte kleur op een donkere achtergrond ».

11. Ad artikel 23 van het Verdrag (Verkeerslichten)

Toegevoegde paragraaf, in te voegen onmiddellijk na paragraaf 3 van dit artikel. Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« a) De bepalingen van de paragrafen 1, 2 en 3 van artikel 6 van het Verdrag, die betrekking hebben op de verkeerstekens, zijn van toepassing op de verkeerslichten, behalve die gebruikt bij overwegen;

b) De verkeerslichten aan de kruispunten worden geplaatst vóór het kruispunt of in het midden van en boven het kruispunt; zij kunnen worden herhaald aan de overzijde van het kruispunt;

c) Daarnaast verdient het aanbeveling dat de nationale wetgevingen bepalen dat de verkeerslichten

i) zo worden geplaatst dat zij het verkeer van de voertuigen op de rijbaan niet hinderen en, in het geval van in de berm geplaatste lichten, dat zij de voetgangers zo min mogelijk hinderen;

ii) gemakkelijk zichtbaar moeten zijn van een afstand en onmiddellijk te begrijpen wanneer men ze nadert;

iii) op het grondgebied van elke Verdragssluitende Partij worden genormaliseerd voor de verschillende categorieën wegen. »

Paragraaf 9

Die paragraaf wordt als volgt gelezen : « Wanneer het groene licht van het driekleurenstelsel de vorm heeft van een of meer groene pijlen op een ronde, zwarte achtergrond, dan betekent het aangaan van het licht in de pijl of pijlen dat de voertuigen uitsluitend mogen doorrijden in de richting of richtingen die aldus worden aangeduid. De pijlen die betekenen dat het verkeer recht door mag rijden dienen omhoog te wijzen. »

Paragraaf 10

Het begin van deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« Indien een verkeerslicht van het driekleurenstelsel een of meer bijkomende groene lichten bevat in de vorm van een of meer groene pijlen op een ronde, zwarte achtergrond, dan betekent... »

Toegevoegde paragraaf, in te voegen onmiddellijk na paragraaf 10 van dit artikel.

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Wanneer het rode of het gele licht de omtrek van een of meer pijlen toont, wordt de door het licht gegeven aanduiding beperkt tot de richting of richtingen aangeduid door de pijl of pijlen. »

Toegevoegde paragraaf, in te voegen onmiddellijk na paragraaf 11 van dit artikel.

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « In bijzondere gevallen, waarin het niet nodig is de verkeerslichten voortdurend te gebruiken, kan een licht worden gebruikt in de vorm van een niet-knipperend rood licht, voorafgegaan door een niet knipperend oranjegeel licht; dit laatste kan worden voorafgegaan door een oranjegeel knipperlicht. »

12. Ad artikel 24 van het Verdrag (Voetgangerslichten)

Paragraaf 1, lid a) ii)

Deze bepaling wordt niet toegepast.

Paragraaf 2

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « De voetgangerslichten moeten van het tweekleurenstelsel zijn, met twee lichten, onderscheidenlijk één rood en één groen licht. Er mag nooit meer dan één licht tegelijk aan zijn. »

Paragraaf 3

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « De lichten moeten verticaal zijn gerangschikt, met het rode licht altijd bovenaan en het groene licht altijd onderaan geplaatst. Het rode licht moet de vorm hebben van een stilstaande voetganger of voetgangers, en het groene licht die van een lopende voetganger of voetgangers. »

13. Ad artikel 31 van het Verdrag (Signaleren van Werken)

Paragraaf 2

De waarschuwingstekens worden niet beschilderd met afwisselend zwarte en witte of zwarte en gele strepen.

14. Ad artikel 32 van het Verdrag (Bebakening door middel van reflecterend materiaal of van lichten)

Dit artikel wordt als volgt gelezen :

« 1. Het verdient aanbeveling dat de aanwezigheid van zuilen of vluchtheuvels op de rijbaan aangeduid wordt door middel van witte of gele lichten of witte of gele reflecterende inrichtingen. »

2. Indien de randen van de rijbaan worden aangeduid door middel van lichten of reflecterende inrichtingen, moeten deze :

a) alle wit of lichtgeel zijn;

b) hetzij wit of lichtgeel zijn om de rand van de rijbaan tegenover de rijrichting aan te duiden, en rood of donkergeel om de rand van de rijbaan overeenkomstig de rijrichting aan te duiden.

3. Iedere Staat die partij is bij deze Overeenkomst neemt voor zijn gehele grondgebied dezelfde kleur of hetzelfde kleurenstelsel aan voor de in dit artikel bedoelde lichten of reflecterende inrichtingen. »

15. Ad Artikel 33 van het Verdrag

Paragraaf 1, lid a)

Dit lid wordt als volgt gelezen : « Wanneer bij een overweg een signaalsysteem is geïnstalleerd om te waarschuwen voor naderende treinen of om aan te geven dat de slagbomen of halve slagbomen op het punt staan te worden gesloten, dan moet dit bestaan uit een rood knipperlicht of uit rode knipperlichten die beurtelings knipperen, zoals bepaald in paragraaf 1, b, van Artikel 23 van het Verdrag. Bij de

overwegen zonder slagbomen of halve slagbomen dient het signaalsysteem bij voorkeur te bestaan uit twee beurtelings knipperende rode lichten. Evenwel :

i) mogen de rode knipperlichten worden aangevuld of vervangen door lichtsignalen van het driekleurenstelsel rood-geel-groen zoals bepaald in paragraaf 2 van artikel 23 van het Verdrag, of door een dergelijk signaal zonder het groene licht, indien andere driekleurensignalen geplaatst zijn op de weg nabij de overweg of indien de overweg met slagbomen is uitgerust. De rode knipperlichten bij overwegen met halve slagbomen mogen niet worden vervangen op de wijze aangegeven in de voorgaande zin; zij kunnen echter op die wijze worden aangevuld, mits andere driekleurensignalen geplaatst zijn op de weg vlakbij de overweg;

ii) behoeft op de aardewegen met weinig verkeer en op de voetpaden slechts één geluidssignaal te worden gebruikt. »

Paragraaf 2

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « De lichtsignalen worden geplaatst aan de kant van de rijbaan die overeenkomt met de rijrichting; wanneer de omstandigheden zoals de zichtbaarheid van de signalen of de verkeersdichtheid zulks eisen, worden de lichtsignalen ook aan de andere kant van de weg geplaatst. Indien men uit hoofde van de plaatselijke omstandigheden daar de voorkeur aan geeft, mogen de lichten tevens worden angebracht boven de rijbaan of op een vluchtheuvel op de rijbaan. »

16. Ad Artikel 35 van het Verdrag

Paragraaf 1

De slagbomen en de halve slagbomen van de overwegen worden niet aangegeven met afwisselende zwarte en witte, of zwarte en gele strepen.

17. Ad Bijlage 1, deel B, bij het Verdrag

Paragraaf 2 (Gevaarlijke daling)

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Ten einde te waarschuwen voor een steile daling, wordt Symbool A, 2a gebruikt. »

Het linkerdeel van Symbool A, 2a beslaat de linkerhoek van het bord en de onderkant beslaat de hele breedte van dit bord; het cijfer geeft de hellingshoek aan in percenten uitgedrukt. »

Paragraaf 3 (Steile helling)

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Ten einde te waarschuwen voor een steile helling, wordt Symbool A, 3a gebruikt. »

Het rechterdeel van Symbool A, 3a beslaat de rechterhoek van het bord en de onderkant beslaat de hele breedte van het bord; het cijfer geeft de hellingshoek aan in percenten uitgedrukt. »

Paragraaf 11 (Oversteekplaats voor voetgangers).

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Ten einde te waarschuwen voor een oversteekplaats voor voetgangers wordt Symbool A, 11a gebruikt. »

Dit symbool mag in spiegelbeeld worden aangebracht.

18. Ad Bijlage 2, deel A, bij het Verdrag

Paragraaf 1 (Verkeersbord « VOORRANG VERLENEN »)

Op bord B, 1, mag geen symbool of opschrift worden aangebracht.

Paragraaf 2 (Verkeersbord « STOP »)

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Het bord « STOP » is het bord B, 2, model B, 2a. Het bord B, 2, model B, 2a is achthoekig met een rode achtergrond, met een smalle witte of lichtgele rand en met het symbool « STOP » in wit of lichtgeel; de hoogte van het symbool is ten minste een derde van de hoogte van het bord. »

De hoogte van het normale formaat van bord B, 2a is ongeveer 0,90 m (3 voet); de hoogte van de borden van het kleine formaat mag niet minder zijn dan 0,60 m (2 voet). »

19. Ad Bijlage 2, Deel B, bij het Verdrag

Paragraaf 2 (Symbolen), lid a) i)

Deze bepaling wordt als volgt gelezen : « Bij een kruispunt waar de voorrang is zoals voorgeschreven bij de algemene voorrangregel die in het land van kracht is, wordt symbool A, 21a gebruikt. »

Paragraaf 2 (Symbolen), lid a) iii)

Deze bepaling wordt als volgt gelezen : « Bij een kruispunt met een weg waarop de weggebruikers voorrang moeten verlenen worden borden B, 1 of B, 2a gebruikt overeenkomstig de bepalingen van punt 9 van deze Bijlage. »

Paragraaf 2 (Symbolen), lid b)

Dit lid wordt als volgt gelezen : « Indien het verkeer op een kruispunt wordt geregeld door verkeerslichten, mag een bord Aa, symbool A16, zoals beschreven in Bijlage 1, Deel B, bij het Verdrag, worden geplaatst, ter aanvulling of vervanging van de in dit deel beschreven verkeersborden. »

20. Ad Bijlage 3 — Deel A, bij het Verdrag

Inleidende lid, eerste zin

Deze zin wordt als volgt gelezen : « Hiervoor wordt bord Aa gebruikt, als beschreven in Bijlage 1, Deel A, bij het Verdrag. »

Lid b)

Dit lid wordt als volgt gelezen : « De waarschuwing voor andere overwegen wordt gegeven door symbool A, 27a. »

21. Ad Bijlage 3 — Deel B, bij het Verdrag

Model B, 7c van Bord B, 7 wordt niet gebruikt.

De modellen B, 7a en B, 7b kunnen voorzien zijn van rode strepen, op voorwaarde dat het algemene beeld en de doeltreffendheid van het bord daardoor niet worden beïnvloed.

22. Ad Bijlage 4 — Deel A, bij dit Verdrag

Paragraaf 2 (Beschrijving van de borden), lid a)

(Algeheel en beperkt inrijverbod), i)

Model C, 1b van bord C, 1 wordt niet gebruikt.

Paragraaf 2 (Beschrijving van de borden), lid a)

(Algeheel en beperkt inrijverbod), iii)

De twee bijkomende borden, die in het aanhangsel bij deze Bijlage zijn weergegeven en de volgende betekenis hebben, kunnen worden gebruikt :

Bijkomend bord Nr 1 « Verboden toegang voor voertuigen die meer dan een bepaalde hoeveelheid ontplofbare stoffen of gemakkelijk brandbare stoffen vervoeren. »

Bijkomend bord Nr 2 « Verboden toegang voor voertuigen die meer dan een bepaalde hoeveelheid stoffen vervoeren die waterverontreiniging kunnen veroorzaken. »

De Noot aan het einde van deze bepaling wordt als volgt gelezen :

« De borden C, 3a tot C, 3k, alsook de bijkomende borden Nrs 1 en 2 vermeld onder dit punt, omvatten geen schuine rode streep. »

Paragraaf 2 (Beschrijving van de borden), lid d) (Inhaalverbod)

De modellen C, 13ab en C, 13bb van de borden C, 13a en C, 13b worden niet gebruikt.

23. Ad Bijlage 4 — Deel B, bij het Verdrag

Paragraaf 1 (Algemene kenmerken van de borden en symbolen) letter b)

Dit lid wordt als volgt gelezen : « Tenzij anderszins bepaald, zijn deze borden blauw met witte symbolen of met symbolen in een lichte kleur. »

Paragraaf 2 (Beschrijving van de borden), lid a)

(Verplichte richting)

Het bord D, 1b wordt niet gebruikt.

Paragraaf 2 (Beschrijving van de borden), lid c)

(Kruispunt met verplicht rondgaand verkeer)

Dit lid wordt als volgt gelezen : « Het bord D, 3 « KRUISPUNT MET VERPLICHT RONDGAAND VERKEER » heeft geen andere betekenis dan het aangeven van de voorgeschreven richting voor het rondrijdende verkeer met voertuigen. »

Waar het verkeer links houdt, wordt de richting van de pijl omgedraaid. »

24. Ad Bijlage 5 bij dit Verdrag

Algemene kenmerken van de borden en symbolen van Delen A tot F

Toegevoegde paragraaf, in te voegen onmiddellijk voor Deel A van deze Bijlage. Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « Op de voor-
wegwijzers of de wegwijzers betreffende de autosnelwegen of de met autosnelwegen gelijkgestelde wegen, mogen de op de borden E, 15 en E, 17 gebruikte symbolen in verkleinde vorm worden weergegeven. »

25. Ad Bijlage 5 — Deel A, bij het Verdrag

Paragraaf 2 (Bijzondere gevallen), lid a)

De rode balk van de borden E, 2a en E, 2b is omgeven door een wit randje.

26. Ad Bijlage 5 — Deel B, bij het Verdrag

Paragraaf 1

Het bord E, 5c wordt niet gebruikt.

Paragraaf 2

Het bord E, 6c wordt niet gebruikt.

27. Ad Bijlage 5 — Deel C, bij het Verdrag

Toegevoegde paragraaf, in te voegen aan het einde van dit Deel

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen : « De borden E, 9a en E, 9c met opschriften in een donkere kleur op een witte of licht gekleurde achtergrond worden gebruikt overeenkomstig het bepaalde in punt 10 van deze Bijlage. »

28. Ad Bijlage 5 — Deel E, bij het Verdrag

Het bord E, 11b wordt niet gebruikt.

29. Ad Bijlage 5 — Deel F, bij het Verdrag

Paragraaf 2 (Bord « EENRICHTINGSWEG »), lid b)

Op de pijl van bord E, 13b mag slechts een opschrift worden aangebracht indien de doeltreffendheid van het bord daardoor niet wordt verminderd.

Paragraaf 3 (Bord « DOODLOPENDE WEG »)

De rode balk van het bord E, 14 is omgeven door een wit randje.

Paragraaf 4 (Verkeersborden die het begin of het einde van een autosnelweg aangeven)

Toegevoegd lid, in te voegen onmiddellijk na het eerste lid van deze paragraaf.

Dit lid wordt als volgt gelezen : « Het bord E, 15 kan worden gebruikt en herhaald om te waarschuwen voor het naderen van een autosnelweg; elk bord dat voor dit deel is geplaatst, draagt op het onderste deel een opschrift waarop de afstand tussen het bord en het begin van de autosnelweg is aangegeven, of is voorzien van een onderbord overeenkomstig model 1 in Bijlage 7 bij het Verdrag. »

Paragraaf 5 (Verkeersborden die het begin of het einde van een openbare weg aangeven waarop dezelfde verkeersregels van toepassing zijn als op een autosnelweg.

Toegevoegd lid, in te voegen onmiddellijk na het eerste lid van deze paragraaf.

Dit lid wordt als volgt gelezen : « Het bord E, 17 kan worden gebruikt en herhaald om te waarschuwen voor het naderen van een openbare weg waarop dezelfde verkeersregels van toepassing zijn als op een autosnelweg; elk bord dat voor dit doel is geplaatst draagt op het onderste deel een opschrift waarop de afstand tussen het bord en het begin van de weg waarop verkeersregels van toepassing zijn als op een autosnelweg, is aangegeven, of is voorzien van een onderbord overeenkomstig model 1 in Bijlage 7 bij dit Verdrag. »

30. Ad Bijlage 5 — Deel C, bij het Verdrag

Paragraaf 2 (Beschrijving van de symbolen), lid a)

De symbolen F, 1b en F, 1c worden niet gebruikt.

31. Ad Bijlage 6 — Deel A, bij het Verdrag

Beschrijving van de borden

Paragraaf 1, lid b)

Deze bepaling wordt niet toegepast.

Paragraaf 3, lid e)

Waar het verbod slechts over een korte afstand van toepassing is, wordt van de mogelijkheid om slechts één bord te plaatsen, dat in de rode cirkel de afstand aangeeft waarop het van toepassing is, geen gebruik gemaakt.

32. Ad Bijlage 6 — Deel B, bij het Verdrag

Paragraaf 1 (Parkeerbord)

Het vierkante bord vermeld in het eerste lid van deze paragraaf draagt de letter « P ».

Paragraaf 2 (Verkeersbord dat het einde aangeeft van een parkeerzone met beperkte parkeerduur)

Toegevoegde tekst, in te voegen aan het einde van deze paragraaf

Deze tekst wordt als volgt gelezen: « In plaats van de parkeerschijf kunnen de borden worden gebruikt, in lichtgrijs, die afgebeeld zijn op het bord dat het begin aangeeft van een parkeerzone met beperkte parkeerduur.

Het bord dat het einde aangeeft van een parkeerzone met beperkte parkeerduur kan worden aangebracht aan de achterzijde van het bord dat het begin van de zone aangeeft en bestemd is voor het tegemoetkomend verkeer. »

33. Ad Bijlage 7 van het Verdrag (Onderborden)

Toegevoegde paragraaf, in te voegen onmiddellijk na paragraaf 1

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen: « De achtergrond van de onderborden moet bij voorkeur dezelfde zijn als de achtergrond van de desbetreffende groep borden waarmede zij te zamen worden gebruikt. »

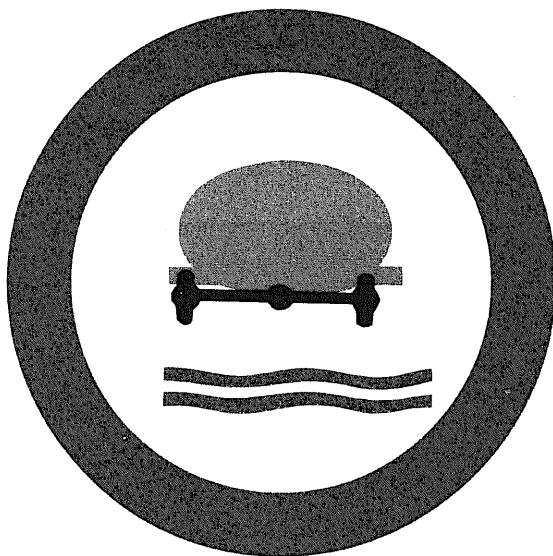
BIJLAGE — AANHANGSEL

Bijkomend bord nr. 1



Verboden toegang voor voertuigen die meer dan een bepaalde hoeveelheid ontplofbare stoffen of gemakkelijk brandbare stoffen vervoeren.

Bijkomend bord nr. 2



Verboden toegang voor voertuigen die meer dan een bepaalde hoeveelheid stoffen vervoeren die waterverontreiniging kunnen veroorzaken.

(Vertaling)

**PROTOCOL INZAKE DE WEGMARKERINGEN, TOT AANVULLING VAN DE EUROPESE OVEREENKOMST
DIE HET VERDRAG AANVULT INZAKE DE VERKEERSTEKENS OPENGESTELD
TER ONDERTEKENING TE WENEN OP 8 NOVEMBER 1968**

De Overeenkomstsluitende Partijen, die tevens partij zijn bij het Verdrag inzake de verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opgesteld, en bij de Europese overeenkomst tot aanvulling van het verdrag op 1 mei 1971 te Genève voor ondertekening opgesteld.

Geleia door de wens een grotere eenvormigheid te bereiken in de regels voor de wegmarkeringen in Europa,

Zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1

De overeenkomstsluitende partijen, die tevens partij zijn bij het Verdrag inzake de verkeerstekens op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening opgesteld en bij de Europese overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag dat op 1 mei 1971 te Genève voor ondertekening werd opgesteld, nemen passende maatregelen opdat het op hun grondgebied aangebrachte systeem van wegmarkeringen overeenkomt met de bepalingen in de Bijlage van dit Protocol.

Artikel 2

1. Dit Protocol is tot 1 maart 1974 opgesteld voor ondertekening door Staten die het Verdrag inzake verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opgesteld, en de Europese Overeenkomst tot aanvulling van dit Verdrag, dat op 1 mei 1971 te Genève voor ondertekening werd opgesteld, hebben ondertekend, of daartoe zijn toetreden en die lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties of in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig paragraaf 8 van het Mandaat van de Commissie.

2. Dit Protocol dient te worden bekrachtigd nadat de betrokken Staat het Verdrag inzake de verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opgesteld en de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag die op 1 mei 1971 te Genève voor ondertekening werd opgesteld, heeft bekrachtigd of daartoe is toetreden. De akten van bekrachtiging dienen te worden nedergelegd bij de secretaris-generaal van de Verenigde Naties.

3. Dit Protocol blijft opgesteld voor toetreding door alle staten bedoeld in het eerste lid van dit artikel die partij zijn bij het Verdrag inzake de verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opgesteld en bij de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag die op 1 mei 1971 te Genève voor ondertekening werd opgesteld. De akten van toetreding worden nedergelegd bij de Secretaris-generaal.

Artikel 3

1. Elke staat kan bij de ondertekening of bekrachtiging van dit Protocol, of bij de toetreding daartoe, alsook te allen tijde daarna, door middel van een aan de Secretaris-generaal gerichte kennisgeving, verklaren dat het Protocol van toepassing wordt voor een of meer der gebieden voor welke buitenlandse betrekkingen hij verantwoordelijk is. Het Protocol wordt van toepassing voor het gebied of de gebieden genoemd in de kennisgeving, dertig dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-generaal.

2. Iedere Staat die een verklaring heeft afgelegd als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, kan op elk later tijdstip, door middel van een aan de Secretaris-generaal gerichte kennisgeving, verklaren dat het Protocol niet langer van toepassing zal zijn voor het in de kennisgeving genoemde gebied en het Protocol zal dan niet langer van toepassing zijn voor dit gebied met ingang van een jaar te rekenen van de datum waarop de Secretaris-generaal de kennisgeving heeft ontvangen.

Artikel 4

1. Dit Protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum van nederlegging van de tiende akte van bekrachtiging of toetreding.

2. Voor elke Staat die dit Protocol bekrachtigt of daartoe toetreedt nadat de tiende akte van bekrachtiging of toetreding is nedergelegd, treedt het Protocol in werking twaalf maanden na de datum waarop deze Staat zijn akte van bekrachtiging of toetreding heeft nedergelegd.

3. Indien de datum van inwerkingtreding die op grond van het eerste en het tweede lid van dit artikel van toepassing is, voorafgaat aan die welke het gevolg is van de toepassing van artikel 39 van het Verdrag inzake de verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opgesteld, treedt dit Protocol in werking in de zin van het eerste lid van dit artikel op die van beide data welke het laatst valt.

Artikel 5

Bij zijn inwerkingtreding beëindigt en vervangt dit Protocol in de betrekkingen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen de bepalingen betreffende het Protocol inzake de verkeerstekens vervat in de Europese Overeenkomst houdende aanvulling van het Verdrag nopens het wegverkeer en het Protocol nopens de verkeerstekens van 1949 die op 16 september 1950 te Genève werd ondertekend en de Overeenkomst aangaande het signaleren van werken, op 16 december 1955 te Genève ondertekend, en de Europese Overeenkomst aangaande de wegmarkeringen op 13 december 1957 te Genève ondertekend.

Artikel 6

1. Nadat dit Protocol twaalf maanden van kracht is geweest, kan elke Overeenkomstsluitende Partij een of meer wijzigingen in het Protocol voorstellen. De tekst van de wijzigingsvoorstellen, vergezeld van een memorie van toelichting, wordt toegezonden aan de Secretaris-generaal, die deze ter kennis van alle Overeenkomstsluitende Partijen brengt. De Overeenkomstsluitende Partijen hebben de gelegenheid hem, binnen een tijdvak van twaalf maanden te rekenen van de datum van die kennisgeving, mede te delen of zij : (a) de wijziging aanvaarden; of (b) de wijziging verwerpen; of (c) wensen dat een conferentie wordt bijeengeroepen ter bestudering van de wijziging. De Secretaris-generaal doet de tekst van de voorgestelde wijziging tevens toekomen aan de andere Staten bedoeld in artikel 2 van dit Protocol.

2. (a) Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig het eerste lid van dit artikel kennis is gegeven, wordt geacht te zijn aanvaard indien, binnen het tijdvak van twaalf maanden bedoeld in het voorgaande lid, minder dan een derde van de Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-generaal heeft medegedeeld, dat zij de wijziging verwerpen dan wel dat zij wensen dat een conferentie wordt bijeengeroepen ter bestudering van de wijziging. De Secretaris-generaal stelt alle Overeenkomstsluitende Partijen in kennis van elke aanvaarding of verwerping van elke voorgestelde wijziging en van verzoeken om een conferentie bijeen te roepen. Indien het totale aantal van zodanige verwerpingen en verzoeken die gedurende het voorgeschreven tijdvak van twaalf maanden zijn ontvangen, minder dan een derde bedraagt van het totale aantal Overeenkomstsluitende Partijen, stelt de Secretaris-generaal alle Overeenkomstsluitende Partijen er van in kennis dat de wijziging van kracht zal worden zes maanden na afloop van het tijdvak van twaalf maanden bedoeld in het eerste lid van dit artikel, en wel voor alle Overeenkomstsluitende Partijen met uitzondering van die welke, gedurende het voorgeschreven tijdvak, de wijziging hebben verworpen of de bijeenroeping hebben verzocht van een conferentie om haar te bestuderen.

(b) Elke Overeenkomstsluitende Partij die gedurende genoemd tijdvak van twaalf maanden een voorgestelde wijziging heeft verworpen of heeft verzocht een conferentie bijeen te roepen om haar te bestuderen, kan te allen tijde na afloop van bedoeld tijdvak de Secretaris-generaal er van in kennis stellen dat zij de wijziging aanvaardt en de Secretaris-generaal deelt deze kennisgeving mede aan alle andere Overeenkomstsluitende Partijen. De wijziging wordt dan ten aanzien van de Overeenkomstsluitende Partij die kennis heeft gegeven van het aanvaarden daarvan, van kracht zes maanden na ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-generaal.

3. Indien een voorgestelde wijziging niet is aanvaard overeenkomstig het tweede lid van dit artikel en indien binnen het tijdvak van twaalf maanden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel minder dan de helft van het totale aantal Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-generaal mededeelt dat zij de voorgestelde wijziging verwerpen en indien ten minste een derde van het totale aantal Overeenkomstsluitende Partijen, maar niet minder dan vijf, hem mededeelt haar te aanvaarden dan wel wenst dat een conferentie wordt bijeengeroepen om haar te bestuderen, roept de Secretaris-generaal een conferentie bijeen ten einde de voorgestelde wijziging of ieder ander voorstel te bestuderen dat hem wordt voorgelegd overeenkomstig het vierde lid van dit artikel.

4. Indien een conferentie is bijeengeroepen overeenkomstig het derde lid van dit artikel, nodigt de Secretaris-generaal alle Overeenkomstsluitende Partijen, alsmede de andere Staten bedoeld in artikel 2 van dit Protocol, daartoe uit. Hij verzoekt alle tot de conferentie uitgenodigde Staten hem, uiterlijk zes maanden voor de openingsdatum van de conferentie, alle voorstellen voor te leggen die zij behalve de voorgestelde wijziging ook door de conferentie wensen te laten bestuderen en hij deelt zodanige voorstellen uiterlijk drie maanden voor de openingsdatum van de conferentie mede aan alle tot de conferentie uitgenodigde Staten.

5. (a) Elke wijziging op dit Protocol wordt geacht te zijn aanvaard indien zij is aanvaard door een twee derde meerderheid van de ter conferentie vertegenwoordigde Staten, mits deze meerderheid ten minste twee derde bedraagt van de ter conferentie vertegenwoordigde Overeenkomstsluitende Partijen. De Secretaris-generaal stelt alle Overeenkomstsluitende Partijen in kennis van het aanvaarden van de wijziging en de wijziging wordt van kracht twaalf maanden na de datum van deze kennisgeving en wel voor alle Overeenkomstsluitende Partijen met uitzondering van die, welke gedurende dit tijdvak de Secretaris-generaal er van in kennis hebben gesteld dat zij de wijziging verwerpen.

(b) Een Overeenkomstsluitende Partij die een wijziging gedurende genoemd tijdvak van twaalf maanden heeft verworpen, kan de Secretaris-generaal te allen tijde er van in kennis stellen dat zij de wijziging aanvaard en de Secretaris-generaal deelt deze kennisgeving mede aan alle andere Overeenkomstsluitende Partijen. De wijziging wordt ten aanzien van de Overeenkomstsluitende Partij die kennis heeft gegeven van het aanvaarden daarvan, van kracht zes maanden na ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-generaal of aan het einde van genoemd tijdvak van twaalf maanden, welke van beide data het laatst valt.

6. Indien de voorgestelde wijziging niet wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, en indien aan de in het derde lid van dit artikel voorgeschreven voorwaarden met betrekking tot het bijeenroepen van een conferentie niet is voldaan, wordt de voorgestelde wijziging geacht te zijn verworpen.

7. Onafhankelijk van de wijzigingsprocedure voorgeschreven in het eerste tot en met zesde lid van dit artikel, kan de Bijlage bij dit Protocol bij overeenkomst tussen de bevoegde administraties van alle Overeenkomstsluitende Partijen worden gewijzigd. Indien de administratie van een Overeenkomstsluitende Partij verklaart dat haar nationale wetgeving haar verplicht haar instemming afhankelijk te stellen van de verlening van een bijzondere machtiging of van de goedkeuring van een wetgevend lichaam, wordt de bevoegde administratie van de betrokken Overeenkomstsluitende Partij beschouwd eerst met de wijziging op de Bijlage te hebben ingestemd op het tijdstip waarop zij de Secretaris-generaal er van in kennis heeft gesteld dat zij de vereiste machtiging of goedkeuring heeft verkregen. De overeenkomst tussen de bevoegde administraties kan bepalen dat tijdens een overgangsperiode de vroegere bepalingen van de Bijlage geheel of gedeeltelijk van kracht zullen blijven naast de nieuwe bepalingen. De Secretaris-generaal bepaalt de datum van inwerkingtreding van de nieuwe bepalingen.

8. Elke Staat deelt op het tijdstip van ondertekening of bekrachtiging van of van toetreding tot dit Protocol de Secretaris-generaal de naam en het adres mede van zijn administratie die bevoegd is om de goedkeuring te verlenen, als bedoeld in het zevende lid van dit artikel.

Artikel 7

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan dit Protocol opzeggen door middel van een tot de Secretaris-generaal gerichte schriftelijke kennisgeving. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-generaal. Een Overeenkomstsluitende Partij die ophoudt partij te zijn bij het Verdrag inzake het Wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, houdt op dezelfde datum op partij te zijn bij dit Protocol.

Artikel 8

Dit Protocol houdt op van kracht te zijn indien het aantal Overeenkomstsluitende Partijen gedurende een tijdvak van twaalf achtereenvolgende maanden minder is dan vijf of op het tijdstip waarop het Verdrag inzake de Verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld of de Europese Overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag die op 1 mei 1971 te Genève voor ondertekening werd opengesteld, ophoudt van kracht te zijn.

Artikel 9

1. Elk geschil tussen twee of meer Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst en dat door de partijen bij het geschil niet door onderhandelingen of door andere middelen tot regeling van een geschil kan worden opgelost, wordt onderworpen aan arbitrage indien een der bij het geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen zulks verzoekt en wordt hiertoe voorgelegd aan een of meer scheidsmannen die in onderlinge overeenstemming tussen de partijen bij het geschil wordt of worden gekozen. Indien de partijen bij het geschil niet binnen drie maanden na het verzoek om arbitrage tot overeenstemming kunnen komen omtrent de keuze van een scheidsman of van scheidsmannen, kan een van die partijen de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties verzoeken een enkele scheidsman te benoemen, aan wie het geschil ter oplossing zal worden voorgelegd.

2. De uitspraak van de overeenkomstig het eerste lid van dit artikel benoemde scheidsman of scheidsmannen is bindend voor de bij een geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 10

Niets in dit Protocol mag zo worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij daardoor zou worden belet de maatregelen te nemen die deze Partij noodzakelijk acht voor haar buitenlandse of binnenlandse veiligheid en dit verenigbaar zijn met de bepalingen van het Handvest der Verenigde Naties en beperkt blijven tot de vereisten der gegeven omstandigheden.

Artikel 11

1. Elke Staat kan bij de ondertekening van deze Overeenkomst of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of toetreding verklaren dat hij zich niet gebonden acht aan artikel 9 van dit Protocol. Andere Overeenkomstsluitende Partijen zijn niet gebonden door artikel 9 met betrekking tot een Overeenkomstsluitende Partij die een zodanige verklaring heeft afgelegd.

2. Elk voorbehoud ten aanzien van dit Protocol met uitzondering van het voorbehoud bedoeld in het eerste lid van dit artikel, is toegestaan, op voorwaarde dat het schriftelijk wordt gemaakt en dat het, indien het is gemaakt voor de nederlegging van de akte van bekrachtiging of van toetreding, in die akte wordt bevestigd.

3. Elke Staat stelt bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging van dit Protocol of bij toetreding daartoe de Secretaris-generaal schriftelijk er van in kennis in hoeverre een voorbehoud gemaakt ten aanzien van het Verdrag inzake de Verkeerstekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, of ten aanzien van de Europese Overeenkomst ter aanvulling van het Verdrag die op 1 mei 1971 te Genève voor ondertekening werd opengesteld, tevens op dit Protocol van toepassing is. Voorbehouden die niet zijn genoemd in de kennisgeving gedaan bij de nederlegging van de akte van bekrachtiging van dit Protocol of bij toetreding daartoe worden als niet van toepassing op dit Protocol beschouwd.

4. De Secretaris-generaal deelt de voorbehouden en kennisgevingen krachtens dit artikel mede aan alle Staten bedoeld in artikel 2 van dit Protocol.

5. Elke Staat die een verklaring heeft afgelegd, een voorbehoud heeft gemaakt of een kennisgeving heeft gedaan krachtens dit artikel kan deze te allen tijde intrekken door middel van een tot de Secretaris-generaal gerichte kennisgeving.

6. Elk voorbehoud gemaakt overeenkomstig het tweede lid of ter kennis gebracht overeenkomstig het derde lid van dit artikel :

(a) Wijzigt voor de Overeenkomstsluitende Partij die het voorbehoud heeft gemaakt of ter kennis gebracht te bepalingen van het Protocol waarop het voorbehoud betrekking heeft, zulks overeenkomstig de draagwijdte van het voorbehoud;

(b) wijzigt deze bepalingen in dezelfde mate voor de andere Overeenkomstsluitende Partijen ten aanzien van hun betrekkingen met de Overeenkomstsluitende Partij die het voorbehoud heeft gemaakt of ter kennis gebracht.

Artikel 12

Behalve de verklaringen, kennisgevingen en mededelingen bedoeld in de artikelen 6 en 11 van dit Protocol, stelt de Secretaris-generaal de Overeenkomstsluitende Partijen en de andere Staten bedoeld in artikel 2 in kennis van :

(a) ondertekeningen, bekrachtigingen en toetredingen ingevolge artikel 2;

(b) kennisgevingen en verklaringen ingevolge artikel 3;

(c) de data waarop dit Protocol in werking treedt overeenkomstig artikel 4;

(d) de datum waarop de wijzigingen van dit Protocol van kracht worden overeenkomstig artikel 6, tweede, vijfde en zevende lid;

(e) opzeggingen ingevolge artikel 7;

(f) de beëindiging van dit Protocol ingevolge artikel 8.

Artikel 13

Na 1 maart 1974 wordt het oorspronkelijk exemplaar van dit Protocol nedergelegd bij de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan toezendt aan alle Staten bedoeld in artikel 2 van dit Protocol.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondertekenende gevolmachtigden, hiertoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève op 1 maart van het jaar negentienhonderd drie en zeventig in een enkel exemplaar, waarvan de Engelse, de Franse en de Russische tekst gelijkelijk gezaghebbend zijn.

Dit Protocol werd ondertekend door volgende Staten : België, Duitsland (Bondsrep.), Hongarije, Luxemburg, Oostenrijk, Zwitserland.

BIJLAGE

1. Voor de toepassing van de schikkingen van deze Bijlage, beduidt de term « Verdrag » het Verdrag inzake Verkeertekens dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld.

2. Deze Bijlage bevat alleen aanvullingen op en wijzigingen van de overeenkomstige bepalingen van het Verdrag.

3. Bij artikel 26 van het Verdrag

Paragraaf 2

Toegevoegd lid, in te voegen onmiddellijk na lid b) van deze paragraaf

Dit lid wordt als volgt gelezen :

« Dubbele onderbroken strepen zullen mogen gebruikt worden om een of meerdere rijstroken af te bakenen waarop de verkeersrichting kan omgekeerd worden overeenkomstig paragraaf 11 van artikel 23 van het Verdrag.

Paragraaf 4

Toegevoegd onderdeel van zin in te lassen op het eind van deze paragraaf

Dit onderdeel van zin wordt als volgt gelezen :

« ... of die een verbod of beperkingen inzake stilstand of parkeren aanwijzen. »

4. Bij artikel 27 van het Verdrag

Paragraaf 1

Twee aangrenzende doorlopende strepen mogen niet gebruikt worden om een stilstandstreep aan te duiden.

Paragraaf 3

Twee samengevoegde doorlopende strepen mogen niet gebruikt worden om de streep aan te duiden die de voertuigen normaliter niet moeten overschrijden wanneer zij de voorrang moeten verlenen in toepassing van een verkeersbord B.1 « Voorrang verlenen ».

Paragraaf 5

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« Om de oversteekplaatsen aan te duiden waar fietsers de rijbaan oversteken, zal gebruik gemaakt worden van onderbroken strepen bestaande uit vierkanten of parallellogrammen. »

5. Bij artikel 28 van het Verdrag

Toegevoegde paragrafen in te lijven onmiddellijk achter paragraaf 3 van dit artikel

Deze paragrafen worden als volgt gelezen :

« Een doorlopende streep op de rand van het trottoir of op de rand van de rijbaan betekent dat, over de hele lengte van deze streep en langs de kant van de rijbaan waar zij is aangebracht, het stilstand en het parkeren verboden is of het voorwerp uitmaakt van beperkingen door andere middelen verduidelijkt.

Een onderbroken streep op de boord van het trottoir of op de boord van de rijbaan betekent dat, over de hele lengte van deze streep en aan de kant van de rijbaan waar zij is aangebracht, het parkeren verboden is of het voorwerp uitmaakt van beperkingen door andere middelen verduidelijkt.

De markering van een rijstrook bij middel van een doorlopende of onderbroken streep samengaand met verkeerstekens of opschriften op de rijbaan die bepaalde categorieën van voertuigen zoals autobus, taxis, enz. aanwijzen, beduidt dat het gebruik van die rijstrook voorbehouden is aan voormelde voertuigen. »

6. Bij artikel 29 van het Verdrag

Paragraaf 2

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De wegmarkeringen zullen in het wit gemaakt zijn. De term « WIT » overlapt de schakeringen zilver of licht grijs. Nochtans :

— de markeringen, die de plaats aanduiden waar het parkeren toegelaten of beperkt wordt, mogen in het blauw worden uitgevoerd;

— de zigzagstrepen die de plaats aanduiden waar het parkeren is verboden zullen in het geel uitgevoerd worden;

— de doorlopende of onderbroken streep aangebracht op de rand van het trottoir of op de rand van de rijbaan om een verbod of beperkingen van stilstand of parkeren aan te duiden zal in het geel uitgevoerd worden. »

Aanvullende paragrafen in te lijven onmiddellijk achter paragraaf 2 van dit artikel

Deze paragrafen worden als volgt gelezen :

« Zo men een gele streep gebruikt om een verbod of beperkingen bij stilstand of parkeren aan te duiden, en zo er reeds een witte streep

is aangebracht om de rand van de rijbaan aan te geven, zal de gele streep zijdelings tegen de witte streep moeten aangebracht worden aan de buitenkant ervan.

Zo tijdelijk, gedurende een korte duur, de verkeersregel vertolkt door blijvende markeringen moet worden opgeheven en indien, om dat te verwezenlijken, deze blijvende markeringen vervangen worden door andere markeringen, zullen alse tijdelijke markeringen moeten uitgevoerd zijn in een andere kleur dan deze welke normaal wordt gebruikt om het verkeer te oriënteren of om het stilstand of het parkeren te verbieden of te beperken.

Om de tijdelijke wegmarkeringen beter zichtbaar te maken, zullen bij voorkeur contactblokken gebruikt worden. »

7. Bij Bijlage 8 van het Verdrag (Wegmarkeringen)

Hoofdstuk II (Overlangse wegmarkeringen) (diagram A.1)

A. Afmetingen

Paragraaf 2

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De breedte van de doorlopende of onderbroken strepen van de overlangse markeringen zou minstens 0,10 m (4 duim) moeten bedragen.

De breedte van een onderbroken streep om de scheiding aan te duiden tussen een normale verkeersweg en een versnellingsstrook, een vertragingstrook of de combinatie van een versnellingsstrook en een vertragingstrook, zou minstens het dubbel moeten zijn van de breedte van een gewone onderbroken streep. »

Paragraaf 5

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« a) een onderbroken streep dienstig voor het geleiden van het verkeer overeenkomstig lid a), 1), van paragraaf 2 van artikel 26 van het Verdrag bestaat uit strepen van minstens 1 meter (3 voet 4 duim) lang. De tussenruimten zouden normaal een lengte moeten hebben van twee tot vier maal de lengte der strepen. Zij zouden geen 12 m (40 voet) mogen overschrijden.

b) De lengte van de strepen van een onderbroken streep dienend als waarschuwing gelijkvormig aan lid a), II), van paragraaf 2 van artikel 26 van het Verdrag zou twee tot viermaal de lengte van de tussenruimten moeten bedragen. »

Paragraaf 6

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De lengte van een doorlopende streep zou niet minder dan 20 m (65 voet) mogen bedragen. »

B. Markering van de verkeersstroken

Er zal geen onderscheid gemaakt worden tussen :

I) « Buiten bebouwde kommen » en II) « Binnen bebouwde kommen ».

Paragraaf 8, eerste zin

Deze zin wordt als volgt gelezen :

« Op de wegen met twee rijrichtingen en twee verkeersstroken zou de as van de rijbaan moeten aangeduid worden door een langlopende markering (diagram A.2). »

Paragraaf 9

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« Op de wegen met twee verkeersrichtingen en drie verkeersstroken, zouden de stroken in algemene regel aangeduid worden door onderbroken strepen (diagram A.3). Een of twee doorlopende strepen, of een onderbroken streep gevoegd bij een doorlopende streep zouden enkel in bijzondere gevallen mogen gebruikt worden. Twee doorlopende strepen mogen gebruikt worden dicht bij de top van een helling, bij een kruispunt en een overweg, en op plaatsen waar de zichtbaarheid is beperkt. »

Paragraaf 10

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« Op de wegen met twee verkeersrichtingen die meer dan drie rijstroken bevatten, zouden de twee richtingen moeten gescheiden worden door een doorlopende lijn. Nochtans, mogen twee doorlopende lijnen gebruikt worden bij het naderen van een overweg en in andere bijzondere gevallen. De rijstroken zullen gematerialiseerd worden door onderbroken strepen (diagram A.4). Wanneer een enkele doorlopende streep wordt gebruikt, zal deze breder zijn dan de strepen die gebruikt worden om de rijstroken te scheiden op hetzelfde baanvak. »

Paragraaf 11

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« Zo toepassing wordt gemaakt van bijkomend lid ingevoerd achter lid b) van paragraaf 2 van artikel 26 van het Verdrag, zal elke rand van de rijstrook of rijstroken waar de verkeersrichting kan omgekeerd worden, mogen aangeduid worden door een dubbele onderbroken

verwittigingsstreep, gebruikt in overeenstemming met lid a), II), van paragraaf 2 van artikel 26 van het Verdrag (diagrammen A.5 en A.6). »

Toegevoegd paragraaf, te voegen onmiddellijk na paragraaf 11

Deze paragraaf wordt aldus gelezen :

« De diagram A.7 illustreert de markering van een eenrichtingsweg. De diagram A.8 illustreert de markering van een rijbaan van een autosnelweg. »

Paragraaf 13

Lezen « diagram A.31 » in plaats van de « diagrammen 2 en 3 ».

Toegevoegd paragraaf, in te lassen onmiddellijk achter paragraaf 13

De paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De diagrammen A.9 en A.10 illustreren de markering van de versnellingsstroken en de vertragingstroken. De diagram A.11 illustreert de markering van de combinatie van een versnellingsstrook en een vertragingstrook. »

C. Markeringen bij bijzondere toestanden

Paragraaf 14

Lezen « diagram A.33 » in plaats van « diagram 4 » en « diagrammen 5 en 6 ».

Paragraaf 15

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« Onder « zichtbaarheidsafstand » wordt verstaan de afstand op welke een voorwerp van een zekere hoogte op de rijbaan geplaatst kan gezien worden door een waarnemer die zich op de rijbaan bevindt, en waarvan het oog op een hoogte is die gelijk is of lager ligt dan die van het voorwerp (1). Wanneer het aangewezen is het gebruik van het deel van de rijbaan voorbehouden voor het verkeer uit tegengestelde richting op bepaalde kruispunten te verbieden, of op plaatsen waar de zichtbaarheidsafstand beperkt is (toppen van hellingen, bochten, enz.) of op vakken waar de rijbaan vernauwt of enig andere bijzonderheid vertoont, zouden er beperkingen moeten opgelegd worden op de vakken waar de zichtbaarheidsafstand lager ligt dan een bepaald minimum M, bij middel van doorlopende strepen geplaatst in overeenstemming met diagrammen A.12 tot A.19. »

Wanneer de plaatselijke omstandigheden het onmogelijk maken doorlopende strepen aan te brengen, zouden waarschuwingstrepen moeten gebruikt worden gelijkvormig met lid a), II), van paragraaf 2 van artikel 26 van het Verdrag. »

Paragraaf 16

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De toe te passen waarde voor M varieert met de karakteristieken van de weg en de verkeersomstandigheden. Op de diagrammen A.12 tot A.19, is A (of D) het punt waar de zichtbaarheidsafstand lager valt dan M, waar C (of B) het punt is waar de zichtbaarheidsafstand opnieuw hoger ligt dan M. »

Paragraaf 17

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« de diagrammen A.12 (a), A.12 (b), A.13 (a), A.15 en A.16 illustreren de markering op wegen met twee rijstroken in diverse omstandigheden (bocht of afronding van het verticale profiel, bestaan of ontbreken van een middenzone waar de zichtbaarheidsafstand hoger ligt dan M in de twee richtingen). »

Paragraaf 18

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« Op de wegen met drie rijstroken zijn twee werkwijzen mogelijk :

a) De rijbaan kan herleid worden tot twee bredere rijstroken, wat verkieslijk wordt geacht voor de wegen waar een hoge proportie tweewielers doorstroomt en (of) wanneer de sectie die tot twee rijstroken werd herleid tamelijk kort is en verwijderd ligt van een andere analoge sectie (diagrammen A.12 (c), A.12 (d), A.13 (b), A.17 en A.18);

b) Om het maximum te halen uit heel de breedte van de rijbaan, mogen twee rijstroken toegekend worden aan een van de twee verkeersrichtingen. Wanneer het vertikaal profiel van de weg een helling vertoont, zou de bevoorrechte richting deze van de stijging moeten zijn. Het diagram A.12 (e) geeft een voorbeeld van een top van een helling waar de secties AB en CD elkaar niet overlappen. Indien zij mekaar overlappen, belet dat type van markering het inhalen in de centrale zone, waar de zichtbaarheidsafstand voldoende is in beide richtingen. Om dit te vermijden, mag men de markering bij diagram A.13

(1) Rekening houdend met de hedendaagse karakteristieken van de automobielkonstruktie is het aangewezen dat 1 m (3 voet 4 duim) als hoogte van het oog en 1,20 m (4 voet) als hoogte van het voorwerp wordt aanzien.

(c) aannemen. Het diagram A.14 illustreert de markering van een weg met een convex vertikaal profiel. De markering is dezelfde, dat AB en CD mekaar overlappen of niet. In de bochten die gepaard gaan met een tamelijk sterke helling, mogen dezelfde beginselen aangenomen worden. In de vlakke bochten, mogen twee rijstroken voorbehouden worden voor de voertuigen die zich aan de buitenkant van de bocht verplaatsen, en die een betere zichtbaarheid hebben bij het inhalen. Het diagram A.19 geeft een voorbeeld van deze markering die ongewijzigd blijft, dat AB en CD mekaar overlappen of niet. »

Paragrafen 19 tot 21

De beschikkingen van deze paragrafen zullen niet toegepast worden.

Paragraaf 22, eerste zin

Deze zin wordt als volgt gelezen :

« Bij de diagrammen A.20 en A.21, die de strepen illustreren te gebruiken om een wijziging in de beschikbare breedte van de rijbaan aan te duiden, alsmede in het diagram A.22, die een hindernis aanduidt of het begin van een gereserveerde centrale zone die een afwijking van de doorlopende streep (of strepen) noodzakelijk maakt, zou deze afwijking van de streep (of strepen) bij voorkeur 1/50 of minder moeten bedragen op wegen met hoge snelheid, en 1/20 of minder op wegen waar de snelheid niet hoger ligt dan 60 km/h (37 miles). »

Paragraaf 23

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« Elke doorlopende streep zou moeten voorafgegaan worden door een waarschuwingstreep overeenkomstig lid a), II), van paragraaf 2, van artikel 26, van het Verdrag, over de afstand van minimum 100 m. (333 voet) op de wegen met hoge snelheid, en minstens 50 m. (166 voet) op wegen waar de snelheid niet hoger ligt dan 60 km/u. Deze waarschuwingstreep kan aangevuld of vervangen worden door rijstrookverminderingspijlen. De diagrammen A.23 en A.24 geven voorbeelden aan van deze pijlen. Wanneer meer dan 2 pijlen gebruikt worden, zou de onderlinge afstand tussen de pijlen gelijkelijk moeten verminderen naarmate het gevaarlijk punt nader is (diagrammen A.25 en A.26). »

D. Randstrepen die de rand van de rijbaan aanduiden

Paragraaf 26

Aanvullende zinnen in te lassen op het einde van deze paragraaf :

Deze zinnen worden als volgt gelezen :

« De breedte van de randstrepen zou minstens 0,10 m (4 duim) moeten bedragen. Zij zou minstens 0,15 m (6 duim) moeten bedragen op autosnelwegen of wegen van gelijke aard. »

E. Markering van hindernissen

Paragraaf 27

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

De diagrammen A.22 en A.27 tonen aan de te gebruiken markering in de nabijheid van een vluchtheuvel op elke andere hindernis op de rijbaan. »

F. Geleidingspijlen en strepen op kruispunten

Paragraaf 28

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« Zo het wenselijk is, op sommige kruispunten, aan de bestuurders aan te duiden hoe het kruispunt over te steken, links af te zwenken in de landen met rechts verkeer, of hoe rechts af te zwenken in landen met links verkeer, mogen geleidingsstrepen of pijlen gebruikt worden. »

De aanbevolen lengte voor de strepen en de tussenruimten is 0,50 m (1 voet 8 duim) (diagrammen A.28 en A.29). De geleidingsstrepen afgebeeld in diagram A.29 (a) mogen aangevuld worden door pijlen. De pijlen op diagram A.29 (b) mogen aangevuld worden door geleidingsstrepen. »

8. Bij Bijlage 8 tot het Verdrag (Wegmarkeringen).

Hoofdstuk III (Dwarsmarkeringen)

B. Stopstrepen

Paragraaf 30

Een verwijzing naar diagram A.30 is ingelast op het einde van deze paragraaf.

Paragraaf 32

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De stopstrepen mogen aangevuld worden met overlangse strepen (diagram A.31). Zij mogen ook aangevuld worden met het woord « STOP » op de rijbaan getekend (diagram A.32). »

C. Streep met aanwijzing van de plaats waar de bestuurders de voorrang moeten verlenen

Paragraaf 33

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De minimum breedte van de streep zou 0,20 m (8 duim) moeten bedragen en de maximum breedte 0,60 m (24 duim) (diagram A.34 (a)). De lengte van de strepen zou minstens het dubbele moeten bedragen van de breedte. De streep mag vervangen worden door driehoeken die een naast de ander aangebracht op de bodem en waarvan de punt is gericht naar de bestuurder aan wie de verplichting tot voorrang verlenen gericht is. Deze driehoeken zouden een basis van minstens 0,40 m (16 duim) en maximum 0,60 m (24 duim) moeten bedragen en een hoogte van minstens 0,60 (24 duim) en maximaal 0,70 (28 duim) (diagram A.34 (b)). »

Paragraaf 35

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De markering(en) vermeld bij paragraaf 34 mogen aangevuld worden door een driehoek op de rijbaan aangebracht en waarvan de diagrammen A.34 en A.35 voorbeelden geven. »

D. Oversteekplaatsen voor voetgangers

Paragraaf 37

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De tussenruimte tussen de strepen die de oversteekplaatsen voor voetgangers aanduiden zou minstens even groot en niet meer dan het dubbele van de breedte van deze strepen bedragen : de totale breedte van een tussenruimte en een streep zou zich moeten situeren tussen 0,80 m (2 voet 8 duim) en 1,40 m (4 voet 8 duim). De minimum breedte aanbevolen voor oversteekplaatsen is 2,50 m (8 voet) op wegen waar de snelheid is beperkt tot 60 km/u (37 miles) of minder (diagram A.36). Op de overige wegen, is de minimum breedte voor de oversteekplaatsen 4 m (13 voet). Om veiligheidsredenen zouden de oversteekplaatsen op deze wegen met verkeerslichten moeten uitgerust zijn. »

E. Oversteekplaatsen voor fietsers

Paragraaf 38

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De oversteekplaatsen voor fietsers zouden door twee onderbroken strepen moeten aangeduid worden. Deze onderbroken strepen zouden bij voorkeur moeten bestaan uit vierkanten $(0,40-0,60) \times (0,40-0,60)$ m $[(16-24) \times (16-24)$ duim] met tussenruimten die even breed zijn. De breedte van een oversteekplaats zou niet minder mogen bedragen dan 1,80 m (6 voet) voor fietspaden met enkele richting en 3 m (9 voet 9 duim) voor fietspaden met verkeer in beide richtingen. Bij schuine oversteekplaatsen, mogen de vierkanten vervangen worden door parallellogrammen waarvan de zijden respectievelijk gelijk lopen met de rand van de rijbaan en met die van het fietspad (diagram A.37). Contactblokken en nagels zouden niet mogen gebruikt worden. Het diagram A.38 brengt een voorbeeld van een kruispunt waar het fietspad deel uitmaakt van de hoofdweg. »

9. Bij Bijlage 8 van het Verdrag (wegmarkeringen)

Hoofdstuk IV (andere markeringen)

A. Voorsorteringspijlen

Paragraaf 39

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« Op de wegen met een aantal rijstroken dat volstaat om een scheiding van de voertuigen uit te voeren in de nabijheid van een

kruispunt, mogen de rijstroken, die moeten gebruikt worden, aangeduid worden met voorsorteringspijlen op de oppervlakte van de rijbaan aangebracht (diagrammen A.39 tot A.41). Deze voorsorteringspijlen mogen ook gebruikt worden op de eenrichtingswegen om de rijrichting te bevestigen. De lengte van de voorsorteringspijlen zou niet mogen kleiner zijn dan 2 m (6 voet 7 duim). De voorsorteringspijlen mogen aangevuld worden met opschriften op de rijbaan. »

B. Evenwijdige schuine strepen

Paragraaf 40

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De evenwijdige schuine strepen zouden een inclinatie moeten hebben zodat zij het verkeer verwijderen van de zone die zij afbakenen. De markeringen in vorm van mouwstrepen, eveneens gebogen om het verkeer te verwijderen van een gevaarlijk punt, mogen gebruikt worden op plaatsen waar het verkeer uiteengaet of convergeert (diagram A.42). Het diagram A.42 (a) geeft een voorbeeld van de zone waarin de voertuigen die langs de doorlopende streep rijden niet mogen binnengaan, en in dewelke de voertuigen die zich verplaatsen langs de onderbroken streep maar met omzichtigheid mogen binnengaan. Het diagram A.21 geeft de markering weer van zones waarvan het binnengaan volstrekt is verboden. »

C. Opschriften

Paragraaf 42

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De letters en de cijfers zouden in belangrijke mate moeten verlengd worden in de richting van het verkeer, wegens de zeer geringe hoek waaronder de opschriften door de bestuurders gelezen worden. Wanneer de naderingssnelheid niet hoger ligt dan 60 km/u (37 miles) zouden letters en cijfers een lengte van ten minste 1,60 m (5 voet 4 duim) moeten hebben (diagrammen A.43 tot A.48). Wanneer de naderingssnelheid hoger ligt dan 60 km/u (37 miles), zouden de letters en cijfers een minimumlengte van 2,50 m (8 voet) moeten hebben. De diagrammen A.49 tot A.54 geven voorbeelden van letters en cijfers van 4 m lengte. »

Paragraaf 43

De schikking van deze paragraaf dient niet te worden toegepast.

E. Markering op de rijbaan en op de bijbehorende werken van de weg

1. Markeringen die de beperkingen bij het parkeren aanduiden

Paragraaf 45

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De diagrammen A.55 en A.56 geven voorbeelden aan van markeringen die een parkeerverbod aanduiden. »

II. Markeringen op hindernissen

Paragraaf 46

Deze paragraaf wordt als volgt gelezen :

« De diagram A.57 geeft een voorbeeld van markeringen op een hindernis. Om deze markering uit te voeren, zouden afwisselend zwarte en witte strepen of zwarte en gele strepen moeten gebruikt worden. »

DIAGRAMS

ZIE BLADZIJDEN 179 TOT 240

CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Les Parties contractantes,

Désireuses de faciliter la circulation routière internationale et d'assurer 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 territoire 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;

u) 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 accouplées 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 routière 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 contractantes 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 réglant 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";

a) 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 État, réserve faite, le cas échéant, des routes servant exclusivement ou principalement au transit entre deux autres États.
2. Les animaux circulant sur la chaussée doivent être maintenus, dans toute la mesure du 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 manoeuvre 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 manoeuvre et celle des usagers de la route à dépasser, sa manoeuvre ne soit 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'usager 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 manoeuvre 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 manoeuvre 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 lorsqu'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;

11) 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'apprêtent 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 limitations, 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, serrer 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 cyclomoteurs.

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 motocycle 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.

a) 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 législation 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 les signaux routiers ou des signaux lumineux de circulation à la vue des usagers de la route.

1. Le 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 cyclomoteurs 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 décrite 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 peuvent, 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

1. 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 1 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 incommodités qui peuvent être évitées;

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 lorsqu'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, dispositifs réfléchissants ou matériaux réfléchissants rouges, vers l'arrière, des feux, dispositifs réfléchissants ou 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 rélectorisation des chiffres ou lettres de couleur claire des plaques arrière, ni à la rélectorisation 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 rélectorisation 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

Éclairage : 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 immatriculée.

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

1. 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 5 500 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 1949, 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;

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 internationale 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 États 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 État 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 État 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 État 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 État peut changer un signe distinctif qu'il avait précédemment choisi.

Article 46

1. Tout État 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'État 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 automobile et la Convention internationale relative à la circulation routière 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 1943 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, 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 contractantes, 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 État 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 État 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 État 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'État 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 États 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 États 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 États 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.

ANNEXES

ANNEXE 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 scelllements douaniers apposés sur le chargement et des dispositifs de fixation et de protection de ces scelllements.
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.

ANNEXE 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 caractères 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.

ANNEXE 3

SIGNE DISTINCTIF DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES
EN CIRCULATION INTERNATIONALE

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 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.

ANNEXE 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 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.

ANNEXE 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 roues 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'appliquent 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;

"catadioptr" 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 catadioptr 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 ni 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 catadioptriques 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 catadioptriques, peuvent être groupés ou incorporés dans un même dispositif, à condition que chacun de ces feux et de ces catadioptriques 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 du 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 miles) 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 1 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 réflectorisée; 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 du 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 du 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 incommodes.

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 du 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 arêtes 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 catadioptriques 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 (troncs 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	$y \geq 0,335$
	" " " pourpre	$z \geq 0,008$
BLANC :	limite vers le bleu	$x \geq 0,310$
	" " " jaune	$x \geq 0,500$
	" " " vert	$y \geq 0,150 + 0,640x$
	" " " vert	$y \geq 0,440$
	" " " pourpre	$y \geq 0,050 + 0,750x$
	" " " rouge	$y \geq 0,382$
JAUNE-AUTO ^{2/}	limite vers le jaune	$y \geq 0,429$
	" " " rouge	$y \geq 0,398$
	" " " blanc	$z \geq 0,007$
JAUNE SÉLECTIF ^{3/}	limite vers le rouge	$y \geq 0,138 + 0,580x$
	" " " vert	$y \geq 1,29x - 0,100$
	" " " blanc	$y \geq -x + 0,966$
	" " " valeurs spectrales	$y \leq -x + 0,992$

Pour la vérification des caractéristiques colorimétriques de ces filtres, il sera employé une source lumineuse à température de couleur de 2854°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 $y = 0,440$.

ANNEXE 6

PERMIS NATIONAL DE CONDUIRE

1. Le permis national de conduire est un feuillet de format A 7 (74 x 105 mm - 2,91 x 4,13 pouces) ou un feuillet pliable à ce format et double (148 x 105 mm - 5,82 x 4,13 pouces) ou triple (222 x 105 mm - 8,78 x 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° 1

PERMIS DE CONDUIRE 1/	DRIVING PERMIT 1/
1. Nom	
2. Prénoms ^{3/}	
3. Date ^{4/} et lieu ^{5/} de naissance	
4. Domicile	
Signature du titulaire : 6/ Photographie 35 x 45 mm (1,37 x 1,75 pouces)	
5. Délivré par	
6. A le	
7. Valable jusqu'au ^{7/}	
N°	
Signature, etc. ^{8/}	

PAGE MODÈLE

N° 2

2/		
Catégories de véhicules pour lesquels le permis est valable :		
A	Motocycles	2/
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.	2/
C	Automobiles affectées au transport de marchandises et dont le poids maximal autorisé excède 3 500 kg (7 700 livres).	2/
D	Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur.	2/
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.	2/
		10/

11/

PAGE MODÈLE

N° 3

Valable jusqu'au : délivré le	Renouvelé jusqu'au : le 9/
Valable jusqu'au : délivré le	Renouvelé jusqu'au : le 9/
Valable jusqu'au : délivré le	Renouvelé jusqu'au : le 9/
Valable jusqu'au : délivré le	Renouvelé jusqu'au : le 9/
Valable jusqu'au : délivré le	Renouvelé jusqu'au : le 9/
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 apposer 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 souhaitent, 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.

ANNEXE 7

PERMIS INTERNATIONAL DE CONDUIRE

1. Le permis est un livret de format A 6 (148 x 105 mm - 5,82 x 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 n^{os} 1 et 2 ci-après; ils sont imprimés dans la langue nationale, ou dans une au moins des langues nationales, de l'État de délivrance. A la fin des pages intérieures, deux pages juxtaposées sont conformes au modèle n^o 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^o 3 ci-après.

- 1/ Nom de l'État 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.

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.

- 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/ Scellum ou cachet de l'autorité ou de l'association qui délivre le permis. Ce scellum 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/ Par exemple, "Port de vos corrections", "Valable seulement pour la conduite du véhicule n° ...". Vous réservez de l'aménagement du véhicule pour conduite par un amputé d'une jambe.

3/ A défaut, empreinte du pouce.

4/ Nom de l'Etat.

5/ Signature et sceau ou cachet de l'autorité qui a annulé la validité du permis sur son territoire. Au cas où les services prévus sur la présente page pour les exclusions seraient déjà tous utilisés, les exclusions supplémentaires seraient ajoutées au verso.

ACCORD EUROPEEN COMPLETANT LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIERE OUVERTE A LA SIGNATURE A VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968

LES PARTIES CONTRACTANTES, PARTIES A LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIERE OUVERTE A LA SIGNATURE A VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968, DESIREUSES d'établir une plus grande uniformité des règles relatives à la circulation routière en Europe, SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article premier

1. Les Parties contractantes, Parties à la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, 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 de l'annexe au présent Accord.
2. A condition qu'elles ne soient sur aucun point incompatibles avec les dispositions de l'annexe au présent Accord,
 - a) 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;
 - b) ces règles peuvent contenir des dispositions non prévues à cette annexe.
3. Les dispositions du présent article n'obligent pas les Parties contractantes à prévoir des sanctions pénales pour toute violation des dispositions de l'annexe reprises dans leurs règles de circulation.

Article 2

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 31 décembre* 1972 à la signature des Etats qui sont signataires de la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 ou y ont adhéré et qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du Mandat de cette Commission.
2. Le présent Accord est sujet à ratification, après que l'Etat aura ratifié la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 ou y aura adhéré. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
3. Le présent Accord restera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 du présent article et qui est Partie à la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général.

Article 3

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera le présent Accord ou y adhérera, ou à tout moment ultérieur, déclarer par notification adressée au Secrétaire général que l'Accord devient applicable à tous les territoires ou à l'un quelconque d'entre eux dont il assure les relations internationales. L'Accord 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 l'Accord 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 l'Accord cessera d'être applicable au territoire désigné dans la notification et l'Accord cessera d'être applicable audit territoire un an après la date de réception de cette notification par le Secrétaire général.

Article 4

1. Le présent Accord entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt du dixième instrument de ratification ou d'adhésion.

* Conformément à la décision prise par le Comité des transports intérieurs à sa trente et unième session, la période pendant laquelle l'Accord serait ouvert à la signature a été prolongée jusqu'au 31 décembre 1972.

2. Pour chaque Etat qui ratifiera le présent Accord ou y adhérera après le dépôt du dixième instrument de ratification ou d'adhésion, l'Accord entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt, par cet Etat, de son instrument de ratification ou d'adhésion.
3. Si la date d'entrée en vigueur résultant des paragraphes 1 et 2 du présent article est antérieure à celle résultant de l'application de l'Article 47 de la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, c'est à cette dernière date que le présent Accord entrera en vigueur au sens du paragraphe 1 du présent article.

Article 5

A son entrée en vigueur, le présent Accord abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, les dispositions concernant la circulation routière contenues dans l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière de 1949, signé à Genève le 16 septembre 1950 et l'Accord européen portant application de l'Article 23 de la Convention de 1949 sur la circulation routière, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties contractantes, en date du 16 septembre 1950.

Article 6

1. Après une période de douze mois, à dater de l'entrée en vigueur du présent Accord, toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à l'Accord. 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, ou c) si elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général transmettra également le texte de l'amendement proposé aux autres Etats visés à l'article 2 du présent Accord.
2. a) Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article sera réputée acceptée si, dans le délai de douze mois susmentionné, moins du tiers des Parties contractantes informé 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 1 du présent article 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 la Partie contractante qui aura notifié son acceptation, six mois après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu la 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 cinq, 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 1 du présent article.

4. Si une conférence est convoquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, le Secrétaire général y invitera toutes les Parties contractantes et les autres Etats visés à l'article 2 du présent Accord. 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 au présent Accord 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 contractantes, 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.

7. Indépendamment de la procédure d'amendement prévue aux paragraphes 1 à 6 du présent article, l'annexe au présent Accord peut être modifiée par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes. Si l'administration d'une Partie contractante a déclaré que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale à cet effet ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de l'administration compétente de la Partie contractante en cause à la modification de l'annexe ne sera considéré comme donné qu'au moment où cette administration aura déclaré au Secrétaire général que les autorisations ou les approbations requises ont été obtenues. L'accord entre les administrations compétentes pourra prévoir que, pendant une période transitoire, les anciennes dispositions de l'annexe resteront en vigueur, en tout ou en partie, simultanément avec les nouvelles. Le Secrétaire général fixera la date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions.

8. Chaque Etat, au moment où il signera ou ratifiera le présent Accord, ou y adhérera, notifiera au Secrétaire général les nom et adresse de son administration compétente pour donner l'accord prévu au paragraphe 7 du présent article.

Article 7

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord 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. Toute Partie contractante qui cessera d'être Partie à la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, cessera à la même date d'être Partie au présent Accord.

Article 8

Le présent Accord cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, ainsi qu'au moment où cessera d'être en vigueur la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968.

Article 9

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.
2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 10

Aucune disposition du présent Accord 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 11

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 9 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 9 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.
2. Les réserves au présent Accord, 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.
3. Tout Etat, au moment où il déposera son instrument de ratification du présent Accord ou d'adhésion à celui-ci, notifiera par écrit au Secrétaire général dans quelle mesure les réserves qu'il aurait formulées à la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 s'appliquent au présent Accord. Celles de ces réserves qui n'auraient pas fait l'objet de la notification faite au moment du dépôt de l'instrument de ratification du présent Accord ou d'adhésion à celui-ci, seront réputées ne pas s'appliquer au présent Accord.
4. Le Secrétaire général communiquera les réserves et notifications faites en application du présent article, à tous les Etats visés à l'article 2 du présent Accord.

5. Tout Etat qui aura fait une déclaration, une réserve ou une notification en vertu du présent article, pourra, à tout moment, la retirer par notification adressée au Secrétaire général.

6. Toute réserve faite conformément au paragraphe 2 ou notifiée conformément au paragraphe 3 du présent article

a) modifie, pour la Partie contractante qui a fait ou notifié ladite réserve, les dispositions de l'Accord 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 fait ou notifié la réserve.

Article 12

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 6 et 11 du présent Accord, le Secrétaire général notifiera aux Parties contractantes et aux autres Etats visés à l'article 2 :

- a) les signatures, ratifications et adhésions au titre de l'article 2;
- b) les notifications et déclarations au titre de l'article 3;
- c) les dates d'entrée en vigueur du présent Accord en vertu de l'article 4;
- d) la date d'entrée en vigueur des amendements au présent Accord conformément aux paragraphes 2, 5 et 7 de l'article 6;
- e) les dénonciations au titre de l'article 7;
- f) l'abrogation du présent Accord au titre de l'article 8.

Article 13

Après le 31 décembre* 1972, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats visés à l'article 2 du présent Accord.

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

FAIT à Genève, le premier mai mil neuf cent soixante et onze, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

* Conformément à la décision prise par le Comité des transports intérieurs à sa trente et unième session, la période pendant laquelle l'Accord serait ouvert à la signature a été prolongée jusqu'au 31 décembre 1972.

ANNEXE

1. Pour l'application des dispositions de la présente annexe, le terme "Convention" désigne la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature, à Vienne, le 8 novembre 1968.

2. La présente annexe ne contient que des compléments et modifications apportés aux dispositions correspondantes de la Convention.

3. Ad Article premier de la Convention (Définitions)

Alinéa c)

Cet alinéa se lira comme suit : "Le terme "agglomération" désigne un espace qui comprend des immeubles bâtis et dont les entrées et les sorties sont spécialement désignées comme telles;"

Alinéa n)

Les véhicules à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg (900 livres) seront assimilés aux motocycles.

Alinéa additionnel, à insérer à la fin de cet Article

Cet alinéa se lira comme suit : "Sont assimilées aux piétons les personnes qui poussent ou traînent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension et sans moteur, celles qui conduisent à la main et en marchant un cycle ou un cyclomoteur, ainsi que les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas."

4. Ad Article 3 de la Convention (Obligations des Parties contractantes)

Paragraphe 4

Les mesures dont il est question dans ce paragraphe ne pourront ni modifier la portée de l'Article 39 de la Convention, ni rendre facultative la disposition qu'il contient.

5. Ad Article 6 de la Convention (Injonctions données par les agents réglant la circulation)

Paragraphe 3

Les dispositions de ce paragraphe, qui sont des recommandations dans la Convention, seront obligatoires.

6. Ad Article 7 de la Convention (Règles générales)

Paragraphe 2

Les dispositions de ce paragraphe, qui sont des recommandations dans la Convention, seront obligatoires.

Paragraphe additionnel, à insérer à la fin de cet Article

Ces paragraphes se liront comme suit :

" - Les usagers de la route doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des enfants, des infirmes, notamment des aveugles munis d'une canne blanche, et des personnes âgées.

- Les conducteurs doivent veiller à ce que leurs véhicules n'incommodent pas les usagers de la route et les riverains, notamment en provoquant du bruit, de la poussière ou de la fumée lorsqu'il est possible d'éviter de le faire."

7. Ad Article 8 de la Convention (Conducteurs)

Paragraphe 2

La disposition de ce paragraphe, qui est une recommandation dans la Convention, sera obligatoire.

8. Ad Article 9 de la Convention (Troupeaux)

La disposition de cet Article, qui est une recommandation dans la Convention, sera obligatoire.

9. Ad Article 10 de la Convention (Place sur la chaussée)

Le titre se lira comme suit : "Place sur la route".

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 1 de cet Article

Ce paragraphe se lira comme suit :

"a) Tout conducteur doit, s'il en existe, et sauf en cas de nécessité absolue, emprunter exclusivement les chemins, chaussées, voies et pistes affectés à la circulation des usagers de sa catégorie;

b) Dans le cas où ni voie ni piste ne leur seraient affectées, les cyclomotoristes, les cyclistes et les conducteurs de véhicules sans moteur peuvent, si cela peut se faire sans inconvénient pour les autres usagers de la route, utiliser, dans le sens de la circulation, tout accotement praticable."

10. Ad Article 11 de la Convention (Dépassement et circulation en files)

Paragraphe 5, alinéa b)

Cette disposition ne sera pas appliquée.

Paragraphe 6, alinéa b)

En conséquence de l'inapplication de l'alinéa b) du paragraphe 5 de cet Article, la disposition du dernier membre de phrase de cet alinéa ne sera pas appliquée.

Paragraphe 8, alinéa b)

Cet alinéa se lira comme suit : "Immédiatement avant et sur des passages à niveau non munis de barrières ou de demi-barrières, sauf si la circulation routière y est réglée par des signaux lumineux de circulation tels qu'ils sont utilisés aux intersections."

11. Ad Article 12 de la Convention (Croisement)

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit : "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, les ensembles de véhicules ont la priorité sur les autres véhicules, les véhicules lourds sur les véhicules légers et les autocars sur les camions; lorsqu'il s'agit de véhicules de la même catégorie, c'est le conducteur du véhicule descendant qui doit faire marche arrière, sauf si cela est manifestement plus facile pour le conducteur du véhicule montant, notamment si celui-ci se trouve près d'un refuge."

12. Ad Article 13 de la Convention (Vitesse et distance entre véhicules)

Paragraphe 4

Ce paragraphe, y compris ses alinéas a) et b), se lira comme suit : "En dehors des agglomérations, sur les routes où une seule voie est affectée à la circulation dans le sens en cause, en vue de faciliter les dépassements, les conducteurs de véhicules soumis à une restriction spéciale de vitesse et de véhicules ou d'ensembles de véhicules de plus de 7 m (23 pieds) de longueur hors tout doivent, sauf lorsqu'ils dépassent ou s'apprêtent 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."

13. Ad Article 14 de la Convention (Prescriptions générales pour les manœuvres)

Paragraphe 1

Ce paragraphe se lira comme suit : "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, notamment pour changer de voie, 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 précédent ou vont le croiser, compte tenu de leur position, de leur direction et de leur vitesse."

14. Ad Article 15 de la Convention (Prescriptions particulières relatives aux véhicules des services réguliers de transport en commun)

La disposition de cet Article, qui est une recommandation dans la Convention, sera obligatoire.

15. Ad Article 18 de la Convention (Intersections et obligation de céder le passage)

Paragraphe 3

Ce paragraphe se lira comme suit : "Tout conducteur débouchant d'une propriété riveraine sur une route est tenu de céder le passage aux usagers circulant sur cette route."

Paragraphe 4, alinéa b)

Cet alinéa se lira comme suit : "Dans les États où le sens de la circulation est à gauche, la priorité aux intersections est réglée par un signal routier ou par une marque routière."

16. Ad Article 20 de la Convention (Prescriptions applicables aux piétons)

Paragraphe 1

Ce paragraphe se lira comme suit : "Les piétons doivent autant que possible éviter d'emprunter la chaussée, mais s'ils l'utilisent, ils doivent le faire avec prudence et ils ne doivent pas sans nécessité gêner ou empêcher la circulation."

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 2 de cet Article

Ce paragraphe se lira comme suit : "Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de cet Article de la Convention, les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante peuvent, dans tous les cas, circuler sur la chaussée."

Paragraphe 4

Ce paragraphe se lira comme suit : "Lorsque des piétons circulent sur la chaussée en application du paragraphe 2, du paragraphe additionnel à lire immédiatement après ce paragraphe 2, et du paragraphe 3 du présent Article, ils doivent se tenir le plus près possible du bord de la chaussée."

Paragraphe 5

Ce paragraphe se lira comme suit :

"a) En dehors des agglomérations, lorsque des piétons circulent sur la chaussée, ils doivent se tenir, sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité et sauf circonstances particulières, 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 motocycle, les infirmes se déplaçant dans une chaise roulante et les groupes de piétons conduits par un moniteur ou formant un cortège, doivent se tenir du côté de la chaussée correspondant au sens de la circulation. Sauf s'ils forment un cortège, les piétons circulant sur la chaussée doivent, si possible, se déplacer en une seule file si la sécurité de la circulation l'exige, notamment en cas de mauvaise visibilité ou de forte densité de la circulation des véhicules.

b) Les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe peuvent être rendues applicables dans les agglomérations."

Paragraphe 6, alinéa c)

Cet alinéa se lira comme suit : "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. Les piétons doivent traverser la chaussée perpendiculairement à son axe."

17. Ad Article 21 de la Convention (Comportement des conducteurs à l'égard des piétons)

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 1 de cet Article

Ce paragraphe se lira comme suit : "Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'Article 7 et du paragraphe 1 de l'Article 13 de la Convention, lorsqu'il n'existe pas sur la chaussée de passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée, les conducteurs qui tournent pour s'engager sur une autre route ne doivent le faire qu'en laissant passer, quitte à s'arrêter à cet effet, les piétons qui se sont engagés sur la chaussée de cette autre route dans les conditions prévues au paragraphe 6 de l'Article 20 de la Convention."

Paragraphe 3

Cette disposition ne sera pas appliquée.

18. Ad Article 23 de la Convention (Arrêt et stationnement)

Paragraphe 1

Ce paragraphe se lira comme suit : "En dehors des agglomérations, les véhicules et animaux à l'arrêt ou en stationnement doivent être autant que possible placés hors de la chaussée. Dans les agglomérations et en dehors de celles-ci, ils ne doivent pas être placés sur les pistes cyclables, sur les trottoirs ou sur les accotements aménagés pour la circulation des piétons, sauf dans la limite où la législation nationale applicable le permet."

Paragraphe 2, alinéa b)

Cet alinéa se lira comme suit : "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 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."

Paragraphe 3, alinéa a)

Cet alinéa se lira comme suit : "Tout arrêt et tout stationnement d'un véhicule sont interdits sur la chaussée :

- i) A moins de 5 m (16½ pieds) avant les passages pour piétons, 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 près de ces voies, lorsque la circulation de ces tramways ou de ces trains pourrait de ce fait se trouver entravée;"

Texte additionnel, à insérer immédiatement après le point ii) de cet alinéa

Ce texte se lira comme suit : "Aux abords des intersections, à moins de 5 m (16½ pieds) du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale, ainsi que dans les intersections, sauf indication contraire donnée par un signal routier ou par une marque routière."

Paragraphe 3, alinéa b)

Texte additionnel, à insérer immédiatement après le point iii) de cet alinéa

Ce texte se lira comme suit : "Aux emplacements tels que le véhicule masquerait un signal routier ou un signal lumineux de circulation à la vue des usagers de la route."

Paragraphe 3, alinéa c) i)

Cette disposition se lira comme suit : "Sur la distance précisée par la législation nationale aux abords des passages à niveau et à moins de 15 m (50 pieds) de part et d'autre des arrêts d'autobus, de trolleybus ou de véhicules sur rails, sauf si la législation nationale prévoit une distance moindre;"

Paragraphe 3, alinéa c) v)

Cette disposition ne sera pas appliquée.

Paragraphe 5

Ce paragraphe se lira comme suit :

"a) 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, doit être signalé aux autres conducteurs qui s'approchent de façon à ce que ceux-ci soient avertis à temps de sa présence :

- i) lorsque le conducteur a été contraint d'immobiliser son véhicule à un endroit où l'arrêt est interdit, conformément aux dispositions du paragraphe 3 b) i) ou ii) de cet Article de la Convention,
- ii) lorsque les conditions sont telles que les conducteurs qui s'approchent ne peuvent pas ou ne peuvent que difficilement apercevoir à temps l'obstacle que le véhicule constitue.

b) Les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe peuvent être rendues applicables dans les agglomérations.

c) Pour l'application des dispositions de ce paragraphe, il est recommandé que les législations nationales prévoient l'utilisation d'un des dispositifs visés au paragraphe 56 de l'Annexe 5 de la Convention."

19. Ad Article 25 de la Convention (Autoroutes et routes de caractère similaire)

Paragraphe 1

Ce paragraphe se lira comme suit : "Sur les autoroutes ainsi que sur les routes spéciales d'accès ou de sortie signalées comme des autoroutes,

a) La circulation est interdite aux piétons, aux animaux, aux cycies, aux cyclomoteurs 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 et à leurs remorques qui ne seraient pas, par construction, susceptibles d'atteindre en palier une vitesse fixée par la législation nationale mais qui ne sera pas inférieure à 40 km (25 milles) à l'heure;

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; s'il s'agit d'un des véhicules auxquels s'applique le paragraphe 5 de l'Article 23 de la Convention, il est recommandé que les législations nationales prévoient l'utilisation de l'un des dispositifs visés au paragraphe 56 de l'Annexe 5 de la Convention;

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."

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 1 de cet Article

Ce paragraphe se lira comme suit : "Lorsqu'une autoroute comporte trois voies ou plus affectées à un sens de la circulation, il est interdit aux conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dont le poids maximal autorisé dépasse 3,5 tonnes (7700 livres) ou d'ensembles de véhicules de plus de 7 m (23 pieds) d'emprunter d'autres voies que les deux voies près du bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation."

Paragraphe 4

Ce paragraphe se lira comme suit : "Pour l'application du paragraphe 1 du présent Article tel qu'il est rédigé ci-dessus, du paragraphe additionnel à lire immédiatement après ce paragraphe 1, et des paragraphes 2 et 3 de cet Article de la Convention, sont assimilées aux autoroutes les autres routes réservées à la circulation automobile dûment signalées comme telles et ne desservant pas les propriétés riveraines."

20. Ad Article 27 de la Convention (Prescriptions particulières applicables aux cyclistes, aux cyclomotoristes et aux motocyclistes)

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit : "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 une indication prescrite conformément à la Convention."

Paragraphe 4

Ce paragraphe se lira comme suit : "Les cyclomotoristes peuvent être autorisés à circuler sur la piste cyclable et, si cela est utile, il peut leur être interdit de circuler sur le reste de la chaussée."

21. Ad Article 29 de la Convention (Véhicules sur rails)

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit : "Des règles spéciales différentes de celles qui sont définies au Chapitre II de la Convention pourront être adoptées pour la circulation sur route des véhicules se déplaçant sur rails. Toutefois, de telles règles ne pourront être contraires aux dispositions du paragraphe 7 de l'Article 18 de la Convention."

Paragraphe additionnel, à insérer à la fin de cet Article

Ce paragraphe se lira comme suit : "Le dépassement des véhicules sur rails, en mouvement ou à l'arrêt, dont la voie est établie sur la chaussée se fait du côté correspondant au sens de la circulation. Si le croisement et le dépassement ne peuvent s'effectuer du côté correspondant au sens de la circulation, en raison de l'exiguïté du passage, ces manœuvres peuvent se faire du côté opposé au côté correspondant au sens de la circulation, à condition de ne pas gêner ni mettre en danger les usagers circulant en sens inverse. Sur les chaussées à sens unique, le dépassement peut se faire du côté opposé au côté correspondant au sens de la circulation lorsque les nécessités de la circulation le justifient."

22. Ad Article 30 de la Convention (Chargement des véhicules)

Paragraphe 4

Le début de ce paragraphe se lira comme suit : "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; entre la tombée de la nuit et le lever du jour, ainsi qu'aux autres moments où la visibilité est insuffisante, 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, ..."

Paragraphe 4, alinéa b)

Cet alinéa se lira comme suit : "Entre la tombée de la nuit et le lever du jour, ainsi qu'aux autres moments où la visibilité est insuffisante, 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-position avant du véhicule doivent être signalés 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."

23. Article additionnel, à insérer immédiatement après l'Article 30 de la Convention

Cet Article se lira comme suit :

"(Transport de passagers)

Les passagers ne seront transportés ni en nombre tel, ni de manière telle qu'ils constituent un danger."

24. Ad Article 31 de la Convention (Comportement en cas d'accident)

Paragraphe 1

Alinéa additionnel, à insérer à la fin de ce paragraphe

Cet alinéa se lira comme suit : "Lorsque l'accident n'a provoqué que des dommages matériels et si une partie lésée n'est pas présente, les personnes impliquées dans l'accident doivent autant que possible fournir, sur place, l'indication de leurs nom et adresse et, en tout cas, fournir au plus tôt ces renseignements à la partie lésée, par la voie la plus directe ou, à défaut, par l'intermédiaire de la police."

25. Ad Article 32 de la Convention (Eclairage : Prescriptions générales)

Paragraphe 6, alinéa a)

Cet alinéa se lira comme suit : "Les voitures d'enfant, de malade ou d'infirme et tous autres véhicules de petite dimension et sans moteur poussés ou traînés par des piétons;"

Paragraphe 7

Ce paragraphe se lira comme suit :

- "a) De nuit, lorsqu'ils circulent sur la chaussée,
- i) Les groupes de piétons conduits par un moniteur ou formant un cortège doivent montrer, du côté opposé au côté correspondant au sens de la circulation, au moins soit un feu blanc ou jaune sélectif vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière, soit un feu jaune-auto dans les deux directions;
 - ii) Les conducteurs d'animaux de trait, de charge ou de selle, ou de bestiaux doivent montrer, du côté opposé au côté correspondant au sens de la circulation, au moins soit un feu blanc ou jaune sélectif vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière, soit un feu jaune-auto dans les deux directions. Ces feux peuvent être émis par un appareil unique.

b) Les feux visés à l'alinéa a) de ce paragraphe ne sont toutefois pas requis si le déplacement se fait dans une agglomération convenablement éclairée."

26. Ad Article 34 de la Convention (Déroptions)

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit : "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 Chapitre II de la Convention, telles qu'elles peuvent avoir été modifiées par le présent Accord, autres que celles du paragraphe 2 de son Article 6. Les conducteurs de ces véhicules ne peuvent mettre ces avertisseurs en action que dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission."

CONVENTION SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

LES PARTIES CONTRACTANTES,

RECONNAISSANT que l'uniformité internationale des signaux et symboles routiers et/ou marques routières est nécessaire pour faciliter la circulation routière internationale et pour accroître la sécurité sur la route,

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) 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;
 - c) le terme "route" désigne toute l'emprise de tout chemin ou rue ouvert à la circulation publique;
 - d) 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;
 - e) 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;
 - f) 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;
 - g) 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;
 - h) 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, séparées, 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;
 - i) 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 de temps fixée par la législation nationale;

j) 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;

k) 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;

l) 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 46 de la présente Convention, assimiler les cyclomoteurs aux motocycles pour l'application de la Convention;

m) 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;

n) 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;

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

p) 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;

q) 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;

r) 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;

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

t) les termes "sens de la circulation" et "correspondant au sens de la circulation" désignent la droite lorsque, d'après la législation nationale applicable, 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;

a) 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 : Signaux d'avertissement de danger à l'exception de ceux qui sont placés à l'approche des intersections ou des passages à niveau,

l'annexe 2 : Signaux réglementant la priorité aux intersections, signaux d'avertissement de danger à l'approche des intersections et signaux réglementant la priorité aux passages étroits,

l'annexe 3 : Signaux relatifs aux passages à niveau,

l'annexe 4 : Signaux de réglementation à l'exception de ceux qui concernent la priorité, l'arrêt et le stationnement,

l'annexe 5 : Signaux d'indication, à l'exception de ceux qui concernent le stationnement,

l'annexe 6 : Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement,

l'annexe 7 : Panneaux additionnels,

l'annexe 8 : Marques routières,

l'annexe 9 : Reproduction en couleur des signaux, symboles et panneaux dont il est question dans les annexes 1 à 7^a, font partie intégrante de la présente Convention.

Article 3 Obligations des Parties contractantes

1. a) Les Parties contractantes à la présente Convention acceptent le système de signalisation routière et de marques routières qui s'y trouve décrit et s'engagent à l'adopter le plus tôt possible. A cette fin :

i) lorsque la présente Convention définit un signal, un symbole ou une marque pour signifier une prescription ou donner une information aux usagers de la route, les Parties contractantes s'interdisent, sous réserve des délais prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article d'employer un autre signal, un autre symbole ou une autre marque pour signifier cette prescription ou donner cette information;

ii) lorsque la présente Convention ne prévoit pas de signal, de symbole ou de marque pour signifier une prescription ou donner une information aux usagers de la route, les Parties contractantes peuvent employer à ces fins le signal, le symbole ou la marque qu'elles veulent, sous réserve que ce signal, ce symbole ou cette marque ne soit pas déjà prévu dans la Convention avec une autre signification et qu'il rentre dans le système qu'elle définit.

b) Pour permettre l'amélioration des techniques de contrôle de la circulation et compte tenu de l'utilité de procéder à des expériences avant de proposer des amendements à la présente Convention, les Parties contractantes pourront, à titre expérimental et temporaire, déroger sur certaines sections de routes aux dispositions de la présente Convention.

2. Les Parties contractantes s'engagent à remplacer ou à compléter, au plus tard dans les quatre ans à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention sur leur territoire, tout signal, symbole, installation ou marque qui, tout en possédant les caractéristiques d'un signal, d'un symbole, d'une installation ou d'une marque du système défini par la présente Convention, aurait une signification différente de celle qui s'attache à ce signal, à ce symbole, à cette installation ou à cette marque dans la présente Convention.

3. Les Parties contractantes s'engagent à remplacer, dans les quinze ans à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention sur leur territoire, tout signal, symbole, installation ou marque non conforme au

* / Les textes imprimés de la Convention pourront présenter les signaux, symboles et panneaux dans les passages appropriés du texte

système défini à la présente Convention. Au cours de cette période et afin d'habituer les usagers de la route au système défini à la présente Convention, les signaux et symboles antérieurs pourront être maintenus à côté de ceux prévus à la présente Convention.

4. Rien dans la présente Convention ne peut être interprété comme obligeant les Parties contractantes à adopter tous les types de signaux et de marques définis à la présente Convention. Au contraire, les Parties contractantes limiteront au strict nécessaire le nombre des types de signaux et de marques qu'elles adoptent.

Article 4

Les Parties contractantes s'engagent à faire en sorte que soit interdit :

a) 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 contractantes ou leurs subdivisions autorisent une association sans but lucratif à implanter des 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;

b) 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 SIGNAUX ROUTIERS

Article 5

1. Le système prescrit dans la présente Convention distingue les catégories suivantes de signaux routiers :

a) signaux d'avertissement de danger : ces signaux ont pour objet d'avertir les usagers de la route de l'existence d'un danger sur la route et de leur en indiquer la nature;

b) signaux de réglementation : ces signaux ont pour objet de notifier aux usagers de la route les obligations, limitations ou interdictions spéciales qu'ils doivent observer; ils se subdivisent en :

- i) signaux de priorité,
- ii) signaux d'interdiction ou de restriction,
- iii) signaux d'obligation;

c) signaux d'indication : ces signaux ont pour objet de guider les usagers de la route au cours de leurs déplacements ou de leur fournir d'autres indications pouvant leur être utiles; ils se subdivisent en

- i) signaux de présignalisation,
- ii) signaux de direction,
- iii) signaux d'identification des routes,
- iv) signaux de localisation,
- v) signaux de confirmation,
- vi) autres signaux donnant des indications utiles pour la conduite des véhicules,
- vii) autres signaux indiquant des installations qui peuvent être utiles aux usagers de la route.

2. Dans le cas où la présente Convention permet de choisir entre plusieurs signaux ou plusieurs symboles :

a) les Parties contractantes s'engagent à n'en adopter qu'un pour l'ensemble de leur territoire;

b) les Parties contractantes devront s'efforcer de s'entendre à l'échelon régional pour faire le même choix;

g) les dispositions du paragraphe 3 de l'article 3 de la présente Convention sont applicables aux signaux et symboles des types non choisis.

Article 6

1. Les signaux seront placés de manière à pouvoir être reconnus aisément et à temps par les conducteurs auxquels ils s'adressent. Habituellement, ils seront placés du côté de la route correspondant au sens de la circulation; toutefois, ils pourront être placés ou être répétés au-dessus de la chaussée. Tout signal placé du côté de la route correspondant au sens de la circulation devra être répété au-dessus ou de l'autre côté de la chaussée lorsque les conditions locales sont telles qu'il risquerait de ne pas être aperçu à temps par les conducteurs auxquels il s'adresse.

2. Tout signal sera valable sur toute la largeur de la chaussée ouverte à la circulation pour les conducteurs auxquels il s'adresse. Toutefois, il pourra ne s'appliquer qu'à une ou à plusieurs voies de la chaussée matérialisées par des marques longitudinales.

3. Lorsque, de l'avis des autorités compétentes, un signal placé sur l'accotement d'une route à chaussées séparées serait inefficace, il pourra être implanté sur le terre-plein sans avoir à être répété sur l'accotement.

4. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que :

a) les signaux seront placés de manière à ne pas gêner la circulation des véhicules sur la chaussée et, pour ceux qui sont implantés sur les accotements, à gêner les piétons le moins possible. La différence de niveau entre la chaussée du côté du signal et le bord inférieur du signal sera autant que possible, pour les signaux de même catégorie, sensiblement uniforme sur un même itinéraire;

b) Les dimensions des panneaux de signalisation seront telles que le signal soit facilement visible de loin et facilement compréhensible quand on s'en approche; sous réserve des dispositions de l'alinéa c) du présent paragraphe, ces dimensions tiendront compte de la vitesse usuelle des véhicules;

c) les dimensions des signaux d'avertissement de danger et celles des signaux de réglementation seront normalisées sur le territoire de chaque Partie contractante. En règle générale, il y aura quatre catégories de dimensions pour chaque type de signal : petites, normales, grandes et très grandes dimensions. Les signaux de petites dimensions seront employés lorsque les conditions ne permettent pas l'emploi de signaux de dimensions normales ou lorsque la circulation ne peut se faire qu'à allure lente; ils pourront aussi être employés pour répéter un signal antérieur. Les signaux de grandes dimensions seront employés sur les routes de grande largeur à circulation rapide. Les signaux de très grandes dimensions seront employés sur les routes à circulation très rapide, notamment sur les autoroutes.

Article 7

1. Il est recommandé que les législations nationales prévoient qu'afin d'être rendus plus visibles et plus lisibles la nuit, les signaux routiers, notamment les signaux d'avertissement de danger et les signaux de réglementation, à l'exception de ceux réglementant l'arrêt et le stationnement dans les rues éclairées des agglomérations, soient éclairés ou munis de matériaux ou dispositifs réfléchissants, mais sans que cela entraîne l'éblouissement des usagers de la route.

2. Rien dans la présente Convention n'interdit d'employer, pour transmettre les renseignements, des avertissements ou des règles applicables seulement à certaines heures ou certains jours, des signaux dont les indications ne sont visibles que lorsque les renseignements qu'ils transmettent sont pertinents.

Article 8

1. Pour faciliter la compréhension internationale des signaux, le système de signalisation défini à la présente Convention est basé sur des formes et des couleurs caractéristiques de chaque catégorie de signaux, ainsi que, chaque fois qu'il est possible, sur l'utilisation de symboles expressifs et non pas d'inscriptions. Dans le cas où des Parties contractantes estimeraient nécessaire d'apporter des modifications aux symboles prévus, ces modifications ne devront pas en changer les caractéristiques essentielles.

2. Les Parties contractantes qui désirent adopter, conformément aux dispositions de l'alinéa a) ii) du paragraphe 1 de l'article 3 de la présente Convention, un signal ou un symbole non prévu par la Convention devront s'efforcer de rechercher un accord régional pour ce nouveau signal ou symbole.

3. Rien dans la présente Convention n'interdit d'ajouter, pour faciliter l'interprétation des signaux, une inscription dans un panneau rectangulaire placé au-dessous des signaux ou à l'intérieur d'un panneau rectangulaire englobant le signal; une telle inscription peut également être placée sur le signal lui-même dans le cas où la compréhension de celui-ci n'en est pas gênée pour les conducteurs incapables de comprendre l'inscription.

4. Dans le cas où les autorités compétentes estiment utile de préciser la signification d'un signal ou d'un symbole ou, pour les signaux de réglementation, d'en limiter la portée à certaines catégories d'usagers de la route ou à certaines périodes de temps, et où les indications nécessaires ne pourraient être données par un symbole additionnel ou par des chiffres dans les conditions définies aux annexes de la présente Convention, une inscription sera apposée au-dessous du signal dans un panneau rectangulaire, sans préjudice de la possibilité de remplacer ou de compléter ces inscriptions par un ou des symboles expressifs placés dans le même panneau.

5. Les inscriptions visées aux paragraphes 3 et 4 du présent article seront apposées dans la langue nationale, ou dans une ou plusieurs des langues nationales, et, en outre, si la Partie contractante en cause l'estime utile, dans d'autres langues, notamment dans des langues officielles des Nations Unies.

SIGNAUX D'AVERTISSEMENT DE DANGER

Article 9

1. L'annexe 1 de la présente Convention indique, dans sa section A, les modèles de signaux d'avertissement de danger et, dans sa section B, les symboles à placer sur ces signaux ainsi que certaines prescriptions pour l'emploi desdits signaux. Toutefois, les signaux et symboles d'avertissement de danger à l'approche d'une intersection sont décrits à l'annexe 2 de la présente Convention et les symboles d'avertissement de danger à l'approche d'un passage à niveau sont décrits à l'annexe 3. Conformément au paragraphe 2 de l'article 46 de la présente Convention, chaque État devra notifier au Secrétaire général s'il a choisi le modèle A^a ou A^b comme signal d'avertissement.

2. Les signaux d'avertissement de danger ne seront pas multipliés sans nécessité, mais il en sera placé pour annoncer les passages dangereux de la route qu'il est difficile, à un conducteur observant la prudence requise, d'apercevoir à temps.

3. Les signaux d'avertissement de danger seront placés à une distance de l'endroit dangereux telle que leur efficacité soit la meilleure, de jour comme de nuit, compte tenu des conditions de la route et de la circulation, notamment de la vitesse usuelle des véhicules et de la distance à laquelle le signal est visible.

4. La distance entre le signal et le début du passage dangereux peut être indiquée dans un panneau additionnel du modèle 1 de l'annexe 7 de la présente Convention et placé conformément aux dispositions de ladite annexe; cette indication doit être donnée lorsque la distance entre le signal et le début du passage dangereux ne peut être appréciée par les conducteurs et n'est pas celle à laquelle ils peuvent s'attendre normalement.

5. Les signaux d'avertissement de danger peuvent être répétés, notamment sur les autoroutes et les routes assimilées aux autoroutes. Dans le cas où ils sont répétés, la distance entre le signal et le début du passage dangereux sera indiquée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article. Toutefois, pour les signaux d'avertissement de danger ^{placés} avant les ponts mobiles et les passages à niveau,

les Parties contractantes peuvent, appliquer, au lieu des dispositions du présent paragraphe, les dispositions du paragraphe 3 de l'article 35 ou du paragraphe 5 de la section B de l'annexe 1 de la présente Convention.

6. Si un signal d'avertissement de danger est employé pour annoncer un danger sur une section de route d'une certaine longueur (par exemple, succession de virages dangereux, section de chaussée en mauvais état) et s'il est jugé souhaitable d'indiquer la longueur de cette section, cette indication sera donnée sur un panneau additionnel du modèle 2 de l'annexe 7 de la présente Convention et placé conformément aux dispositions de ladite annexe.

SIGNAUX DE RÉGLEMENTATION À L'EXCEPTION DE CEUX QUI CONCERNENT L'ARRÊT OU LE STATIONNEMENT

Article 10

Signaux de priorité

1. Les signaux destinés à notifier ou à porter à la connaissance des usagers de la route des règles particulières de priorité à des intersections sont les signaux B, 1-B, 2-B, 3 et B, 4 décrits à la section A de l'annexe 2 de la présente Convention. Les signaux destinés à porter à la connaissance des usagers une règle de priorité aux passages étroits sont les signaux B, 5 et B, 6 décrits à la section C de l'annexe 2.
2. Le signal B, 1 "CÉDEZ LE PASSAGE" sera employé pour notifier que les conducteurs doivent, à l'intersection où est placé le signal, céder le passage aux véhicules circulant sur la route dont ils s'approchent.
3. Le signal B, 2 "ARRÊT" sera employé pour notifier que les conducteurs doivent, à l'intersection où est placé le signal, marquer l'arrêt avant de s'engager dans l'intersection et céder le passage aux véhicules circulant sur la route dont ils s'approchent. Conformément au paragraphe 2 de l'article 46 de la présente Convention, tout État devra notifier au Secrétaire général s'il a choisi le modèle B, 2^a ou B, 2^b pour le signal "ARRÊT".
4. Le signal B, 2 doit être placé ailleurs qu'à une intersection lorsque les autorités compétentes jugent nécessaire de notifier aux conducteurs qu'ils doivent marquer l'arrêt à l'aplomb du signal et ne repartir qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger.
5. Les signaux B, 1 et B, 2 seront placés à proximité immédiate de l'intersection, autant que possible sensiblement à l'aplomb de l'endroit où les véhicules doivent marquer l'arrêt ou que, pour céder le passage, ils ne doivent pas franchir.
6. Le signal A avec le symbole A, 23 ou le symbole A, 24 peut être employé pour présignaler les signaux B, 1 ou B, 2 respectivement. Toutefois, dans les États qui utilisent les signaux A^a comme signaux d'avertissement de danger, les panneaux de présignalisation annonçant le signal B, 1 ou B, 2 pourront être des signaux identiques complétés par un panneau additionnel du modèle 1 indiqué à l'annexe 7 de la présente Convention.
7. Le signal B, 3 "ROUTE À PRIORITÉ" sera employé pour indiquer aux usagers d'une route qu'aux intersections de ladite route avec d'autres routes, les conducteurs de véhicules circulant sur ces autres routes, ou venant de ces autres routes, ont l'obligation de céder le passage aux véhicules circulant sur ladite route. Ce signal pourra être placé au début de la route et répété après chaque intersection; il peut, en outre, être placé avant l'intersection ou à l'intersection. Si le signal B, 3 a été placé sur une route, le signal B, 4 "FIN DE PRIORITÉ" sera placé à l'approche de l'endroit où la route cesse de bénéficier de la priorité par rapport aux autres routes. Le signal B, 4 pourra être répété à une ou plusieurs reprises avant l'endroit où la priorité cesse; le ou les signaux placés avant cet endroit porteront alors un panneau additionnel conforme au modèle 1 de l'annexe 7.
8. Si, sur une route, l'approche d'une intersection est annoncée par un signal d'avertissement de danger portant l'un des symboles A, 22, ou si la route est, à l'intersection, une route à priorité qui a été signalée comme telle par des signaux B, 3 conformément aux dispositions du paragraphe 7 du présent article, il devra être placé sur toutes les autres routes à l'intersection un signal B, 1 ou un signal B, 2; toutefois,

l'implantation des signaux B, 1 ou B, 2 n'est pas obligatoire sur les routes telles que les sentiers ou les chemins de terre, où les conducteurs qui y circulent doivent, même en l'absence de ces signaux, céder le passage à l'intersection. Un signal B, 2 ne devra être placé que si les autorités compétentes jugent utile d'obliger les conducteurs à marquer l'arrêt, notamment en raison de la mauvaise visibilité pour ces conducteurs des sections de la route dont ils s'approchent situées d'un côté ou de l'autre de l'intersection.

Article 11

Signaux d'interdiction ou de restriction

La section A de l'annexe 4 de la présente Convention décrit les signaux d'interdiction ou de restriction, à l'exception de ceux qui ont trait à l'arrêt ou au stationnement et donne leur signification. Cette section décrit également les signaux notifiant la fin de ces interdictions et restrictions ou de l'une d'entre elles.

Article 12

Signaux d'obligation

La section B de l'annexe 4 de la présente Convention décrit les signaux d'obligation et donne leur signification.

Article 13

Prescriptions communes aux signaux décrits à l'annexe 4 de la présente Convention

1. Les signaux d'interdiction ou de restriction et les signaux d'obligation seront placés dans le voisinage immédiat de l'endroit où commence l'obligation, la restriction ou l'interdiction et pourront être répétées si les autorités compétentes l'estiment nécessaire. Toutefois, ils pourront, lorsque les autorités compétentes l'estimeront utile pour des raisons de visibilité ou pour avertir les usagers à l'avance, être placés à une distance appropriée avant l'endroit où l'obligation, la restriction ou l'interdiction s'applique. Sous les signaux placés avant l'endroit où l'obligation, la restriction ou l'interdiction s'impose, il sera placé un panneau additionnel conforme au modèle 1 de l'annexe 7.
2. Les signaux de réglementation placés à l'aplomb d'un signal indiquant le nom de l'agglomération, ou peu après un tel signal, signifient que la réglementation s'applique dans toute l'agglomération, sauf dans la mesure où une autre réglementation serait notifiée par d'autres signaux sur certaines sections de la route dans l'agglomération.

SIGNAUX D'INDICATION À L'EXCEPTION DE CEUX QUI CONCERNENT LE STATIONNEMENT

Article 14

1. L'annexe 5 de la présente Convention décrit les signaux donnant des indications utiles aux usagers de la route, à l'exception des signaux relatifs au stationnement, ou en donne des exemples; elle donne aussi certaines prescriptions pour leur emploi.
2. Les mots figurant sur les signaux d'indication i) à v) de l'alinéa g) du paragraphe 1 de l'article 5 seront, dans les pays qui n'utilisent pas l'alphabet latin, donnés dans la langue nationale et dans une translittération en caractères latins qui reproduira autant que possible la prononciation dans la langue nationale.
3. Dans les pays qui n'utilisent pas l'alphabet latin, les mots en caractères latins peuvent figurer soit sur le même signal que les mots dans la langue nationale, soit sur un signal de répétition.
4. Aucun signal ne portera d'inscriptions en plus de deux langues.

Article 15

Signaux de présignalisation

Les signaux de présignalisation seront placés à une distance de l'intersection telle que leur efficacité soit la meilleure de jour comme de nuit, compte tenu des conditions de la route et de la circulation, notamment de la vitesse usuelle des véhicules et de la distance à laquelle

le signal est visible; cette distance peut ne pas être supérieure à une cinquantaine de mètres (55 yards) dans les agglomérations, mais doit être d'au moins 500 mètres (550 yards) sur les autoroutes et les routes à circulation rapide. Les signaux peuvent être répétés. Un panneau additionnel placé au-dessous du signal peut indiquer la distance entre le signal et l'intersection; l'inscription de cette distance peut également être portée au bas du signal lui-même.

Article 16

Signaux de direction

1. Un même signal de direction peut porter le nom de plusieurs localités; ces noms doivent alors être inscrits sur le signal les uns au-dessous des autres. Il ne peut être employé, pour le nom d'une localité, des caractères plus grands que pour les autres noms que si la localité en cause est la plus importante.
2. Lorsque des distances sont données, les chiffres les indiquant doivent figurer à la même hauteur que le nom de la localité. Sur les signaux de direction qui ont la forme d'une flèche, ces chiffres seront placés entre le nom de la localité et la pointe de la flèche; sur les signaux de forme rectangulaire, ils seront placés après le nom de la localité.

Article 17

Signaux d'identification des routes

Les signaux destinés à identifier les routes soit par leur numéro, composé de chiffres, de lettre ou d'une combinaison de chiffres et de lettres, soit par leur nom, seront constitués par ce numéro ou ce nom encadré dans un rectangle ou dans un écusson. Les Parties contractantes qui ont un système de classification des routes peuvent, toutefois, remplacer le rectangle par un symbole de classification.

Article 18

Signaux de localisation

1. Les signaux de localisation peuvent être utilisés pour indiquer la frontière entre deux pays ou la limite entre deux divisions administratives du même pays ou le nom d'une agglomération, d'une rivière, d'un col, d'un site, etc.
2. Les signaux E, 9^a ou E, 9^b sont placés aux accès des agglomérations; les signaux E, 9^c ou E, 9^d sont placés aux sorties des agglomérations. La législation nationale peut prévoir que ces signaux notifient aux usagers de la route que la réglementation de la circulation est celle qui est applicable sur son territoire dans les agglomérations, à partir des signaux E, 9^a ou E, 9^b jusqu'aux signaux E, 9^c ou E, 9^d sauf dans la mesure où une autre réglementation serait notifiée par d'autres signaux sur certaines sections des routes de l'agglomération. Toutefois, le signal B, 4 devra toujours être placé, pour autant que la priorité cesse à la traversée de l'agglomération, sur les routes à priorité signalées par le signal B, 3.
3. Les signaux de localisation donnant d'autres renseignements que le nom d'une agglomération doivent être absolument distincts des signaux E, 9^a à E, 9^d, en particulier quant à la couleur.

Article 19

Signaux de confirmation

Les signaux de confirmation sont destinés à confirmer, lorsque les autorités compétentes le jugent nécessaire, par exemple à la sortie d'agglomérations importantes, la direction de la route. Ils portent les noms d'une ou de plusieurs localités dans les conditions fixées par le paragraphe 1 de l'article 16 de la présente Convention. Lorsque des distances sont mentionnées, les chiffres les indiquant sont portés après le nom de la localité.

Article 20

Signal aux passages pour piétons

Le signal E, 11^a ou E, 11^b est placé aux passages pour piétons lorsque les autorités compétentes l'estiment utile.

Article 21

Prescriptions communes aux divers signaux d'indication

1. Les signaux d'indication visés aux articles 15 à 20 de la présente Convention sont placés là où les autorités compétentes l'estiment utile. Les autres signaux d'indication ne sont placés, compte tenu des prescriptions du paragraphe 1 de l'article 6, que là où les autorités compétentes l'estiment indispensable; en particulier, les signaux F, 2 à F, 7 ne sont placés que sur les routes où les possibilités de dépannage, de ravitaillement en carburant, d'hébergement et de restauration sont rares.
2. Les signaux d'indication peuvent être répétés. Un panneau additionnel placé au-dessous du signal peut indiquer la distance entre le signal et l'endroit ainsi signalé; cette distance peut également figurer au bas du signal lui-même.

SIGNAUX RELATIFS À L'ARRÊT ET AU STATIONNEMENT

Article 22

L'annexe 6 de la présente Convention décrit, dans sa section A, les signaux interdisant ou limitant l'arrêt ou le stationnement et, dans sa section B, les autres signaux donnant des indications utiles pour le stationnement; elle donne la signification de ces signaux ainsi que certaines prescriptions pour leur emploi.

Chapitre III

SIGNAUX LUMINEUX DE CIRCULATION

Article 23

Signaux destinés à régler la circulation des véhicules

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 12 du présent article, les seuls feux qui puissent être employés comme signaux lumineux réglementant la circulation des véhicules, autres que ceux qui sont destinés exclusivement aux véhicules de transport en commun, sont les suivants et ont la signification ci-après :
 - a) feux non clignotants :
 - i) le feu vert signifie autorisation de passer; toutefois, un feu vert destiné à régler la circulation à une intersection ne donne pas aux conducteurs l'autorisation de passer si, dans la direction qu'ils vont emprunter, l'encombrement de la circulation est tel que, s'ils s'engageaient dans l'intersection, ils ne pourraient vraisemblablement pas l'avoir dégagée lors du changement de phase;
 - ii) le feu rouge signifie interdiction de passer; les véhicules ne doivent pas franchir la ligne d'arrêt ou, s'il n'y a pas de ligne d'arrêt, l'aplomb du signal ou, si le signal est placé au milieu ou de l'autre côté d'une intersection, ils ne doivent pas s'engager dans l'intersection ou sur un passage pour piétons à l'intersection;
 - iii) le feu jaune, qui doit apparaître seul ou en même temps que le feu rouge; lorsqu'il apparaît seul, il signifie qu'aucun véhicule ne doit franchir la ligne d'arrêt ou l'aplomb du signal, à moins qu'il ne s'en trouve si près, lorsque le feu s'allume, qu'il ne puisse plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes avant d'avoir franchi la ligne d'arrêt ou l'aplomb du signal. Si le signal est placé au milieu ou de l'autre côté d'une intersection, le feu jaune signifie qu'aucun véhicule ne doit s'engager dans l'intersection ou sur un passage pour piétons à l'intersection, à moins qu'il ne s'en trouve si près, lorsque le feu s'allume, qu'il ne puisse plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes avant de s'engager dans l'intersection ou le passage pour piétons. Lorsqu'il est montré en même temps que le feu rouge, il

signifie que le signal est sur le point de changer, mais il ne modifie pas l'interdiction de passer signifiée par le feu rouge.

b) feux clignotants :

i) - un feu rouge clignotant; ou

- deux feux rouges, clignotant alternativement, dont l'un apparaît quand l'autre s'éteint, montés sur le même support à la même hauteur et orientés dans la même direction signifient que les véhicules ne doivent pas franchir la ligne d'arrêt ou, s'il n'y a pas de ligne d'arrêt, l'aplomb du signal; ces feux ne peuvent être employés qu'aux passages à niveau et aux entrées de ponts mobiles ou d'amontements de ferry-boats, ainsi que pour indiquer l'interdiction de passer à cause de voitures de pompiers débouchant sur la route ou de l'approche d'un aéronef dont la trajectoire coupe à faible hauteur la direction de la route;

ii) un feu jaune clignotant ou deux feux jaunes clignotant alternativement signifient que les conducteurs peuvent passer, mais avec une prudence particulière.

2. Les signaux du système tricolore se composant de trois feux, respectivement rouge, jaune et vert, non clignotants; le feu vert ne doit être allumé que lorsque les feux rouge et jaune sont éteints.

3. Les signaux du système bicolor se composant d'un feu rouge et d'un feu vert, non clignotants. Le feu rouge et le feu vert ne doivent pas s'allumer simultanément. Les signaux du système bicolor ne seront utilisés que dans des installations provisoires, réserve faite du délai prévu, au paragraphe 3 de l'article 3 de la présente Convention, pour le remplacement des installations existantes.

4. Les feux des systèmes tricolore et bicolor mentionnés aux paragraphes 2 et 3 du présent article doivent être placés soit verticalement, soit horizontalement.

5. Lorsque les feux sont placés verticalement, le feu rouge doit être en haut; lorsqu'ils sont placés horizontalement, le feu rouge doit être placé du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation.

6. Pour le système tricolore, le feu jaune doit être placé au milieu.

7. Dans les signaux des systèmes tricolore et bicolor mentionnés aux paragraphes 2 et 3 du présent article, tous les feux doivent être circulaires. Les feux clignotants rouges mentionnés au paragraphe 1 du présent article doivent également être circulaires.

8. Un feu jaune clignotant peut être placé seul; un tel feu peut aussi remplacer, aux heures de faible circulation, les feux du système tricolore.

9. Lorsque le feu vert d'un système tricolore présente une ou plusieurs flèches, l'allumage de cette flèche ou de ces flèches signifie que les véhicules ne peuvent prendre que la direction ou les directions ainsi indiquées. Les flèches signifiant l'autorisation d'aller tout droit auront leur pointe dirigée vers le haut.

10. Lorsqu'un signal du système tricolore comporte un ou plusieurs feux verts supplémentaires présentant une flèche ou plusieurs flèches, l'allumage de cette flèche ou de ces flèches supplémentaires signifie, quelle que soit à ce moment-là la phase en cours du système tricolore, autorisation pour les véhicules de poursuivre leur marche dans la direction ou les directions indiquées par la flèche ou les flèches; il signifie aussi que, lorsque des véhicules se trouvent sur une voie réservée à la circulation dans la direction qui est indiquée par la flèche ou que cette circulation doit emprunter, leurs conducteurs doivent, sous réserve de laisser passer les véhicules du courant de circulation dans lequel ils s'insèrent et sous réserve de ne pas mettre en danger les piétons, avancer dans la direction indiquée pour autant que leur immobilisation bloquerait la circulation de véhicules se trouvant derrière eux sur la même voie. Ces feux verts supplémentaires doivent être placés de préférence au même niveau que le feu vert normal.

11. Lorsqu'au-dessus des voies, matérialisées par des marques longitudinales, d'une chaussée à plus de deux voies il est placé des feux verts ou rouges, le feu rouge signifie l'interdiction d'emprunter la voie au-dessus de laquelle il se trouve et le feu vert signifie l'autorisation de l'emprunter. Le feu rouge ainsi placé doit avoir la forme de deux barres inclinées croisées et le feu vert la forme d'une flèche dont la pointe est dirigée vers le bas.

12. La législation nationale pourra prévoir la mise en place à certains passages à niveau d'un feu blanc lunaire clignotant à cadence lente et signifiant l'autorisation de passer.

13. Lorsque les signaux lumineux de circulation ne sont destinés qu'aux cyclistes, la restriction sera signalée, si cela est nécessaire, pour éviter toute confusion, par la silhouette d'un cycle représentée dans le signal lui-même ou par un signal de petites dimensions complété par une plaque rectangulaire où figurera un cycle.

Article 24

Signaux à l'intention des seuls piétons

1. Les seuls feux qui puissent être employés comme signaux lumineux s'adressant aux seuls piétons sont les suivants et ont la signification ci-après :

a) Feux non clignotants :

i) le feu vert signifie aux piétons autorisation de passer;

ii) le feu jaune signifie aux piétons interdiction de passer, mais permet à ceux qui sont déjà engagés sur la chaussée d'achever de traverser;

iii) le feu rouge signifie aux piétons interdiction de s'engager sur la chaussée.

b) Feux clignotants :

Le feu vert clignotant signifie que le laps de temps pendant lequel les piétons peuvent traverser la chaussée est sur le point de se terminer et que le feu rouge va s'allumer.

2. Les signaux lumineux destinés aux piétons seront de préférence du système bicolor comportant deux feux, respectivement rouge et vert; toutefois, ils peuvent être du système tricolore comportant trois feux, respectivement rouge, jaune et vert. Il ne sera jamais allumé deux feux simultanément.

3. Les feux seront disposés verticalement, le feu rouge étant toujours en haut et le feu vert toujours en bas. De préférence, le feu rouge aura la forme d'un piéton immobile, ou de piétons immobiles, et le feu vert la forme d'un piéton en marche, ou de piétons en marche.

4. Les signaux lumineux pour piétons doivent être conçus et placés de manière à exclure toute possibilité d'être interprétés par les conducteurs comme étant des signaux lumineux destinés à régler la circulation des véhicules.

Chapitre IV

MARQUES ROUTIÈRES

Article 25

Les marques sur la chaussée (marques routières) sont employées, lorsque l'autorité compétente le juge nécessaire, pour régler la circulation, avertir ou guider les usagers de la route. Elles peuvent être employées soit seules, soit avec d'autres moyens de signalisation qui en renforcent ou en précisent les indications.

Article 26

1. Une marque longitudinale consistant en une ligne continue apposée sur la surface de la chaussée signifie qu'il est interdit à tout véhicule de la franchir ou de la chevaucher, ainsi que, lorsque la marque sépare les deux sens de circulation, de circuler de celui des côtés de cette marque qui est, pour le conducteur, opposé au bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation. Une marque longitudinale constituée par deux lignes continues a la même signification.

2. a) Une marque longitudinale consistant en une ligne discontinue apposée sur la surface de la chaussée n'a pas de signification d'interdiction, mais est destinée

i) soit à délimiter les voies en vue de guider la circulation;

ii) soit à annoncer l'approche d'une ligne continue, et l'interdiction notifiée par celle-ci, ou l'approche d'un autre passage présentant un risque particulier.

b) Le rapport entre la longueur de l'intervalle entre traits et la longueur du trait sera nettement plus faible dans les lignes discontinues qui sont utilisées pour les buts visés à l'alinéa a) ii) du présent paragraphe

que dans celles qui sont utilisées pour les buts visés à l'alinéa a) 1) dudit paragraphe.

3. Lorsqu'une marque longitudinale consiste en une ligne continue accolée sur la surface de la chaussée à une ligne discontinue, les conducteurs ne doivent tenir compte que de la ligne qui est située de leur côté. Cette disposition n'empêche pas les conducteurs qui ont effectué un dépassement autorisé de reprendre leur place normale sur la chaussée.

4. Au sens du présent article, ne sont pas des marques longitudinales les lignes longitudinales qui délimitent, pour les rendre plus visibles, les bords de la chaussée ou qui, reliées à des lignes transversales, délimitent sur la surface de la chaussée des emplacements de stationnement.

Article 27

1. Une marque transversale consistant en une ligne continue ou en deux lignes continues adjacentes apposées sur la largeur d'une ou de plusieurs voies de circulation indique la ligne de l'arrêt imposé par le signal B, 2 "ARRÊT" visé au paragraphe 3 de l'article 10 de la présente Convention. Une telle marque peut aussi être employée pour indiquer la ligne de l'arrêt éventuellement imposé par un signal lumineux, par un signal donné par l'agent chargé de la circulation ou devant un passage à niveau. Avant des marques accompagnant un signal B, 2, il peut être apposé sur la chaussée le mot "STOP".

2. A moins que ce ne soit pas techniquement possible, la marque transversale décrite au paragraphe 1 du présent article sera apposée chaque fois qu'il est placé un signal B, 2.

3. Une marque transversale consistant en une ligne discontinue, ou en deux lignes discontinues accolées, apposée sur la largeur d'une ou de plusieurs voies de circulation, indique la ligne que les véhicules ne doivent pas normalement franchir lorsqu'ils ont à céder le passage en vertu d'un signal B, 1 "CÉDEZ LE PASSAGE" visé au paragraphe 2 de l'article 10 de la présente Convention. Avant une telle marque, il peut être dessiné sur la chaussée, pour symboliser le signal B, 1, un triangle à bordure large, dont un côté est parallèle à la marque et dont le sommet opposé est dirigé vers les véhicules qui approchent.

4. Pour marquer les passages prévus pour la traversée de la chaussée par les piétons, il sera apposé de préférence des bandes assez larges, parallèles à l'axe de la chaussée.

5. Pour marquer les passages prévus pour la traversée de la chaussée par les cyclistes, il sera employé soit des lignes transversales, soit d'autres marques ne pouvant être confondues avec les marques apposées aux passages pour piétons.

Article 28

1. D'autres marques sur la chaussée, telles que des flèches, des raies parallèles ou obliques ou des inscriptions, peuvent être employées pour répéter les indications des signaux ou pour donner aux usagers de la route des indications qui ne peuvent leur être fournies de façon appropriée par des signaux. De telles marques seront notamment utilisées pour indiquer les limites des zones ou bandes de stationnement, les arrêts d'autobus ou de trolleybus où le stationnement est interdit, ainsi que la présélection avant les intersections. Toutefois, lorsqu'une flèche est apposée sur une chaussée divisée en voies de circulation au moyen de marques longitudinales, les conducteurs doivent suivre la direction ou l'une des directions indiquées sur la voie où ils se trouvent.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 27 de la présente Convention relatives aux passages pour piétons, le marquage d'une zone de la chaussée ou d'une zone faisant légèrement saillie au-dessus du niveau de la chaussée par des raies obliques parallèles encadrées par une bande continue ou par des bandes discontinues signifie, si la bande est continue, que les véhicules ne doivent pas entrer dans cette zone et, si les bandes sont discontinues, que les véhicules ne doivent pas entrer dans la zone à moins que cette manœuvre ne présente manifestement aucun danger ou qu'elle ait pour but de rejoindre une rue transversale située de l'autre côté de la chaussée.

3. Une ligne en zigzag sur le côté de la chaussée signifie qu'il est interdit de stationner du côté en cause de la chaussée sur la longueur de cette ligne.

Article 29

1. Les marques sur la chaussée mentionnées aux articles 26 à 28 de la présente Convention peuvent être peintes sur la chaussée ou apposées de toute autre manière, pourvu que celle-ci soit aussi efficace.

2. Si les marques sur la chaussée sont peintes, elles seront de couleur jaune ou blanche, la couleur bleue pouvant toutefois être employée pour les marques indiquant les emplacements où le stationnement est permis ou limité. Lorsque, sur le territoire d'une Partie contractante, les deux couleurs jaune et blanche sont employées, les marques de même catégorie devront être de même couleur. Pour l'application du présent paragraphe, le terme "blanc" couvre les nuances argent ou gris clair.

3. Dans le tracé des inscriptions, des symboles et des flèches qui comportent les marques, il sera tenu compte de la nécessité d'allonger considérablement les dimensions dans la direction de la circulation en raison de l'angle très faible sous lequel ces inscriptions, ces symboles et ces flèches sont vus par les conducteurs.

4. Il est recommandé que les marques routières destinées aux véhicules en mouvement soient réfléchissantes si l'intensité de la circulation l'exige et si l'éclairage est mauvais ou inexistant.

Article 30

L'annexe 8 de la présente Convention constitue un ensemble de recommandations relatives aux schémas et dessins des marques routières.

Chapitre V

DIVERS

Article 31

Signalisation des chantiers

1. Les limites des chantiers sur la chaussée seront nettement signalées.

2. Lorsque l'importance des chantiers et de la circulation le justifie, il sera disposé, pour signaler les limites des chantiers sur la chaussée, des barrières, intermittentes ou continues, peintes en bandes alternées blanches et rouges, jaunes et rouges, noires et blanches ou noires et jaunes, et, en outre, de nuit si les barrières ne sont pas réfléchissantes, des feux et des dispositifs réfléchissants. Les dispositifs réfléchissants et les feux fixes seront de couleur rouge ou jaune foncé et les feux clignotants de couleur jaune foncé. Toutefois :

a) pourront être blancs, les feux et les dispositifs qui sont visibles seulement dans un sens de circulation et qui signalent les limites du chantier opposées à ce sens de circulation;

b) pourront être blancs ou jaune clair, les feux et les dispositifs qui signalent les limites d'un chantier séparant les deux sens de la circulation.

Article 32

Marquage lumineux ou réfléchissant

Toute Partie contractante adoptera pour l'ensemble de son territoire la même couleur ou le même système de couleurs pour les feux ou les dispositifs réfléchissants utilisés pour signaler le bord de la chaussée.

PASSAGES À NIVEAU

Article 33

1. a) Si une signalisation est installée à l'aplomb d'un passage à niveau pour annoncer l'approche des trains ou l'imminence de la fermeture des barrières ou demi-barrières, elle sera constituée par un feu rouge clignotant ou par des feux rouges clignotant alternativement, ainsi qu'il est prévu au paragraphe 1 b) de l'article 23 de la présente Convention. Toutefois,

i) les feux rouges clignotants peuvent être complétés ou remplacés par un signal lumineux du système tricolore rouge-jaune-vert, décrit au paragraphe 2 de l'article 23 de la présente Convention, ou par un tel signal dans lequel manque le feu vert, si d'autres signaux lumineux tricolores se trouvent sur la route peu avant le passage à niveau ou si le passage à niveau est muni de barrières;

ii) sur les chemins de terre où la circulation est très faible et sur les chemins pour piétons, il peut n'être employé qu'un signal sonore.

b) Dans tous les cas, la signalisation lumineuse peut être complétée par un signal sonore.

2. Les signaux lumineux seront implantés au bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation; lorsque les circonstances l'exigent, par exemple les conditions de visibilité des signaux ou l'intensité de la circulation, les signaux seront répétés de l'autre côté de la route. Toutefois, si les conditions locales le font juger préférable, les feux pourront être répétés sur un refuge au milieu de la chaussée, ou placés au-dessus de la chaussée.

3. Conformément au paragraphe 4 de l'article 10 de la présente Convention, le signal B, 2 "ARRÊT" peut être placé à un passage à niveau sans barrières, ni demi-barrières, ni signalisation lumineuse avertissant de l'approche des trains; aux passages à niveau munis de ce signal, les conducteurs doivent marquer l'arrêt à hauteur de la ligne d'arrêt, ou, en l'absence de celle-ci, à l'aplomb du signal, et ne repartir qu'après s'être assurés qu'aucun train n'approche.

Article 34

1. Aux passages à niveau équipés de barrières, ou de demi-barrières placées en chicane de chaque côté de la voie ferrée, la présence de ces barrières ou demi-barrières en travers de la route signifie qu'aucun usager de la route n'a le droit de franchir l'aplomb de la barrière ou demi-barrière le plus proche; le mouvement des barrières pour se placer en travers de la route et le mouvement des demi-barrières ont la même signification.

2. La présentation du ou des feux rouges mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 33 de la présente Convention, ou la mise en action du signal sonore mentionné audit paragraphe, signifie également qu'aucun usager de la route n'a le droit de franchir la ligne d'arrêt ou, s'il n'y a pas de ligne d'arrêt, l'aplomb du signal. La présentation du feu jaune du système tricolore mentionné à l'alinéa a) 1) du paragraphe 1 de l'article 33 signifie qu'aucun usager de la route n'a le droit de franchir la ligne d'arrêt ou, s'il n'y a pas de ligne d'arrêt, l'aplomb du signal, sauf pour les véhicules qui s'en trouveraient si près lorsque le feu jaune s'allume qu'ils ne pourraient plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes avant l'aplomb de ce signal.

Article 35

1. Les barrières et les demi-barrières des passages à niveau seront marquées distinctement en bandes alternées de couleurs rouge et blanche, rouge et jaune, noire et blanche ou jaune et noire. Elles pourront, toutefois, n'être colorées qu'en blanc ou jaune à condition d'être munies au centre d'un grand disque rouge.

2. A tout passage à niveau sans barrières ni demi-barrières, il sera placé, au voisinage immédiat de la voie ferrée, le signal B, 7 décrit à l'annexe 3. S'il existe une signalisation lumineuse de l'approche des trains ou un signal B, 2 "ARRÊT", le signal B, 7 sera placé sur le même support que cette signalisation ou le signal B, 2. L'apposition du signal B, 7 n'est pas obligatoire :

a) aux croisements de routes et de voies ferrées où à la fois la circulation ferroviaire est très lente et la circulation routière est réglée par un convoyeur de véhicules ferroviaires faisant avec le bras les signaux nécessaires;

b) aux croisements de voies ferrées et de chemins de terre où la circulation est très faible ou de chemins pour piétons.

3. Au-dessous de tout signal d'avertissement de danger portant un des symboles A, 26 ou A, 27, décrits à l'annexe 3 de la présente Convention, il peut être placé un panneau rectangulaire à grand côté vertical portant trois barres obliques rouges sur fond blanc ou jaune, mais alors il sera placé approximativement au tiers et aux deux tiers de la distance entre le signal et la voie ferrée, des signaux supplémentaires constitués par des panneaux de forme identique et portant respectivement une ou deux barres obliques rouges sur fond blanc ou jaune. Ces signaux peuvent être

répétés sur le côté opposé de la chaussée. La section C de l'annexe 3 de la présente Convention précise la description des panneaux mentionnés dans le présent paragraphe.

Article 36

1. En raison du danger particulier des passages à niveau, les Parties contractantes s'engagent

a) à faire placer avant tout passage à niveau un des signaux d'avertissement de danger portant un des symboles A, 26 ou A, 27; toutefois, un signal pourra ne pas être placé

i) dans les cas spéciaux qui peuvent se présenter dans les agglomérations;

ii) sur les chemins de terre et les sentiers où la circulation de véhicules à moteur est exceptionnelle;

b) à faire équiper tout passage à niveau de barrières ou de demi-barrières ou d'une signalisation de l'approche des trains, sauf si les usagers de la route peuvent voir la voie ferrée de part et d'autre dudit passage, de telle sorte que, compte tenu notamment de la vitesse maximale des trains, un conducteur de véhicule routier approchant de la voie ferrée, d'un côté ou de l'autre, ait le temps de s'arrêter avant de s'engager sur le passage à niveau si le train est en vue et de telle sorte aussi que les usagers de la route qui se trouveraient déjà engagés sur le passage au moment où le train apparaît aient le temps d'achever la traversée; toutefois, les Parties contractantes pourront déroger aux dispositions du présent alinéa aux passages à niveau où la vitesse des trains est relativement lente ou bien où la circulation routière de véhicules à moteur est faible;

c) à faire équiper d'une des signalisations de l'approche des trains visées au paragraphe 1 de l'article 33 de la présente Convention tout passage à niveau muni de barrières ou de demi-barrières dont la manœuvre est commandée depuis un poste d'où elles ne sont pas visibles;

d) à faire équiper d'une des signalisations de l'approche des trains visées au paragraphe 1 de l'article 33 de la présente Convention tout passage à niveau muni de barrières ou de demi-barrières dont la manœuvre est commandée automatiquement par l'approche des trains;

e) pour renforcer la visibilité des barrières et des demi-barrières, à les faire munir de matériaux ou dispositifs réfléchissants et éventuellement à les éclairer pendant la nuit; en outre, sur les routes où la circulation automobile est importante pendant la nuit, à munir de matériaux ou dispositifs réfléchissants et, éventuellement, à éclairer pendant la nuit les signaux d'avertissement de danger placés avant le passage à niveau;

f) autant que possible, à proximité des passages à niveau équipés de demi-barrières, à faire apposer au milieu de la chaussée une marque longitudinale interdisant aux véhicules qui s'approchent du passage à niveau d'empiéter sur la moitié de la chaussée opposée au sens de la circulation, voire à y implanter des flots directionnels séparant les deux sens de la circulation.

2. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas dans les cas visés à la dernière phrase du paragraphe 2 de l'article 35 de la présente Convention.

Chapitre VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 37

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 États 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 État invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir Partie à la 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 État visé au paragraphe 1 du présent article. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général.

Article 38

1. Tout État 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 dont il assure les relations internationales ou à l'un quelconque d'entre eux. 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'État adressant la notification, si cette date est postérieure à la précédente.

2. Tout État qui fait la notification visée au paragraphe 1 du présent article devra, au nom des territoires pour lesquels il l'a faite, adresser une notification contenant les déclarations prévues au paragraphe 2 de l'article 46 de la présente Convention.

3. Tout État 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.

Article 39

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 État qui ratifiera la présente Convention ou y adhèrera 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 État, de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 40

À son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera dans les relations entre les Parties contractantes la Convention sur l'unification de la signalisation routière ouverte à la signature à Genève le 30 mars 1931, ou le Protocole relatif à la signalisation routière ouvert à la signature à Genève le 19 septembre 1949.

Article 41

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, 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 États visés au paragraphe premier de l'article 37 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 repoussant 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 États visés au paragraphe 1 de l'article 37 de la présente Convention. Il demandera à tous les États 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 États 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 États 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 contractantes, 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 42

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 43

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 44

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les Parties n'auraient 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 tranché par elle.

Article 45

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 46

1. Tout État 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 44 de la présente Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 44 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

2. a) Au moment où il dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout État déclarera, par notification adressée au Secrétaire général, aux fins d'application de la présente Convention:

- i) lequel des modèles A^a et A^b il choisit comme signal d'avertissement de danger (article 9, paragraphe 1), et
- ii) lequel des modèles B, 2^a et B, 2^b il choisit comme signal d'arrêt (article 10, paragraphe 3).

A tout moment, tout État pourra ultérieurement, par notification adressée au Secrétaire général, modifier son choix en remplaçant sa déclaration par une autre.

b) Au moment où il dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout État peut déclarer, par notification adressée au Secrétaire général, qu'il assimilera les cyclomoteurs aux motocycles aux fins d'application de la présente Convention (article 1 1)).

A tout moment, tout État pourra ultérieurement, par notification adressée au Secrétaire général, retirer sa déclaration.

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 d'entrée en vigueur de la Convention pour l'État qui fait la déclaration, si cette date est postérieure à la précédente.

4. 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 États visés au paragraphe 1 de l'article 37 de la présente Convention.

5. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve ou fait une déclaration en vertu des paragraphes 1 et 4 du présent article pourra, à tout moment, la retirer par notification adressée au Secrétaire général.

6. Toute réserve faite conformément au paragraphe 4 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 47

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 41 et 46 de la présente Convention, le Secrétaire général notifiera à tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 37 :

- a) les signatures, ratifications et adhésions au titre de l'article 37;
- b) les déclarations au titre de l'article 38;
- c) les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu de l'article 39;
- d) la date d'entrée en vigueur des amendements à la présente Convention, conformément aux paragraphes 2 et 5 de l'article 41;
- e) les dénonciations au titre de l'article 42;
- f) l'abrogation de la présente Convention au titre de l'article 43.

Article 48

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 de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 37 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.

Annexe 1

**SIGNAUX D'AVERTISSEMENT DE DANGER
À L'EXCEPTION DE CEUX QUI SONT PLACÉS À L'APPROCHE DES INTERSECTIONS
OU DES PASSAGES À NIVEAU**

Note : Pour les signaux d'avertissement de danger à l'approche des intersections, voir la section B de l'annexe 2. Pour les signaux d'avertissement de danger placés à l'approche des passages à niveau, voir les sections A et C de l'annexe 3.

SECTION A. MODÈLES DE SIGNAUX D'AVERTISSEMENT DE DANGER

Le signal A "AVERTISSEMENT DE DANGER" est du modèle A^a ou du modèle A^b. Le modèle A^a est un triangle équilatéral dont un côté est horizontal et dont le sommet opposé est en haut; le fond est blanc ou jaune, la bordure est rouge. Le modèle A^b est un carré dont une diagonale est verticale; le fond est jaune, la bordure qui se réduit à un listel est noire. Les symboles qui sont placés sur ces signaux sont, sauf indication contraire dans leur description, noirs ou bleu foncé.

Le côté des signaux A^a de dimensions normales est d'environ 0,90 m (3 pieds); le côté des signaux A^a de petites dimensions ne doit pas être inférieur à 0,60 m (2 pieds). Le côté des signaux A^b de dimensions normales est d'environ 0,60 m (2 pieds); le côté des signaux A^b de petites dimensions ne doit pas être inférieur à 0,40 m (1 pied 4 pouces).

Pour le choix entre les modèles A^a et A^b, voir le paragraphe 2 de l'article 5 et le paragraphe 1 de l'article 9 de la Convention.

**SECTION B. SYMBOLES DES SIGNAUX D'AVERTISSEMENT DE DANGER ET
PRESCRIPTIONS POUR L'EMPLOI DE CES SIGNAUX**

1. Virage dangereux ou Virages dangereux

Pour annoncer l'approche d'un virage dangereux ou d'une succession de virages dangereux, il sera employé, selon le cas, l'un des signaux suivants :

- A, 1^a : VIRAGE À GAUCHE,
- A, 1^b : VIRAGE À DROITE,
- A, 1^c : DOUBLE VIRAGE, OU SUCCESSION DE PLUS DE DEUX VIRAGES, LE PREMIER À GAUCHE,
- A, 1^d : DOUBLE VIRAGE, OU SUCCESSION DE PLUS DE DEUX VIRAGES, LE PREMIER À DROITE.

2. Descente dangereuse

Pour annoncer l'approche d'une descente à forte inclinaison, il sera employé avec le signal du modèle A^a, le symbole A, 2^a, et avec le signal du modèle A^b, le symbole A, 2^b.

La partie gauche du symbole A, 2^a occupe l'angle gauche du panneau du signal et sa base s'étend sur toute la largeur de ce panneau. Dans les symboles A, 2^a et A, 2^b, le chiffre indique la pente en pourcentage; cette indication peut être remplacée par celle d'un rapport (1 : 10). Toutefois, les Parties contractantes pourront, au lieu du symbole A, 2^a ou A, 2^b, mais en tenant compte, autant qu'il lui sera possible, des dispositions du paragraphe 2 b) de l'article 5 de la Convention, choisir, si elles ont adopté le modèle de signal A^a, le symbole A, 2^c et, si elles ont adopté le modèle A^b, le symbole A, 2^d.

3. Montée à forte inclinaison

Pour annoncer l'approche d'une montée à forte inclinaison, il sera employé, avec le modèle de signal A^a, le symbole A, 3^a et, avec le modèle A^b, le symbole A, 3^b.

La partie droite du symbole A, 3^a occupe l'angle droit du panneau du signal et sa base s'étend sur toute la largeur de ce panneau. Dans les symboles A, 3^a et A, 3^b, le chiffre indique la pente en pourcentage; cette indication peut être remplacée par celle d'un rapport (1 : 10). Toutefois, les Parties contractantes ayant choisi le symbole A, 2^o comme symbole de descente dangereuse pourront, au lieu du symbole A, 3^a, choisir le symbole A, 3^o et les Parties contractantes ayant choisi le symbole A, 2^d pourront au lieu du symbole A, 3^b, choisir le symbole A, 3^d.

4. Chaussée rétrécie

Pour annoncer l'approche d'un rétrécissement de la chaussée, il sera employé le symbole A, 4^a, ou un symbole indiquant plus clairement la configuration des lieux, tel que A, 4^b.

5. Pont mobile

Pour annoncer l'approche d'un pont mobile, il sera employé le symbole A, 5.

Au-dessous du signal d'avertissement comportant ce symbole A, 5, il pourra être placé un panneau rectangulaire du modèle A, 29^a décrit à l'annexe 3, Section C, mais il sera alors placé, approximativement au tiers et aux deux tiers de la distance entre le signal comportant le symbole A, 5 et le pont mobile, des panneaux des modèles A, 29^b et A, 29^c décrits à ladite annexe.

6. Débouché sur un quai ou une berge

Pour annoncer que la route va déboucher sur un quai ou une berge, il sera employé le symbole A, 6.

7. Profil irrégulier

Pour annoncer l'approche de caissis, de ponts en dos d'âne, de dos d'âne ou de passages où la chaussée est en mauvais état, il sera employé le symbole A, 7^a.

Pour annoncer un pont en dos d'âne ou un dos d'âne, le symbole A, 7^a pourra être remplacé par le symbole A, 7^b.

Pour annoncer un caissis, le symbole A, 7^a peut être remplacé par le symbole A, 7^c.

8. Chaussée glissante

Pour annoncer l'approche d'une section de route où la chaussée risque d'être particulièrement glissante, il sera employé le symbole A, 8.

9. Projections de gravillons

Pour annoncer l'approche d'une section de route où des projections de gravillons risquent de se produire, il sera employé, avec le signal du modèle A^a, le symbole A, 9^a, et avec le signal du modèle A^b, le symbole A, 9^b.

Dans le cas où le sens de la circulation est à gauche, le symbole sera inversé.

10. Chutes de pierres

Pour annoncer l'approche d'un passage où un danger existe du fait de chutes de pierres et de la présence de pierres sur la route qui en résulte, il sera employé, avec le signal du modèle A^a, le symbole A, 10^a, et avec le signal du modèle A^b, le symbole A, 10^b.

Dans les deux cas, la partie droite du symbole occupe le coin droit du panneau de signalisation.

Le symbole peut être inversé.

11. Passage pour piétons

Pour annoncer un passage pour piétons indiqué soit par des marques sur la chaussée, soit par les signaux B, 11^a ou B, 11^b, il sera employé le symbole A, 11, dont il existe deux modèles : A, 11^a et A, 11^b.

Le symbole peut être inversé.

12. Enfants

Pour annoncer l'approche d'un passage fréquenté par des enfants, tel que la sortie d'une école ou d'un terrain de jeux, il sera employé le symbole A, 12.

Le symbole peut être inversé.

13. Débouché de cyclistes

Pour annoncer l'approche d'un passage où fréquemment des cyclistes débouchent sur la route ou la traversent, il sera employé le symbole A, 13.

Le symbole peut être inversé.

14. Passage de bétail et d'autres animaux

Pour annoncer l'approche d'une section de route où existe un risque particulier de traversée de la route par des animaux, il sera employé un symbole représentant la silhouette d'un animal de l'espèce, domestique ou vivant en liberté, dont il s'agit principalement, tel que : le symbole A, 14^a pour un animal domestique et le symbole A, 14^b pour un animal vivant en liberté.

Le symbole peut être inversé.

15. Travaux

Pour annoncer l'approche d'une section de route où des travaux sont en cours, il sera employé le symbole A, 15.

16. Signalisation lumineuse

S'il est jugé indispensable d'annoncer l'approche d'un passage où la circulation est réglée par des feux tricolores de signalisation, parce que les usagers de la route ne peuvent guère s'attendre à rencontrer un tel passage, il sera employé le symbole A, 16. Il y a trois modèles de symbole A, 16 : A, 16^a; A, 16^b; A, 16^c qui correspondent à la disposition des feux dans le système tricolore décrit aux paragraphes 4 à 6 de l'article 23 de la Convention.

Ce symbole est en trois couleurs, celles des feux dont il annonce l'approche.

17. Aérodrome

Pour annoncer l'approche d'un passage où la route risque d'être survolée à basse altitude par des aéronefs décollant ou atterrissant sur un aérodrome, il sera employé le symbole A, 17.

Le symbole peut être inversé.

18. Vent latéral

Pour annoncer l'approche d'une section de route où souffle fréquemment un vent latéral violent, il sera employé le symbole A, 18.

Le symbole peut être inversé.

19. Circulation dans les deux sens

Pour annoncer l'approche d'une section de route où la circulation se fait, provisoirement ou de façon permanente, dans les deux sens et sur la même chaussée alors que dans la section précédente elle se faisait sur une route à sens unique ou sur une route avec plusieurs chaussées réservées pour la circulation à sens unique, il sera employé le symbole A, 19.

Le signal portant ce symbole sera répété à l'entrée de la section ainsi que, aussi souvent qu'il sera nécessaire, sur la section. Lorsque le sens de la circulation est à gauche, les flèches seront inversées.

20. Autres dangers

Pour annoncer l'approche d'un passage comportant un danger autre que ceux qui sont énumérés aux paragraphes 1 à 19 ci-dessus ou aux annexes 2 et 3, il pourra être employé le symbole A, 20.

Les Parties contractantes peuvent, toutefois, adopter des symboles expressifs conformément aux dispositions du paragraphe 1 a) ii) de l'article 3 de la Convention.

Le signal A, 20 peut être employé notamment pour annoncer les traversées de voies ferrées où à la fois la circulation ferroviaire est très lente et la circulation routière est réglée par un convoyeur de véhicules ferroviaires faisant avec le bras les signaux nécessaires.

Annexe 2**SIGNAUX RÉGLEMENTANT LA PRIORITÉ AUX INTERSECTIONS, SIGNAUX D'AVERTISSEMENT DE DANGER À L'APPROCHE DES INTERSECTIONS ET SIGNAUX RÉGLEMENTANT LA PRIORITÉ AUX PASSAGES ÉTROITS**

Note : Lorsque, à une intersection comportant une route prioritaire, le tracé de cette dernière s'infléchit, un panneau montrant sur un schéma de l'intersection, le tracé de la route prioritaire, pourra être placé au-dessous des signaux d'avertissement de danger annonçant l'intersection ou des signaux réglementant la priorité, placés ou non, à l'intersection.

SECTION A. SIGNAUX RÉGLEMENTANT LA PRIORITÉ AUX INTERSECTIONS**1. Signal "CÉDEZ LE PASSAGE"**

Le signal "CÉDEZ LE PASSAGE" est le signal B, 1. Il a la forme d'un triangle équilatéral dont un côté est horizontal et dont le sommet opposé est en bas; le fond est blanc ou jaune, la bordure est rouge; le signal ne porte pas de symbole.

Le côté du signal de dimensions normales est d'environ 0,90 m (3 pieds); celui des signaux de petites dimensions ne doit pas être inférieur à 0,60 m (2 pieds).

2. Signal "ARRÊT"

Le signal "ARRÊT" est le signal B, 2 dont il y a deux modèles : - le modèle B, 2^a est octogonal à fond rouge et porte le mot "STOP" en blanc, en anglais ou dans la langue de l'État intéressé; la hauteur du mot est au moins égale au tiers de la hauteur du panneau;

- le modèle B, 2^b est circulaire à fond blanc ou jaune avec bordure rouge; il porte à l'intérieur le signal B, 1 sans inscription et, en outre, vers le haut, en grands caractères, le mot "STOP" en noir ou en bleu foncé, en anglais ou dans la langue de l'État intéressé.

La hauteur du signal B, 2^a de dimensions normales et le diamètre du signal B, 2^b de dimensions normales sont d'environ 0,90 m (3 pieds); ceux des signaux de petites dimensions ne doivent pas être inférieurs à 0,60 m (2 pieds).

Pour le choix entre les modèles B, 2^a et B, 2^b, voir le paragraphe 2 de l'article 5 et le paragraphe 3 de l'article 10 de la Convention.

3. Signal "ROUTE À PRIORITÉ"

Le signal "ROUTE À PRIORITÉ" est le signal B, 3. Il a la forme d'un carré dont une diagonale est verticale. Le listel du signal est noir; le signal comporte en son centre un carré jaune ou orange avec un listel noir; l'espace entre les deux carrés est blanc.

Le côté du signal de dimensions normales est d'environ 0,50 m (1 pied 8 pouces); celui des signaux de petites dimensions ne doit pas être inférieur à 0,35 m (1 pied 2 pouces).

4. Signal "FIN DE PRIORITÉ"

Le signal "FIN DE PRIORITÉ" est le signal B, 4. Il est constitué par le signal B, 3 ci-dessus auquel est ajoutée une bande médiane perpendiculaire aux côtés inférieur gauche et supérieur droit, ou une série de traits noirs ou gris parallèles formant une bande du type sus-indiqué.

SECTION B. SIGNAUX D'AVERTISSEMENT DE DANGER À L'APPROCHE DES INTERSECTIONS**1. Signaux**

Les signaux d'avertissement de danger à l'approche d'une intersection sont du modèle A^a ou A^b décrits à la section A de l'annexe 1.

2. Symboles

Les symboles sont noirs ou bleu foncé.

a) Pour le symbole à placer sur le signal A^a ou A^b, on distinguera les cas suivants :

i) Intersection où la priorité est celle qui est définie par la règle générale de priorité en vigueur dans le pays. Il sera employé avec le signal du modèle A^a, le symbole A, 21^a, et avec le signal du modèle A^b, le symbole A, 21^b.

Les symboles A, 21^a et A, 21^b pourront être remplacés par des symboles indiquant plus clairement la nature de l'intersection, tels que : A, 21^c, A, 21^d, A, 21^e, A, 21^f et A, 21^g.

ii) Intersection avec une route dont les usagers doivent céder le passage. Il sera employé le symbole A, 22^a.

Le symbole A, 22^a pourra être remplacé par des symboles indiquant plus clairement la nature de l'intersection, tels que : A, 22^b et A, 22^c.

Ces symboles ne pourront être employés sur une route que s'il est placé, sur la route ou les routes avec lesquelles elle forme l'intersection annoncée, le signal B, 1 ou le signal B, 2 ou si ces routes sont telles (par exemple, des sentiers ou des chemins de terre) qu'en vertu de la législation nationale, les conducteurs y circulant doivent, même en l'absence de ces signaux, céder le passage à l'intersection. L'emploi de ces symboles sur les routes où est placé le signal B, 3 sera limité à certains cas exceptionnels.

iii) Intersection avec une route aux usagers de laquelle le passage doit être cédé.

Si à l'intersection le signal "CÉDEZ LE PASSAGE" B, 1 est apposé, il sera employé le symbole A, 23.

Si à l'intersection le signal "ARRÊT" B, 2 est apposé, le symbole employé sera celui des deux symboles A, 24^a et A, 24^b qui correspond au modèle du signal B, 2.

Toutefois, au lieu d'employer le signal A^a avec ces symboles, il pourra être employé les signaux B, 1 ou B, 2 conformément au paragraphe 6 de l'article 10 de la présente Convention.

iv) Intersection à sens giratoire. Il sera employé le symbole A, 25.

Lorsque la circulation se fait à gauche, le sens des flèches du symbole sera inversé.

b) Dans le cas où la circulation est réglée à l'intersection par une signalisation lumineuse, il pourra être placé en supplément ou en remplacement des signaux décrits dans la présente section un signal A^a ou A^b portant le symbole A, 16 décrit à la section B de l'annexe 1.

SECTION C. SIGNAUX RÉGLEMENTANT LA PRIORITÉ AUX PASSAGES ÉTROITS

1. Signal indiquant la priorité à la circulation venant en sens inverse

Si, à un passage étroit où le croisement est difficile ou impossible, la circulation est réglementée et si, les conducteurs pouvant voir distinctement de nuit comme de jour sur toute son étendue le passage en cause, la réglementation consiste dans l'attribution de la priorité à un sens de la circulation et non dans l'installation de signaux lumineux de circulation, il sera placé face à la circulation, du côté du passage où celle-ci n'a pas la priorité, le signal B, 5 "PRIORITÉ À LA CIRCULATION VENANT EN SENS INVERSE". Ce signal notifie l'interdiction de s'engager dans le passage étroit tant qu'il n'est pas possible de traverser ledit passage sans obliger des véhicules venant en sens inverse à s'arrêter.

Ce signal est circulaire à fond blanc ou jaune avec bordure rouge, la flèche indiquant le sens prioritaire est noire et celle qui indique l'autre sens est rouge.

Dans les États où le sens de la circulation est à gauche, la place des flèches du symbole sera inversée.

2. Signal indiquant la priorité par rapport à la circulation venant en sens inverse

Pour notifier aux conducteurs qu'à un passage étroit ils ont la priorité par rapport aux véhicules venant en sens inverse, il sera employé le signal B, 6.

Ce signal est rectangulaire à fond bleu; la flèche dirigée vers le haut est blanche, l'autre est rouge.

Dans le cas où le sens de la circulation est à gauche, la place des flèches du symbole sera inversée.

Lorsqu'un signal B, 6 est employé, il doit obligatoirement être placé sur la route de l'autre côté du passage étroit en cause, le signal B, 5 destiné à la circulation dans l'autre sens.

Annexe 1

SIGNAUX RELATIFS AUX PASSAGES À NIVEAU

SECTION A. SIGNAUX D'AVERTISSEMENT DE DANGER

Le signal à placer est le signal A^a ou le signal A^b décrits à la section A de l'annexe 1. Pour le symbole à placer sur ce signal, on distinguera les cas suivants :

a) Pour annoncer les passages à niveau munis de barrières complètes ou de demi-barrières disposées en chicane de chaque côté de la voie ferrée, il sera employé le symbole A, 26.

b) Pour annoncer les autres passages à niveau, il sera employé le symbole A, 27 dont il y a deux modèles : A, 27^a et A, 27^b.

c) Pour annoncer un croisement avec une voie de tramway, et sous réserve qu'il ne s'agisse pas d'un passage à niveau au sens de la définition donnée à l'article premier de la Convention, le symbole A, 28 pourra être employé.

Note : S'il est jugé nécessaire d'annoncer les croisements de routes et de voies ferrées où à la fois la circulation ferroviaire est très lente et la circulation routière est réglée par un convoyeur de véhicules ferroviaires faisant avec le bras les signaux nécessaires, il sera employé le signal A, 20 décrit à la section B de l'annexe 1.

SECTION B. SIGNAUX À PLACER AU VOISINAGE IMMÉDIAT DES PASSAGES À NIVEAU

Il y a trois modèles du signal B, 7 visé au paragraphe 2 de l'article 35 de la Convention : B, 7^a, B, 7^b et B, 7^c.

Les modèles B, 7^a et B, 7^b sont à fond blanc ou jaune et bordure rouge ou noire; le modèle B, 7^c est à fond blanc ou jaune et bordure noire; l'inscription du modèle B, 7^c est en lettres noires. Le modèle B, 7^b n'est à employer que si la ligne a au moins deux voies ferrées; dans le modèle B, 7^c, le panneau additionnel n'est placé que si la ligne comporte au moins deux voies ferrées et il indique alors le nombre de voies.

La longueur normale des bras de la croix est d'au moins 1,20 m (4 pieds). À défaut d'espace suffisant, le signal peut être présenté avec ses pointes dirigées vers le haut et vers le bas.

SECTION C. SIGNAUX ADDITIONNELS À L'APPROCHE DES PASSAGES À NIVEAU

Les panneaux mentionnés au paragraphe 3 de l'article 35 de la Convention sont les signaux A, 29^a; A, 29^b et A, 29^c. La pente descendante des barres est orientée vers la chaussée.

Au-dessus des signaux A, 29^b et A, 29^c peut être placé, de la même façon qu'il doit l'être au-dessus du signal A, 29^a, le signal d'avertissement de danger de passage à niveau.

Annexe 4**SIGNAUX DE RÉGLEMENTATION, À L'EXCEPTION DE CEUX QUI CONCERNENT LA PRIORITÉ, L'ARRÊT ET LE STATIONNEMENT**

Note : Pour les signaux de priorité, voir annexe 2; pour les signaux d'arrêt et de stationnement, voir annexe 6.

SECTION A. SIGNAUX D'INTERDICTION OU DE RESTRICTION**1. Caractéristiques des signaux et symboles**

a) Les signaux d'interdiction ou de restriction sont circulaires; leur diamètre ne doit pas être inférieur à 0,50 m (2 pieds) en dehors des agglomérations et de 0,40 m (16 pouces) dans les agglomérations.

b) Sauf les exceptions précisées ci-après à l'occasion de la description des signaux en cause, les signaux d'interdiction ou de restriction sont à fond blanc ou jaune avec large bordure rouge et les symboles ainsi que, s'il en existe, les inscriptions, sont noirs ou de couleur bleu foncé et les barres obliques, s'il en existe, sont rouges et doivent être inclinées de haut en bas en partant de la gauche.

2. Description des signaux**a) Interdiction et restriction d'accès**

i) Pour notifier l'interdiction d'accès à tout véhicule, il sera employé le signal C, 1 "ACCÈS INTERDIT" dont il existe deux modèles : C, 1^a et C, 1^b.

ii) Pour notifier que toute circulation de véhicules est interdite dans les deux sens, il sera employé le signal C, 2 "CIRCULATION INTERDITE DANS LES DEUX SENS".

iii) Pour notifier l'interdiction d'accès à une certaine catégorie de véhicules ou d'usagers seulement, il sera employé un signal portant comme symbole la silhouette des véhicules ou usagers dont la circulation est interdite. Les signaux C, 3^a - C, 3^b - C, 3^c - C, 3^d - C, 3^e - C, 3^f - C, 3^g - C, 3^h - C, 3ⁱ et C, 3^k ont les significations suivantes :

C, 3^a, "ACCÈS INTERDIT À TOUS VÉHICULES À MOTEUR, À L'EXCEPTION DES MOTOCYCLES À DEUX ROUES SANS SIDE-CAR";

C, 3^b, "ACCÈS INTERDIT AUX MOTOCYCLES";

C, 3^c, "ACCÈS INTERDIT AUX CYCLES";

C, 3^d, "ACCÈS INTERDIT AUX CYCLOMOTEURS";

C, 3^e, "ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES";

L'inscription, soit en clair sur la silhouette du véhicule, soit, conformément au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention, dans un panneau additionnel placé au-dessous du signal C, 3^e, d'un chiffre de tonnage, signifie que l'interdiction ne s'applique que si le poids maximal autorisé du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, dépasse ce chiffre.

C, 3^f, "ACCÈS INTERDIT À TOUT VÉHICULE À MOTEUR ATTELÉ D'UNE REMORQUE AUTRE QU'UNE SEMI-REMORQUE OU UNE REMORQUE À UN ESSIEU".

L'inscription, soit en clair sur la silhouette de la remorque, soit, conformément au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention, dans un panneau additionnel placé au-dessous du signal C, 3^f, d'un chiffre de tonnage, signifie que l'interdiction ne s'applique que si le poids maximal autorisé de la remorque dépasse ce chiffre.

Les Parties contractantes pourront, dans les cas où elles le jugeront approprié, remplacer dans le symbole la silhouette de l'arrière du camion par celle de l'arrière d'une voiture de tourisme, et la silhouette de la remorque telle qu'elle est dessinée par celle d'une remorque attelable derrière une telle voiture.

C, 3^g, "ACCÈS INTERDIT AUX PIÉTONS";

C, 3^h, "ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES À TRACTION ANIMALE";

C, 3ⁱ, "ACCÈS INTERDIT AUX CHARRETTES À BRAS";

C, 3^k, "ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AGRICOLES À MOTEUR".

Note. Les Parties contractantes pourront choisir de ne pas faire figurer sur les signaux C, 3^a à C, 3^k la barre rouge oblique reliant le quadrant supérieur gauche au quadrant inférieur droit ou, si cela ne nuit pas à la visibilité et à la compréhension du symbole, de ne pas interrompre la barre au droit de celui-ci.

iv) Pour notifier l'interdiction d'accès à plusieurs catégories de véhicules ou d'usagers, il pourra être employé, soit autant de signaux d'interdiction qu'il y a de catégories interdites, soit un signal d'interdiction comportant les diverses silhouettes des véhicules ou usagers dont la circulation est interdite. Les signaux C, 4^a "ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES À MOTEUR" et C, 4^b "ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES À MOTEUR ET AUX VÉHICULES À TRACTION ANIMALE" sont des exemples d'un tel signal.

Il ne pourra être placé de signal comportant plus de deux silhouettes en dehors des agglomérations ni plus de trois dans les agglomérations.

v) Pour notifier l'interdiction d'accès aux véhicules dont les poids ou les dimensions dépassent certaines limites, il sera employé les signaux

C, 5, "ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AYANT UNE LARGEUR SUPÉRIEURE À ... MÈTRES (...PIEDS)";

C, 6, "ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AYANT UNE HAUTEUR TOTALE SUPÉRIEURE À ... MÈTRES (...PIEDS)";

C, 7, "ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AYANT UN POIDS EN CHARGE DE PLUS DE ... TONNES";

C, 8, "ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES PESANT PLUS DE ... TONNES SUR UN ESSIEU";

C, 9, "ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES OU ENSEMBLES DE VÉHICULES AYANT UNE LONGUEUR SUPÉRIEURE À ... MÈTRES (...PIEDS)".

vi) Pour notifier l'interdiction aux véhicules de circuler sans maintenir entre eux un intervalle au moins égal à celui qui est indiqué sur le signal d'interdiction, il sera employé le signal C, 10 "INTERDICTION AUX VÉHICULES DE CIRCULER SANS MAINTENIR ENTRE EUX UN INTERVALLE D'AU MOINS ... MÈTRES (...YARDS)".

b) Interdiction de tourner

Pour notifier l'interdiction de tourner (à droite ou à gauche selon le sens de la flèche), il sera employé le signal C, 11^a "INTERDICTION DE TOURNER À GAUCHE" ou le signal C, 11^b "INTERDICTION DE TOURNER À DROITE".

c) Interdiction de faire demi-tour

Pour notifier l'interdiction de faire demi-tour, il sera employé le signal C, 12, "INTERDICTION DE FAIRE DEMI-TOUR".

d) Interdiction de dépassement

i) Pour notifier qu'en supplément des prescriptions générales imposées pour le dépassement par les textes en vigueur, il est interdit de dépasser les véhicules à moteur autres que les cyclomoteurs à deux roues et les motocycles à deux roues sans side-car circulant sur route, il sera employé le signal C, 13^a "INTERDICTION DE DÉPASSER".

Il existe deux modèles de ce signal : C, 13^{aa} et C, 13^{ab}.

ii) Pour notifier que le dépassement n'est interdit qu'aux véhicules affectés au transport de marchandises dont le poids maximal autorisé dépasse 3,5 tonnes (7 700 livres), il sera employé le signal C, 13^b "DÉPASSEMENT INTERDIT AUX VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES". Il existe deux modèles de ce signal : C, 13^{ba} et C, 13^{bb}.

Une inscription dans un panneau additionnel placé au-dessous du signal conformément au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention peut modifier le poids maximal autorisé du véhicule au-dessus duquel l'interdiction s'applique.

iii) Dans le cas où la circulation est à gauche, les couleurs des automobiles figurant dans les signaux C, 13^{aa} et C, 13^{ba} sont inversées.

e) Limitation de vitesse

Pour notifier une limitation de vitesse, il sera employé le signal C, 14 "VITESSE MAXIMALE LIMITÉE AU CHIFFRE INDIQUÉ". Le chiffre apposé dans le signal indique la vitesse maximale dans l'unité de mesure la plus couramment employée dans le pays pour désigner la vitesse des véhicules. A la suite ou au-dessous du chiffre de la vitesse peut être ajouté, par exemple, "km" (kilomètres) ou "m" (milles).

Pour notifier une limitation de vitesse applicable seulement aux véhicules dont le poids maximal autorisé dépasse un chiffre donné, une inscription comportant ce chiffre sera placée dans un panneau additionnel au-dessous du signal conformément au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention.

f) Interdiction de faire usage d'avertisseurs sonores

Pour notifier l'interdiction de faire usage d'avertisseurs sonores, sauf en vue d'éviter un accident, il sera employé le signal C, 15 "INTERDICTION DE FAIRE USAGE D'AVERTISSEURS SONORES". Ce signal, lorsqu'il n'est pas placé à l'entrée d'une agglomération à l'aplomb du signal de localisation de l'agglomération, ou peu après ce signal, doit être complété par un panneau additionnel du modèle 2, décrit à l'annexe 7, indiquant la longueur sur laquelle l'interdiction s'applique. Il est recommandé de ne pas placer ce signal à l'entrée des agglomérations lorsque l'interdiction est édictée pour toutes les agglomérations et de prévoir qu'à l'entrée d'une agglomération le signal de localisation de l'agglomération notifie aux usagers que la réglementation de la circulation devient celle qui est applicable sur ce territoire dans les agglomérations.

g) Interdiction de passer sans s'arrêter

Pour notifier la proximité d'un poste de douane, où l'arrêt est obligatoire, il sera employé le signal C, 16 "INTERDICTION DE PASSER SANS S'ARRÊTER". Par dérogation à l'article 8 de la Convention, le symbole de ce signal comporte le mot "douane"; l'inscription est portée de préférence en deux langues; les Parties contractantes qui planteront des signaux C, 16 devront s'efforcer de s'entendre à l'échelon régional pour que ce mot figure dans une même langue sur les signaux qu'elles implantent.

Ce même signal peut être employé pour indiquer d'autres interdictions de passer sans s'arrêter; en ce cas le mot "douane" est remplacé par une autre inscription très courte indiquant le motif de l'arrêt.

h) Fin d'interdiction ou de restriction

i) Pour indiquer le point où toutes les interdictions notifiées par des signaux d'interdiction pour des véhicules en mouvement cessent d'être valables, il sera employé le signal C, 17^a "FIN DE TOUTES LES INTERDICTIONS LOCALES IMPOSÉES AUX VÉHICULES EN MOUVEMENT". Ce signal sera circulaire, à fond blanc ou jaune, sans bordure ou avec un simple listel noir, et comportera une bande diagonale, inclinée de haut en bas en partant de la droite, qui pourra être noire ou gris foncé ou consister en lignes parallèles noires ou grises.

ii) Pour indiquer le point où une interdiction ou une restriction donnée, notifiée aux véhicules en mouvement par un signal d'interdiction ou de restriction, cesse d'être valable, il sera employé le signal C, 17^b "FIN DE LA LIMITATION DE VITESSE" ou le signal C, 17^c "FIN DE L'INTERDICTION DE DÉPASSER". Ces signaux seront analogues au signal C, 17^a, mais montreront, en outre, en gris clair le symbole de l'interdiction ou de la restriction à laquelle il est mis fin.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention, les signaux visés au présent alinéa h) peuvent être placés au revers du signal d'interdiction ou de restriction destiné à la circulation venant en sens inverse.

SECTION B. SIGNAUX D'OBLIGATION

1. Caractéristiques générales des signaux et symboles

a) Les signaux d'obligation sont circulaires; leur diamètre ne doit pas être inférieur à 0,60 m (2 pieds) en dehors des agglomérations et à 0,40 m (16 pouces) dans les agglomérations. Toutefois, des signaux dont le diamètre n'est pas inférieur à 0,30 m (12 pouces) peuvent être associés à des signaux lumineux ou placés sur les bornes des refuges.

b) Sauf disposition contraire, les signaux sont de couleur bleue et les symboles sont blancs ou de couleur claire, ou bien les signaux sont blancs avec un listel rouge et les symboles sont noirs.

2. Description des signaux

a) Direction obligatoire

Pour notifier la direction que les véhicules ont l'obligation de suivre ou les seules directions que les véhicules peuvent emprunter, il sera employé le modèle D, 1^a du signal D, 1 "DIRECTION OBLIGATOIRE" dans lequel la ou les flèches seront dirigées dans la ou les directions en cause. Toutefois, au lieu d'employer le signal D, 1^a, il peut être employé, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 de la présente section B, le signal D, 1^b; ce signal D, 1^b est noir avec un listel blanc et un symbole blanc.

b) Contournement obligatoire

Le signal D, 2 "CONTOURNEMENT OBLIGATOIRE" placé, par dérogation au paragraphe 1 de l'article 5 de la Convention, sur un refuge ou devant un obstacle sur la chaussée, notifie que les véhicules ont l'obligation de passer du côté du refuge ou de l'obstacle indiqué par la flèche.

c) Intersection à sens giratoire obligatoire

Le signal D, 3 "INTERSECTION À SENS GIRATOIRE OBLIGATOIRE" notifie aux conducteurs qu'ils sont tenus de se conformer aux règles concernant les intersections à sens giratoire.

Dans le cas où la circulation est à gauche, la direction des flèches sera inversée.

d) Piste cyclable obligatoire

Le signal D, 4 "PISTE CYCLABLE OBLIGATOIRE" notifie aux cyclistes qu'ils sont tenus de circuler sur la piste cyclable à l'entrée de laquelle il est placé et aux conducteurs d'autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cette piste. Toutefois, si la législation nationale le prévoit ou si cela est imposé par un panneau additionnel comportant une inscription ou le symbole du signal C, 3^d, les conducteurs de cyclomoteurs sont également tenus de circuler sur cette piste.

e) Chemin pour piétons obligatoire

Le signal D, 5 "CHEMIN POUR PIÉTONS OBLIGATOIRE" notifie aux piétons qu'ils sont tenus d'emprunter le chemin à l'entrée duquel il est placé et aux autres usagers de la route qu'ils n'ont pas le droit de l'emprunter.

f) Chemin pour cavaliers obligatoire

Le signal D, 6 "CHEMIN POUR CAVALIERS OBLIGATOIRE" notifie aux cavaliers qu'ils sont tenus d'emprunter le chemin à l'entrée duquel il est placé et aux autres usagers de la route qu'ils n'ont pas le droit de l'emprunter.

g) Vitesse minimale obligatoire

Le signal D, 7 "VITESSE MINIMALE OBLIGATOIRE" notifie que les véhicules circulant sur la route à l'entrée de laquelle il est placé sont tenus de circuler au moins à la vitesse indiquée; le chiffre apposé dans le signal indique cette vitesse dans l'unité de mesure la plus couramment employée dans le pays pour désigner la vitesse des véhicules. A la suite du chiffre de la vitesse peut être ajouté, par exemple, "km" (kilomètres) ou "m" (milles).

h) Fin de la vitesse minimale obligatoire

Le signal D, 8 "FIN DE LA VITESSE MINIMALE OBLIGATOIRE" indique la fin de la vitesse minimale obligatoire prescrite par le signal D, 7. Le signal D, 8 est identique au signal D, 7 mais il est traversé par une barre oblique rouge allant du bord supérieur droit du signal à son bord inférieur gauche.

i) Chaînes à neige obligatoires

Le signal D, 9 "CHAÎNES À NEIGE OBLIGATOIRES" indique que les véhicules circulant sur la route à l'entrée de laquelle il est placé sont tenus de ne circuler qu'avec des chaînes à neige sur au moins deux roues motrices.

Annexe 5**SIGNAUX D'INDICATION À L'EXCEPTION DE CEUX QUI CONCERNENT LE STATIONNEMENT**

Note : Pour les signaux d'indication relative au stationnement, voir l'annexe 6.

Caractéristiques générales des signaux et symboles des sections A à F
(pour celles des signaux et symboles de la section G, voir sous cette section)

1. Les signaux d'indication sont normalement rectangulaires; toutefois, les signaux de direction peuvent avoir la forme d'un rectangle allongé à grand côté horizontal et se terminant par une pointe de flèche.
2. Les signaux d'indication montrent soit des symboles ou inscriptions blancs ou de couleur claire sur fond de couleur foncée, soit des symboles ou inscriptions de couleur foncée sur fond blanc ou de couleur claire; la couleur rouge ne peut être employée qu'à titre exceptionnel et ne doit jamais prédominer.

SECTION A. SIGNAUX DE PRÉSIGNALISATION**1. Cas général**

Exemples de signaux de présignalisation directionnelle : E, 1^a, E, 1^b et E, 1^c. Les couleurs de ces signaux sont le bleu, le blanc et le noir.

2. Cas particuliers de signalisation

a) Exemples de signaux de présignalisation pour une "ROUTE SANS ISSUE" : E, 2^a et E, 2^b.

b) Exemple de signal de présignalisation pour l'itinéraire à suivre pour aller à gauche dans le cas où le virage à gauche est interdit à l'intersection suivante : E, 3.

c) Exemple de signal pour la présélection des intersections sur les routes à plusieurs voies : E, 4.

SECTION B. SIGNAUX DE DIRECTION

1. Exemples de signaux indiquant la direction d'une localité : E, 5^a, E, 5^b, E, 5^c et E, 5^d.
2. Exemple de signaux indiquant la direction d'un aéroport : E, 6^a, E, 6^b et E, 6^c.
3. Le signal E, 7 indique la direction d'un terrain de camping.
4. Le signal E, 8 indique la direction d'une auberge de jeunesse.

SECTION C. SIGNAUX DE LOCALISATION

Le grand côté du rectangle constituant ces signaux est horizontal.

1. Exemples de signaux indiquant l'entrée d'une agglomération : E, 9^a et E, 9^b.
2. Exemples de signaux indiquant la fin d'une agglomération : E, 9^c et E, 9^d.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention, ces signaux peuvent être placés au revers des signaux de localisation d'une agglomération.

SECTION D. SIGNAUX DE CONFIRMATION

Le signal E, 10 est un exemple de signal de confirmation.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention, ce signal peut être placé au revers d'un autre signal destiné à la circulation venant en sens inverse.

SECTION E. PASSAGE POUR PIÉTONS

Le signal E, 11^a "PASSAGE POUR PIÉTONS" est employé pour indiquer aux piétons et aux conducteurs l'aplomb d'un passage pour piétons.

Le panneau est de couleur bleue ou noire, le triangle est blanc ou jaune et le symbole est noir ou bleu foncé; le symbole est le symbole A, 11.

Toutefois, le signal E, 11^b, en forme de pentagone irrégulier, à fond bleu et symbole blanc, pourra aussi être utilisé.

SECTION F. AUTRES SIGNAUX DONNANT UNE INDICATION UTILE POUR LA CONDUITE DES VÉHICULES

Ces signaux sont à fond bleu.

1. Signal "HÔPITAL"

Ce signal sera employé pour indiquer aux conducteurs de véhicules qu'il convient de prendre les précautions que réclame la proximité d'établissements médicaux, en particulier d'éviter le bruit dans la mesure du possible. Il y a deux modèles pour ce signal, E, 12^a et E, 12^b.

La croix rouge qui figure dans le signal E, 12^b peut être remplacée par l'un des symboles figurant au paragraphe 2 a) de la section G.

2. Signal "VOIE À SENS UNIQUE"

Deux signaux différents "VOIE À SENS UNIQUE" peuvent être placés lorsqu'il est jugé nécessaire de confirmer aux usagers de la route qu'ils se trouvent sur une route à sens unique :

a) le signal E, 13^a placé de façon sensiblement perpendiculaire à l'axe de la chaussée; son panneau est carré;

b) le signal E, 13^b placé à peu près parallèlement à l'axe de la chaussée; son panneau est un rectangle allongé dont le grand côté est horizontal. Les mots "sens unique" peuvent être inscrits sur la flèche du signal E, 13^b dans la langue nationale ou dans l'une des langues nationales du pays.

L'implantation des signaux E, 13^a et E, 13^b est indépendante de l'implantation, avant l'entrée de la rue, de signaux d'interdiction ou d'obligation.

3. Signal "ROUTE SANS ISSUE"

Le signal E, 14 "ROUTE SANS ISSUE" placé à l'entrée d'une route indique que la route est sans issue.

4. Signaux annonçant l'entrée ou la sortie d'une autoroute

Le signal E, 15 "AUTOROUTE" est placé à l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles spéciales de circulation sur les autoroutes. Le signal E, 16 "FIN D'AUTOROUTE" est placé à l'endroit où ces règles cessent d'être appliquées.

Le signal E, 16 peut également être employé et répété pour annoncer l'approche de la fin d'une autoroute; chaque signal ainsi implanté portera dans sa partie inférieure la distance entre son point d'implantation et la fin de l'autoroute.

5. Signaux annonçant l'entrée ou la sortie d'une route où les règles de circulation sont les mêmes que sur une autoroute

Le signal E, 17 "ROUTE POUR AUTOMOBILES" est placé à l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles spéciales de la circulation sur les routes autres que les autoroutes, qui sont réservées à la circulation automobile et ne desservent pas les propriétés riveraines. Un panneau additionnel placé au-dessous du signal E, 17 pourra indiquer que, par dérogation, l'accès des automobiles aux propriétés riveraines est autorisé.

Le signal E, 18 "FIN DE ROUTE POUR AUTOMOBILES" pourra également être employé et répété pour annoncer l'approche de la fin de la route; chaque signal ainsi implanté portera dans sa partie inférieure la distance entre son point d'implantation et la fin de la route.

6. Signaux annonçant un arrêt d'autobus ou de tramway

E, 19 "ARRÊT D'AUTOBUS" et E, 20 "ARRÊT DE TRAMWAY".

7. Signal "PRATICABILITÉ DE LA ROUTE"

Le signal E, 21 "PRATICABILITÉ DE LA ROUTE" sera employé pour indiquer si une route de montagne, notamment au passage d'un col, est ouverte ou fermée; il sera placé à l'entrée de la route ou des routes menant au passage en cause.

Le nom du passage (du col) est inscrit en blanc. Dans le signal présenté, le toponyme "Purka" est donné à titre d'exemple.

Les panneaux 1, 2 et 3 sont amovibles.

Si le passage est fermé, le panneau 1 est de couleur rouge et porte l'inscription "FERME"; si le passage est ouvert, il est de couleur verte et porte l'inscription "OUVERT". Les inscriptions sont en blanc et, de préférence, en plusieurs langues.

Les panneaux 2 et 3 sont à fond blanc avec inscriptions et symboles en noir.

Si le passage est ouvert, le panneau 3 ne porte aucune indication et le panneau 2, selon l'état de la route, ou bien ne porte aucune indication, ou bien montre le signal D, 9 "CHAÎNES À NEIGE OBLIGATOIRES", ou bien montre le symbole E, 22 "CHAÎNES OU PNEUMATIQUES À NEIGE RECOMMANDÉS"; ce symbole doit être noir.

Si le passage est fermé, le panneau 3 porte le nom de la localité jusqu'à laquelle la route est ouverte et le panneau 2 porte, selon l'état de la route, soit l'inscription "OUVERT JUSQU'À", soit le symbole E, 22, soit le signal D, 9.

SECTION C. SIGNAUX INDICANT DES INSTALLATIONS QUI PEUVENT ÊTRE UTILES AUX USAGERS DE LA ROUTE

1. Caractéristiques des signaux et symboles de cette section

a) Les signaux F sont à fond bleu ou vert; ils portent un rectangle blanc ou de couleur jaune sur lequel apparaît le symbole.

b) Dans la bande bleue ou verte de la base des signaux peut être inscrite en blanc la distance à laquelle se trouve l'installation signalée ou l'entrée du chemin qui y mène; sur le signal dans lequel est inscrit le symbole F, 5 peut être portée de la même façon l'inscription "HÔTEL" ou "MOTEL". Les signaux peuvent être aussi placés à l'entrée du chemin qui mène à l'installation et comporter alors dans la partie bleue ou verte à leur base une flèche directionnelle en blanc. Le symbole est noir ou bleu foncé, sauf les symboles F, 1^a, F, 1^b et F, 1^c qui sont rouges.

2. Description des symboles

a) Symboles "POSTE DE SECOURS"

Les symboles représentant les postes de secours dans les États intéressés seront utilisés. Les symboles sont rouges. Des exemples de ces symboles sont : F, 1^a, F, 1^b et F, 1^c.

b) Symboles divers

- F, 2 "POSTE DE DÉPANNAGE";
- F, 3 "POSTE TÉLÉPHONIQUE";
- F, 4 "POSTE D'ESSENCE";
- F, 5 "HÔTEL" ou "MOTEL";
- F, 6 "RESTAURANT";
- F, 7 "DÉBIT DE BOISSONS ou CAFETERIA";
- F, 8 "EMPLACEMENT AMÉNAGÉ POUR PIQUE-NIQUE";
- F, 9 "EMPLACEMENT AMÉNAGÉ COMME POINT DE DÉPART D'EXCURSIONS À PIED";
- F, 10 "TERRAIN DE CAMPING";
- F, 11 "TERRAIN DE CARAVANING";
- F, 12 "TERRAIN DE CAMPING ET CARAVANING";
- F, 13 "AUBERGE DE JEUNESSE".

Annexe 6

SIGNAUX RELATIFS À L'ARRÊT ET AU STATIONNEMENT

SECTION A. SIGNAUX INTERDISANT OU LIMITANT L'ARRÊT OU LE STATIONNEMENT

Caractéristiques générales des signaux et symboles

Ces signaux sont circulaires; leur diamètre ne doit pas être inférieur à 0,60 m (2 pieds) en dehors des agglomérations et à 0,25 m (10 pouces) dans les agglomérations. Sauf indication contraire dans cette annexe, le fond est bleu et la bordure et les barres obliques sont rouges.

Description des signaux

1. a) Pour notifier les endroits où le stationnement est interdit, il sera employé le signal C, 18 "STATIONNEMENT INTERDIT"; pour notifier les endroits où l'arrêt et le stationnement sont interdits, il sera employé le signal C, 19 "ARRÊT ET STATIONNEMENT INTERDITS".

b) Le signal C, 18 peut être remplacé par un signal circulaire à bordure rouge et barre transversale rouge, portant en noir sur fond blanc ou jaune la lettre ou l'idéogramme qui désigne le stationnement dans l'État intéressé.

c) Des inscriptions dans une plaque additionnelle apposée au-dessous du signal peuvent restreindre la portée de l'interdiction en indiquant, selon le cas,

i) les jours de la semaine ou du mois ou les heures de la journée pendant lesquels l'interdiction s'applique,

ii) la durée au-delà de laquelle le signal C, 18 interdit le stationnement ou la durée au-delà de laquelle le signal C, 19 interdit l'arrêt et le stationnement,

iii) les exceptions concernant certaines catégories d'usagers de la route.

d) L'inscription concernant la durée au-delà de laquelle le stationnement ou l'arrêt est interdit peut, au lieu d'être portée dans une plaque additionnelle, être apposée dans la partie inférieure du cercle rouge du signal.

2. a) Lorsque le stationnement est autorisé tantôt d'un côté, tantôt de l'autre de la route, il sera employé, au lieu du signal C, 18, les signaux C, 20^a et C, 20^b, "STATIONNEMENT ALTERNÉ".

b) L'interdiction de stationner s'applique du côté du signal C, 20^a, les jours impairs et, du côté du signal C, 20^b, les jours pairs, l'heure du changement de côté étant fixée par la législation nationale, sans nécessairement l'être à minuit. La législation nationale peut aussi fixer une périodicité non quotidienne de l'alternance du stationnement; les chiffres I et II sont alors remplacés sur les signaux par les périodes d'alternance, par exemple 1-15 et 16-31 pour une alternance le 1^{er} et le 16 de chaque mois.

c) Le signal C, 18 peut être employé par les États qui n'adoptent pas les signaux C, 19, C, 20^a et C, 20^b, complété par des inscriptions additionnelles, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention.

3. a) Sauf dans des cas particuliers, les signaux sont implantés de façon que leur disque soit perpendiculaire à l'axe de la route ou peu incliné par rapport au plan perpendiculaire à cet axe.

b) Toutes les interdictions et restrictions de stationnement ne s'appliquent que du côté de la chaussée sur lequel les signaux sont apposés.

c) Sauf indications contraires qui pourront être données, - soit dans un panneau additionnel conforme au modèle 2 de l'annexe 7 et indiquant la longueur sur laquelle s'applique l'interdiction,

- soit conformément aux prescriptions de l'alinéa e) ci-après, les interdictions s'appliquent à partir de l'aplomb du signal jusqu'au prochain débouché d'une route.

d) Au-dessous du signal placé à l'endroit où commence l'interdiction, il peut être placé un panneau additionnel conforme au modèle 3^a ou 4^a indiqué à l'annexe 7. Au-dessous des signaux répétant l'interdiction, il peut être placé un panneau additionnel conforme au modèle 3^b ou 4^b indiqué à l'annexe 7. A l'endroit où prend fin l'interdiction, il peut être placé un nouveau signal d'interdiction complété par un panneau additionnel conforme au modèle 3^c ou 4^c indiqué à l'annexe 7. Les panneaux du modèle 3 sont placés parallèlement à l'axe de la route et les panneaux du modèle 4, perpendiculairement à cet axe. Les distances éventuellement mentionnées par les panneaux du modèle 3 sont celles sur lesquelles s'applique l'interdiction dans le sens de la flèche.

d) Si l'interdiction cesse avant le prochain débouché d'une route, il sera apposé le signal avec panneau additionnel de fin d'interdiction décrit ci-dessus à l'alinéa d). Toutefois, si l'interdiction ne s'applique que sur une courte longueur, il pourra n'être apposé qu'un seul signal portant :
- dans le cercle rouge, l'indication de la longueur sur laquelle elle s'applique, ou
- un panneau additionnel du modèle 3.

e) Aux emplacements munis de parcomètres, la présence de ceux-ci notifie que le stationnement est payant et que sa durée est limitée à celle du fonctionnement de la minuterie.

f) Dans les zones où la durée du stationnement est limitée mais où le stationnement n'est pas payant, la limitation peut, au lieu d'être notifiée par des signaux C, 18 complétés par des panneaux additionnels, être notifiée par une bande de couleur bleue apposée, à une hauteur d'environ 2 m, sur les supports d'éclairage, les arbres, etc., bordant la chaussée, ou par des lignes sur la bordure de la chaussée.

4. Pour indiquer, dans les agglomérations, l'entrée d'une zone où tout stationnement est à durée limitée, qu'il y soit ou non payant, il pourra être placé le signal C, 21 "ZONE DE STATIONNEMENT A DURÉE LIMITEE". Le fond de ce signal, dans lequel est placé le signal C, 18, est de couleur claire. Le signal C, 18 peut être remplacé par le signal E, 23; dans ce cas, le fond de ce signal peut être de couleur bleue.

Sur la partie inférieure du panneau peut être ajouté un disque de stationnement ou un parcomètre pour indiquer les modalités de limitation du stationnement dans la zone.

Le cas échéant, les jours et les heures de la journée pendant lesquels la limitation s'applique ainsi que les modalités de cette limitation peuvent être indiqués sur le signal même ou sur une plaque additionnelle au-dessous du signal C.21.

B. SIGNAUX DONNANT DES INDICATIONS UTILES POUR LE STATIONNEMENT

1. Signal "PARCAGE"

Le signal E, 23 "PARCAGE", qui peut être placé parallèlement à l'axe de la route, indique les emplacements où le parcage (stationnement) des véhicules est autorisé. Le panneau est carré. Il portera la lettre ou l'idéogramme utilisé dans l'Etat intéressé pour indiquer "Parcage". Ce signal sera sur fond bleu.

Dans une plaque additionnelle placée au-dessous du signal ou sur le signal lui-même, des symboles ou des inscriptions peuvent indiquer la direction de l'emplacement du parcage ou les catégories de véhicules auxquelles est affecté l'emplacement; de telles inscriptions peuvent également limiter la durée du parcage autorisé.

2. Signal annonçant la sortie d'une zone où le stationnement est à durée limitée

Pour indiquer, dans les agglomérations, la sortie d'une zone où tout stationnement est à durée limitée et dont les entrées sont munies du signal C, 21 contenant le signal C, 18, il sera employé le signal E, 24, constitué par un carré de couleur claire dans lequel s'inscrit, en gris clair, le signal C, 18 et une bande diagonale noire ou gris foncé ou une série de traits parallèles noirs ou gris formant une telle bande. Lorsque les entrées de la zone sont munies de signaux C, 21, contenant le signal E, 23, les sorties peuvent être signalées par un panneau où figurent une bande diagonale noire ou gris foncé ou une série de traits parallèles noirs ou gris formant une telle bande, et un disque de stationnement sur fond clair.

Annexe 7 PANNEAUX ADDITIONNELS

1. Ces panneaux sont soit à fond blanc ou jaune et à listel noir, bleu foncé ou rouge, la distance ou la longueur étant inscrite en noir ou en bleu foncé; soit à fond noir ou bleu foncé et à listel blanc, jaune ou rouge, la distance ou la longueur étant alors inscrite en blanc ou en jaune.

2. a) Les panneaux additionnels "MODÈLE 1" indiquent la distance entre le signal et le début du passage dangereux ou de la zone dans laquelle s'applique la réglementation.

b) Les panneaux additionnels "MODÈLE 2" indiquent la longueur de la section dangereuse ou de la zone dans laquelle la prescription s'applique.

c) Les panneaux additionnels sont placés sous les signaux. Toutefois pour les signaux d'avertissement de danger du modèle A^b, les indications prévues pour les panneaux additionnels peuvent être portées sur la partie basse du signal.

3. Les panneaux additionnels du "MODÈLE 3" et du "MODÈLE 4" relatifs aux interdictions ou aux restrictions de stationnement sont les modèles 3^a, 3^b et 3^c et 4^a, 4^b et 4^c respectivement. (Voir annexe 6, Section A, paragraphe 3).

Annexe 8 MARQUES ROUTIÈRES

Chapitre premier GÉNÉRALITÉS

1. Les marques sur la chaussée (marques routières) devraient être en matériaux antidérapants et ne devraient pas faire saillie de plus de 6 mm par rapport au niveau de la chaussée. Lorsque des plots ou des dispositifs similaires sont employés pour le marquage, ils ne doivent pas faire saillie de plus de 1,5 cm par rapport au niveau de la chaussée (ou plus de 2,5 cm dans le cas de plots à dispositifs réfléchissants); leur utilisation devrait répondre aux nécessités de la sécurité de la circulation.

Chapitre II MARQUES LONGITUDINALES

A. Dimensions

- La largeur des lignes continues ou discontinues des marques longitudinales devrait être d'au moins 0,10 m (4 pouces).
- La distance entre deux lignes longitudinales accolées (ligne double) devrait être comprise entre 0,10 m (4 pouces) et 0,18 m (7 pouces).
- Une ligne discontinue consiste en traits de même longueur séparés par des intervalles uniformes. La vitesse des véhicules sur la section de route ou dans la zone envisagée devrait être prise en considération dans la détermination de la longueur des traits et des espacements.
- En dehors des agglomérations, une ligne discontinue devrait être formée de traits d'une longueur comprise entre 2 m (6 pieds 6 pouces) et 10 m (32 pieds). La longueur des traits de la ligne d'approche mentionnée au paragraphe 23 de la présente annexe devrait être de deux à trois fois celle des intervalles.

6. A l'intérieur des agglomérations, la longueur et l'espacement des traits devraient être inférieurs à ceux qui sont utilisés en dehors des agglomérations. La longueur des traits peut être réduite à 1 m (3 pieds 4 pouces).

Cependant, sur certaines grandes artères urbaines à circulation rapide, les caractéristiques des marques longitudinales peuvent être les mêmes qu'en dehors des agglomérations.

B. Marques des voies de circulation

7. Le marquage des voies de circulation se fait soit par des lignes discontinues, soit par des lignes continues, soit par d'autres signes appropriés.

1) En dehors des agglomérations

8. L'axe de la chaussée devrait être indiqué par une marque longitudinale sur les routes à double sens ayant deux voies de circulation. Cette marque est normalement une ligne discontinue. Ce n'est que dans des cas particuliers que des lignes continues doivent être employées à cet effet.

9. Sur les routes à trois voies, les voies de circulation devraient, en règle générale, être indiquées par des lignes discontinues dans les sections à visibilité normale. Dans certains cas particuliers, pour renforcer la sécurité de la circulation, les lignes continues, ou les lignes discontinues accolées à des lignes continues, peuvent être employées.

10. Sur les chaussées comportant plus de trois voies de circulation, la ligne séparant les sens de la circulation devrait être marquée par une ligne continue ou deux lignes continues à l'exception des cas où le sens de la circulation sur les voies centrales peut être inversé. De plus, les voies de circulation devraient être marquées par des lignes discontinues (diagrammes 1a et 1b).

ii) Dans les agglomérations

11. Dans les agglomérations, les recommandations visées aux paragraphes 8 à 10 de la présente annexe sont applicables aux rues à deux sens et aux rues à sens unique comportant au moins deux voies de circulation.

12. Les voies de circulation devraient être marquées en des points où la largeur de la chaussée est réduite par des bordures, des refuges ou des flots directionnels.

13. Aux abords des intersections importantes (en particulier, des intersections à circulation commandée) où l'on dispose d'une largeur suffisante pour deux ou plusieurs files de voitures, les voies de circulation devraient être marquées conformément aux diagrammes 2 et 3. Dans ces cas, les lignes délimitant les voies peuvent être complétées par des flèches (voir paragraphe 39 de la présente annexe).

C. Marquage des situations particulières

1) Emploi des lignes continues

14. Afin d'améliorer la sécurité routière, les lignes axiales discontinues (diagramme 4) devraient être remplacées ou complétées à certaines intersections par une ligne continue (diagrammes 5 et 6).

15. Lorsqu'il y a lieu d'interdire l'utilisation de la partie de la chaussée réservée à la circulation en sens inverse aux emplacements où la distance de visibilité est réduite (sommets de côtes, virages, etc.) ou sur les sections où la chaussée devient étroite ou présente quelque autre particularité, les restrictions devraient être imposées, sur les sections où la distance de visibilité est inférieure à un certain minimum M, au moyen d'une ligne continue placée conformément aux diagrammes 7a à 16^{1/}. Dans les pays où la construction automobile le justifie, la hauteur oculaire de 1 m prévue aux diagrammes 7a à 10a peut être augmentée à 1,20 m.

16. La valeur à adopter pour M varie avec les caractéristiques de la route. Les diagrammes 7a, 7b, 8a, 8b, 8c et 8d montrent, respectivement pour des routes à deux et trois voies de circulation, le tracé des lignes à un sommet de côte où la distance de visibilité est réduite. Ces diagrammes correspondent au profil en long représenté en haut de la page où ils figurent et à une distance M déterminée comme il est indiqué au

paragraphe 24 ci-après : A (ou D) est le point où la distance de visibilité devient inférieure à M, tandis que C (ou B) est le point où la distance de visibilité devient de nouveau supérieure à M^{2/}.

17. Lorsque les sections AB et CD se chevauchent, c'est-à-dire lorsque la visibilité dans les deux directions est supérieure à la valeur M avant que soit atteint le sommet de la côte, les lignes devraient être placées selon la même disposition, les lignes continues accolées à une ligne discontinue ne se chevauchant pas. Ceci est indiqué sur les diagrammes 9, 10a et 10b.

18. Les diagrammes 11a et 11b indiquent le tracé des lignes dans la même hypothèse sur une section en courbe d'une route à deux voies à distance de visibilité réduite.

19. Sur les routes à trois voies, deux méthodes sont possibles. Elles sont indiquées dans les diagrammes 8a, 8b, 8c et 8d (ou, selon le cas, 10a et 10b). Le diagramme 8a ou 8b (ou, selon le cas, 10a) devrait être employé pour les routes où circule une proportion notable de véhicules à deux roues et les diagrammes 8c et 8d (ou, selon le cas, 10b) lorsque la circulation est composée essentiellement de véhicules à quatre roues. Le diagramme 11c indique les lignes dans la même hypothèse sur une section en courbe d'une route à trois voies à distance de visibilité réduite.

20. Les diagrammes 12, 13 et 14 montrent les tracés indiquant un rétrécissement de la chaussée.

21. Dans les diagrammes 8a, 8b, 8c, 8d, 10a et 10b, l'inclinaison des lignes obliques de transition par rapport à la ligne axiale ne doit pas être supérieure à 1/20.

22. Dans les diagrammes 13 et 14 à utiliser pour indiquer un changement de la largeur disponible de la chaussée, ainsi que dans les diagrammes 15, 16 et 17 qui indiquent des obstacles nécessitant une déviation de la (ou des) ligne(s) continue(s), cette inclinaison de la ligne ou des lignes devrait être, de préférence, inférieure à 1/50 sur les routes à grandes vitesses et inférieure à 1/20 sur les routes où la vitesse n'est pas supérieure à 50 km (30 milles) à l'heure. En outre, les lignes continues obliques devraient être précédées, pour le sens de circulation auquel elles s'appliquent, d'une ligne continue parallèle à l'axe de la chaussée, la longueur de cette ligne correspondant à la distance parcourue en une seconde à la vitesse de marche adoptée.

23. Lorsqu'il n'est pas nécessaire de marquer les voies de circulation par des lignes discontinues sur une section normale de route, la ligne continue devrait être précédée d'une ligne d'approche, constituée par une ligne discontinue sur une distance dépendant de la vitesse normale des véhicules, d'au moins 50 m. Lorsque les voies de circulation sont marquées par des lignes discontinues sur une section normale de route, la ligne continue devrait être précédée également d'une ligne d'approche sur une distance dépendant de la vitesse normale des véhicules, d'au moins 50 m. Le marquage peut être complété par une flèche ou plusieurs flèches indiquant aux conducteurs la voie qu'ils devront suivre.

ii) Conditions d'emploi des lignes continues

24. Le choix de la distance de visibilité à adopter pour la détermination des sections où une ligne continue est ou non désirable, ainsi que le choix de la longueur à donner à cette ligne, résultent nécessairement d'un compromis. Le tableau suivant donne la valeur recommandée pour M correspondant à diverses vitesses d'approche^{3/}:

2/ Le marquage indiqué dans les diagrammes 7 peut être remplacé entre A et D par une seule ligne axiale continue, sans ligne discontinue accolée, et précédée par une ligne axiale discontinue comportant au moins trois traits. Néanmoins, ce tracé simplifié doit être utilisé avec précaution et seulement dans des cas exceptionnels puisqu'il empêche sur une certaine distance le conducteur d'effectuer une manœuvre de dépassement alors même qu'il y a une distance de visibilité adéquate. Il convient d'éviter dans la mesure du possible l'emploi des deux méthodes sur le même itinéraire ou sur le même type d'itinéraires dans la même région, de crainte d'introduire une certaine confusion.

3/ La vitesse d'approche qui intervient dans ce calcul est la vitesse qui n'est pas dépassée par 85 % des véhicules ou la vitesse de base si elle est supérieure.

1/ La définition de la distance de visibilité visée au présent paragraphe est la distance à laquelle un objet placé sur la chaussée à 1 m (3 pieds 4 pouces) au-dessus de la surface de la chaussée peut être vu par un observateur placé sur la route et dont l'œil est également situé à 1 m (3 pieds 4 pouces) au-dessus de la chaussée.

<u>Vitesse d'approche</u>	<u>Liste des valeurs de M</u>
100 km/h (60 m.p.h.)	de 160 m (480 pieds) à 320 m (960 pieds)
80 km/h (50 m.p.h.)	de 130 m (380 pieds) à 260 m (760 pieds)
65 km/h (40 m.p.h.)	de 90 m (270 pieds) à 180 m (540 pieds)
50 km/h (30 m.p.h.)	de 60 m (180 pieds) à 120 m (360 pieds)

25. Pour les vitesses non mentionnées sur le tableau qui précède, la valeur M correspondante doit être calculée par interpolation ou extrapolation.

D. Lignes-bordures indiquant les limites de la chaussée

26. Le marquage des lignes indiquant les limites de la chaussée sera de préférence constitué par une ligne continue. Des plots, clous ou réflecteurs peuvent être employés, associés à ces lignes.

E. Marquage d'obstacles

27. Les diagrammes 15, 16 et 17 montrent le marquage qu'il convient d'employer aux abords d'un filot ou de tout autre obstacle situé sur la chaussée.

F. Lignes de guidage pour virage

28. A certaines intersections, il est souhaitable d'indiquer aux conducteurs comment tourner à gauche, dans les pays de circulation à droite, ou comment tourner à droite dans les pays de circulation à gauche.

Chapitre III

MARQUES TRANSVERSALES

A. Généralités

29. Compte tenu de l'angle sous lequel le conducteur voit les marques sur la chaussée, les marques transversales doivent être plus larges que les marques longitudinales.

B. Lignes d'arrêt

30. La largeur minimale d'une ligne d'arrêt doit être de 0,20 m (8 pouces) et la largeur maximale de 0,60 m (24 pouces). Une largeur de 0,30 m (12 pouces) est recommandée.

31. Lorsqu'elle est employée conjointement avec un signal d'arrêt, la ligne d'arrêt devrait être placée de telle manière qu'un conducteur arrêté immédiatement derrière cette ligne ait une vue aussi dégagée que possible sur la circulation des autres branches de l'intersection, compte tenu des exigences de la circulation des autres véhicules et des piétons.

32. Les lignes d'arrêt peuvent être complétées par des lignes longitudinales (diagrammes 18 et 19). Elles peuvent aussi être complétées par le mot "STOP" dessiné sur la chaussée et dont les diagrammes 20 et 21 donnent un exemple. La distance entre le haut des lettres du mot "STOP" et la ligne d'arrêt devrait être comprise entre 2 m (6 pieds 7 pouces) et 25 m (82 pieds 2 pouces).

C. Lignes indiquant l'endroit où les conducteurs doivent céder le passage

33. La largeur minimale de chaque ligne devrait être de 0,20 m (8 pouces) et la largeur maximale de 0,60 m (24 pouces) et, s'il y a deux lignes, la distance entre les deux devrait être d'au moins 0,30 m (12 pouces). La ligne peut être remplacée par des triangles juxtaposés sur le sol et dont la pointe est dirigée vers le conducteur auquel s'adresse l'obligation de céder le passage. Ces triangles devraient avoir une base de 0,40 m (16 pouces) au moins et de 0,60 m (24 pouces) au plus et une hauteur de 0,50 m (20 pouces) au moins et de 0,70 m (28 pouces) au plus.

34. La ou les marque(s) transversale(s) devrait(should) être placée(s) dans les mêmes conditions que les lignes d'arrêt mentionnées au paragraphe 31 de la présente annexe.

35. La ou les marque(s) mentionnée(s) au paragraphe 34 peuvent être complétées par un triangle dessiné sur la chaussée et dont le diagramme 22 donne un exemple. La distance entre la base de ce triangle et la marque transversale devrait être comprise entre 2 m (6 pieds 7 pouces) et 25 m (82 pieds 2 pouces). Ce triangle aura une base d'au moins 1 m (3 pieds 4 pouces) et une hauteur égale à trois fois sa base.

36. Cette marque transversale peut être complétée par des lignes longitudinales.

D. Passages pour piétons

37. L'espacement entre les bandes qui marquent les passages pour piétons devrait être au moins égal à la largeur de ces bandes et ne pas être supérieur au double de cette largeur; la largeur totale d'un espacement et d'une bande doit être comprise entre 1 m (3 pieds 4 pouces) et 1,40 m (4 pieds 8 pouces). La largeur minimale recommandée pour les passages pour piétons est de 2,5 m (8 pieds) sur les routes où la vitesse est limitée à 60 km/h, et de 4 m (13 pieds) sur les routes où cette limite est plus élevée ou sur lesquelles il n'y a pas de limitation de vitesse.

E. Passages pour cyclistes

38. Les passages pour cyclistes devraient être indiqués au moyen de deux lignes discontinues. Ces lignes discontinues seraient constituées de préférence par des blocs carrés de (0,40 à 0,60) x (0,40 à 0,60) m [(16-24) x (16-24) pouces]. La distance entre ces blocs devrait être de 0,40 m à 0,60 m (16-24 pouces). La largeur du passage ne devrait pas être inférieure à 1,80 m (6 pieds). Les plots et les clous ne sont pas recommandés.

Chapitre IV

AUTRES MARQUES

A. Flèches

39. Sur les routes ayant un nombre suffisant de voies de circulation pour permettre une ségrégation des véhicules à l'approche d'une intersection, les voies qui doivent être utilisées par la circulation peuvent être indiquées au moyen de flèches apposées sur la surface de la chaussée (diagrammes 2, 3, 19 et 23). Des flèches peuvent aussi être employées sur les routes à sens unique pour confirmer le sens de circulation. La longueur de ces flèches ne devrait pas être inférieure à 2 m (6 pieds 7 pouces). Les flèches peuvent être complétées par des inscriptions sur la chaussée.

B. Lignes parallèles obliques

40. Les diagrammes 24 et 25 donnent des exemples de zones dans lesquelles les véhicules ne doivent pas entrer.

C. Inscriptions

41. Des inscriptions sur la chaussée peuvent être employées dans le but de régler la circulation, d'avertir ou de guider les usagers de la route. Les mots utilisés devraient être de préférence soit des noms de lieux, des numéros de routes ou des mots aisément compréhensibles sur le plan international (par exemple : "stop", "bus", "taxi").

42. Les lettres devraient être allongées considérablement dans la direction de la circulation, en raison de l'angle très faible sous lequel les inscriptions sont vues par les conducteurs (diagramme 20).

43. Lorsque les vitesses d'approche sont supérieures à 50 km/h (30 m.p.h.), les lettres devraient avoir une longueur minimale de 2,5 m (8 pieds).

D. Réglementation de l'arrêt et du stationnement

44. Les restrictions à l'arrêt et au stationnement peuvent être indiquées par des marques sur la bordure de la chaussée ou au bord de celle-ci. Les limites d'emplacement de stationnement peuvent être indiquées sur la surface de la chaussée par des lignes appropriées.

E. Marques sur la chaussée et sur les ouvrages annexes de la route

i) Marques indiquant les restrictions au stationnement

45. Le diagramme 26 donne un exemple de ligne en zigzag.

ii) Marques sur obstacles

46. Le diagramme 27 donne un exemple de marque sur un obstacle.

Diagrammes de l'annexe 8

Diagramme 1 a

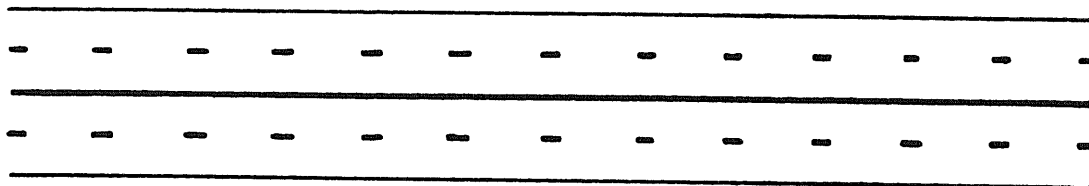
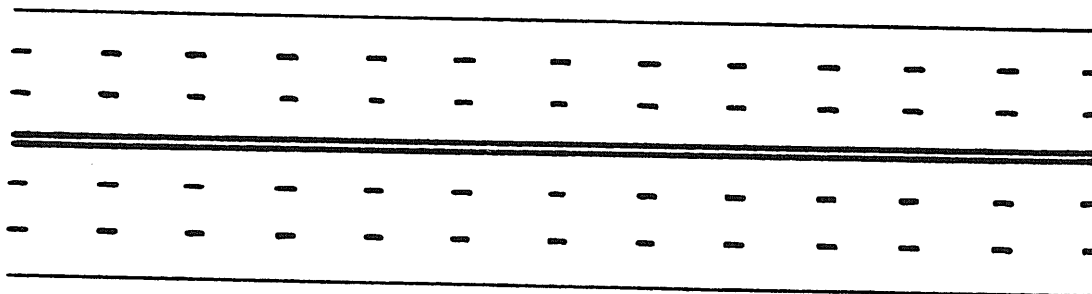


Diagramme 1 b



Note : Dans les diagrammes 2, 4, 5, 6, 18 et 19 ci-après, les chiffres donnés pour les dimensions des traits et intervalles doivent être considérés comme des indications seulement.

Diagramme 2

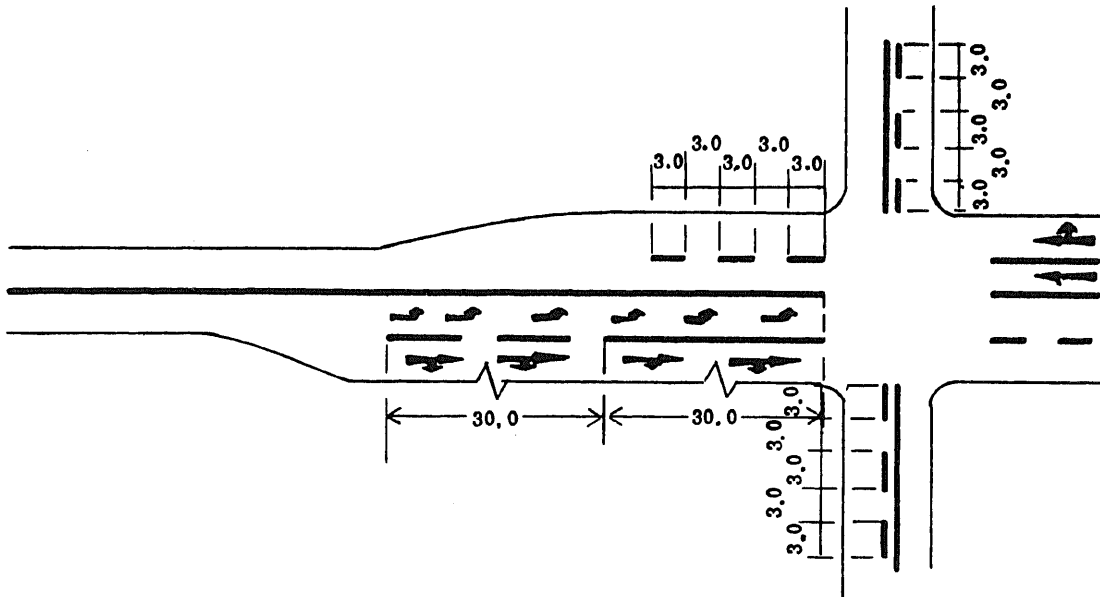


Diagramme 3

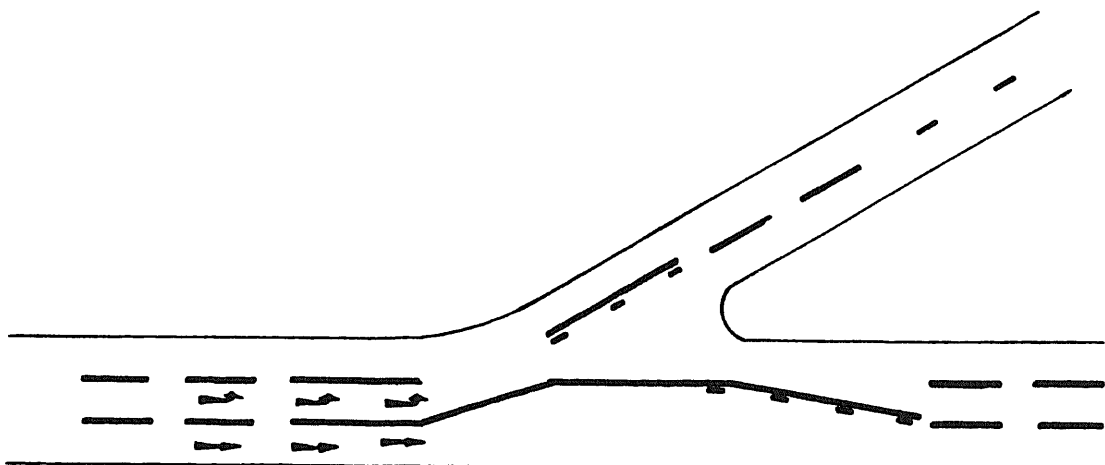


Diagramme 4

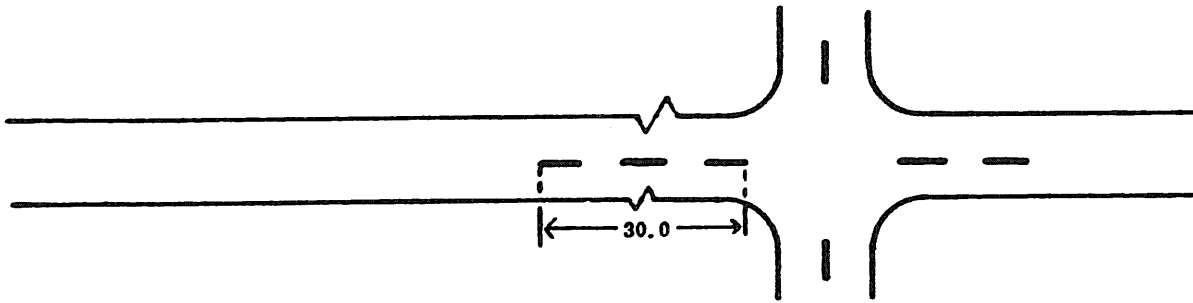


Diagramme 5

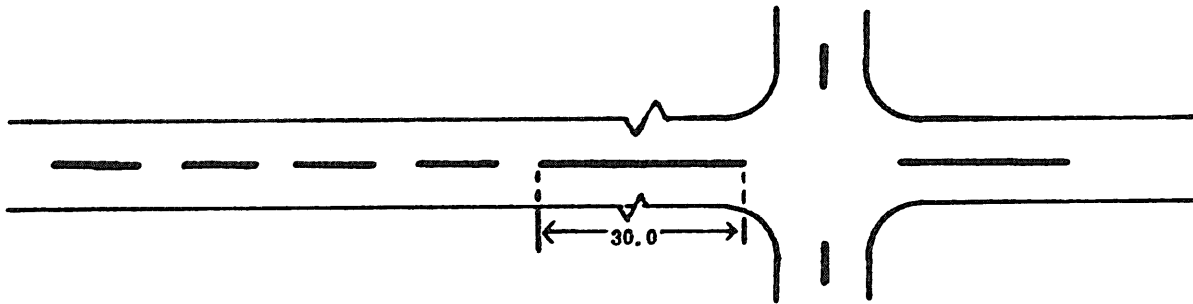
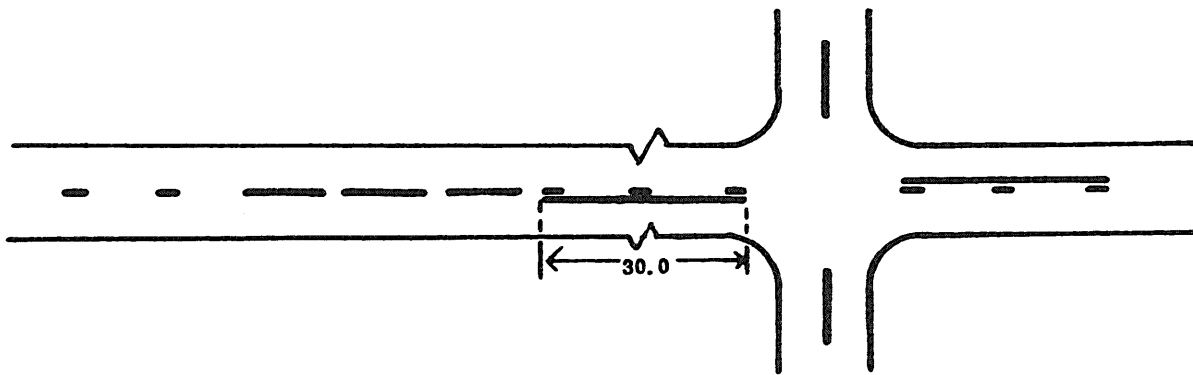
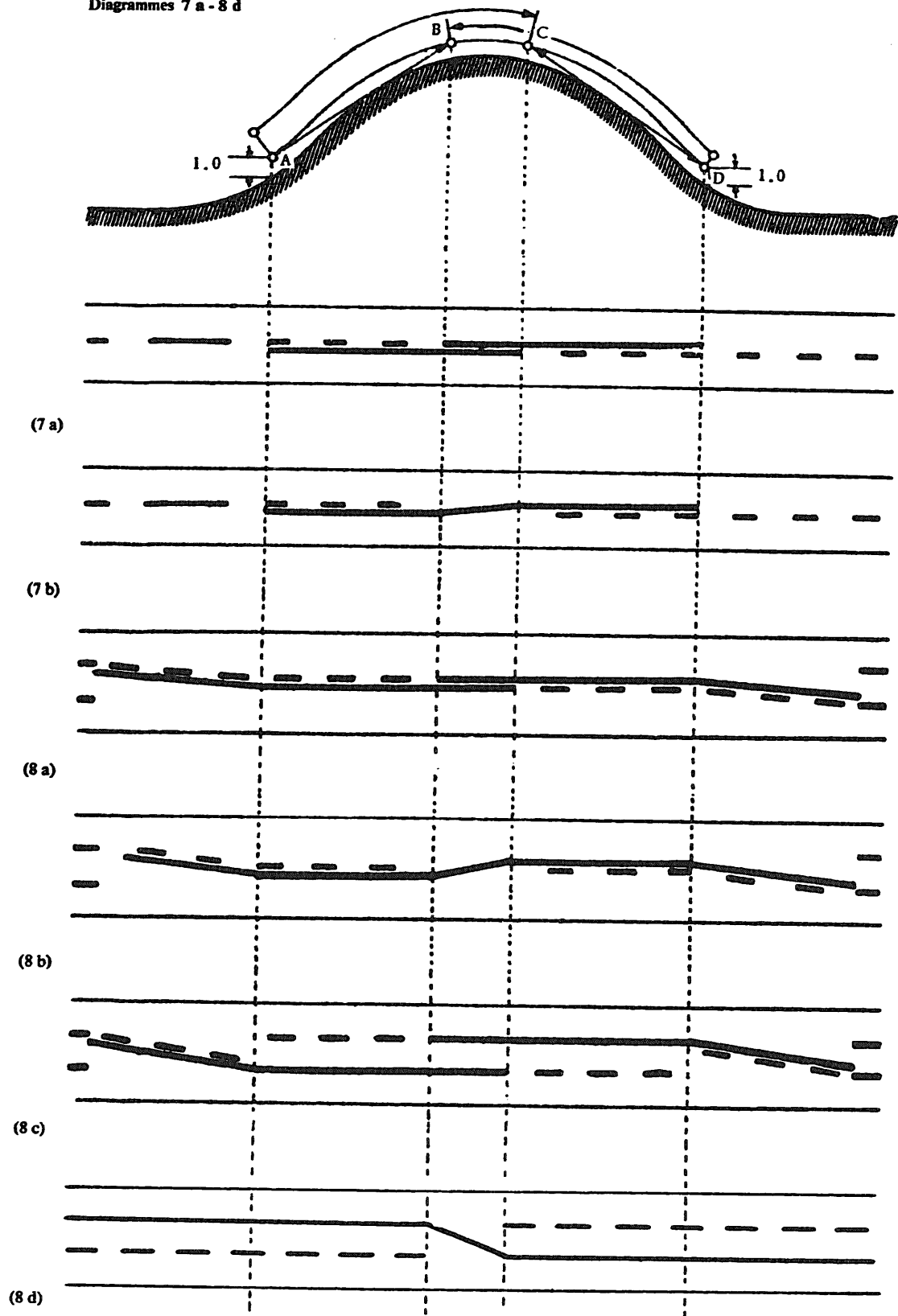


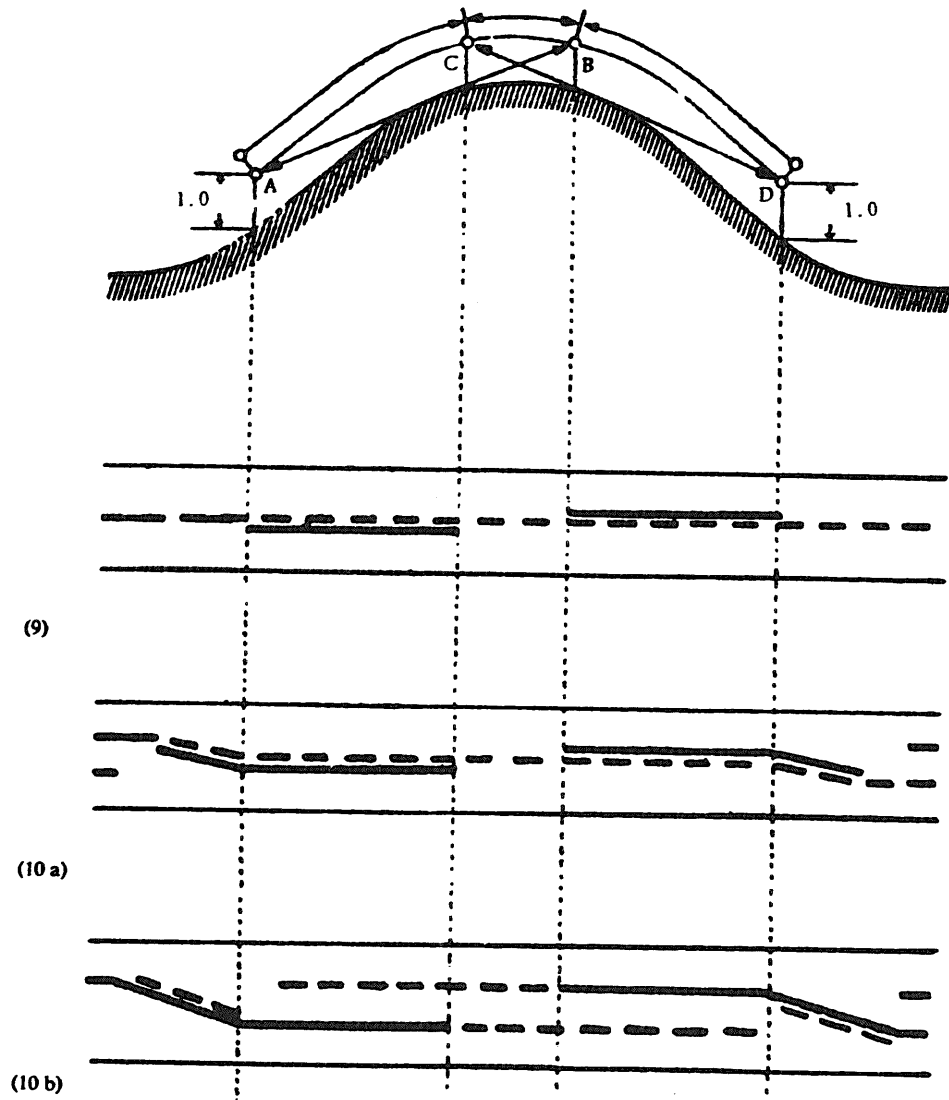
Diagramme 6



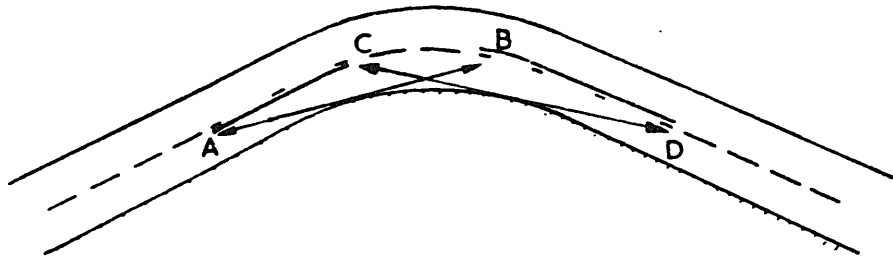
Diagrammes 7 a - 8 d



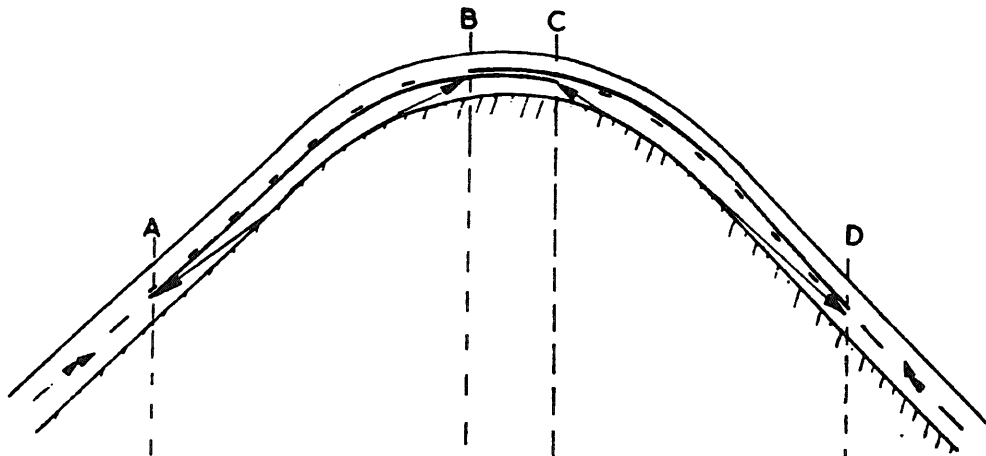
Diagrammes 9-10 b



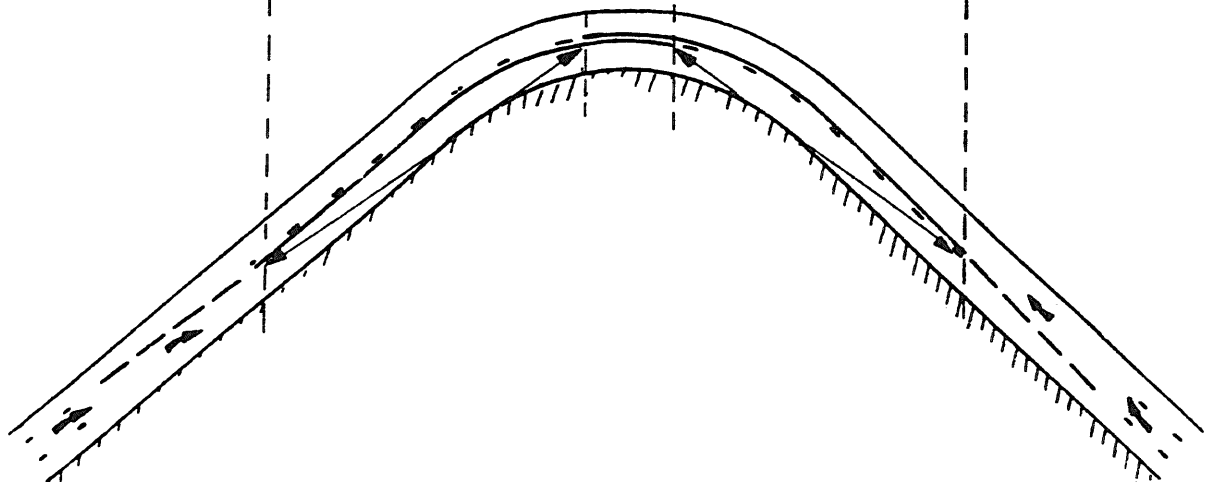
Diagrammes 11 a-11 c



(11 a)

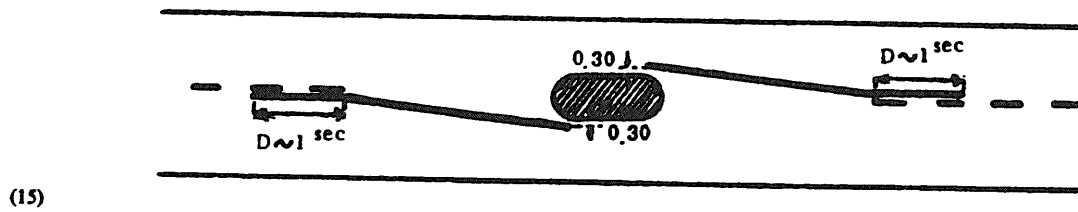
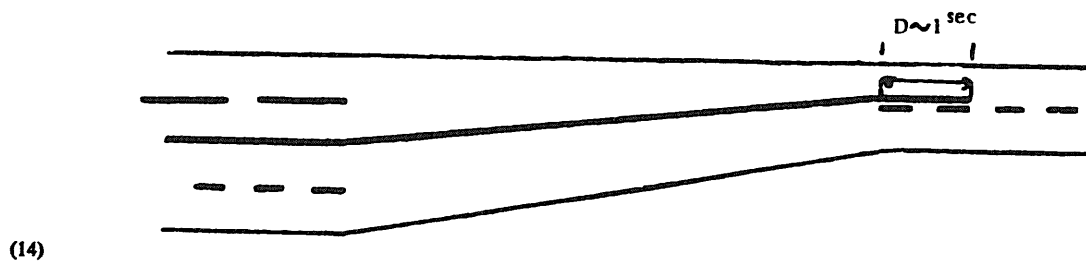
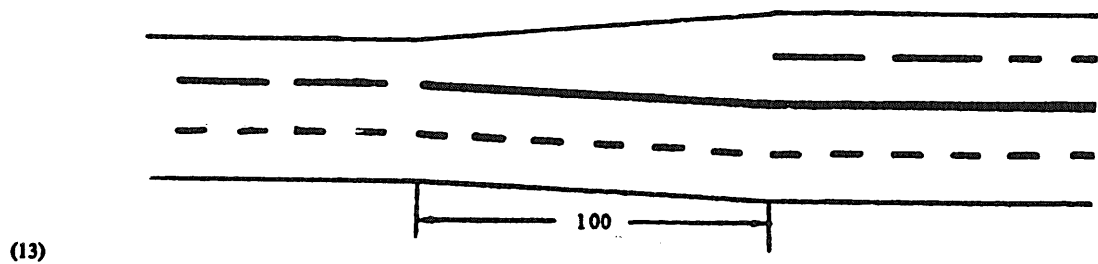
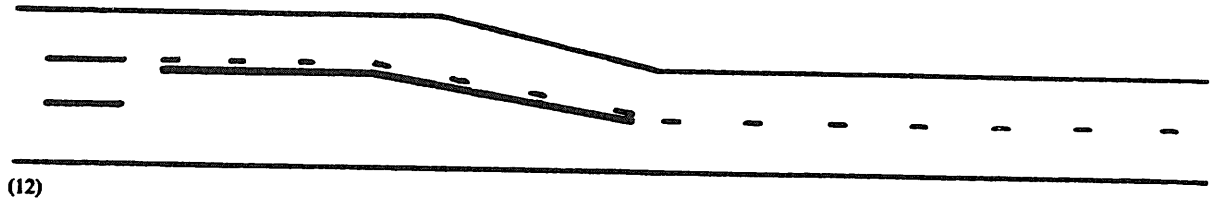


(11 b)



(11 c)

Diagrammes 12-15



Diagrammes 16-18

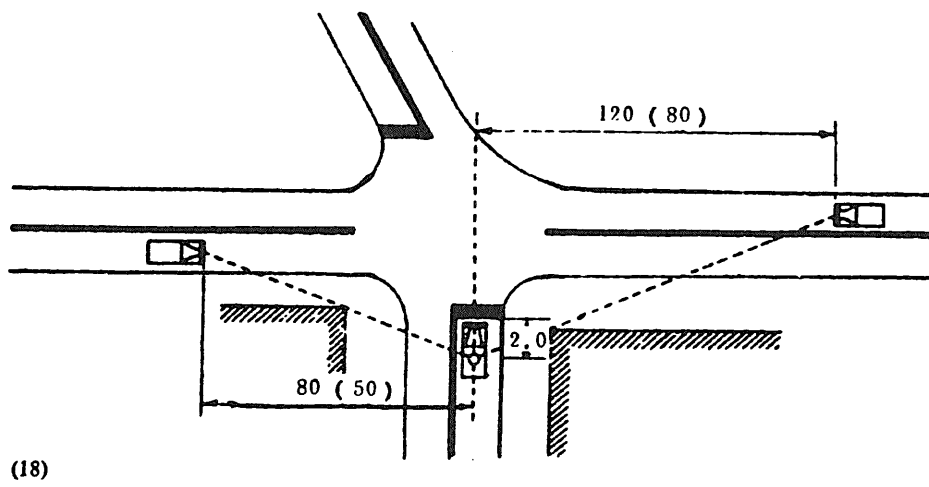
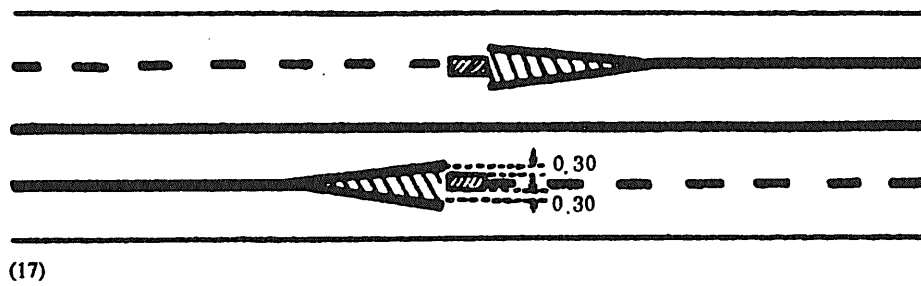
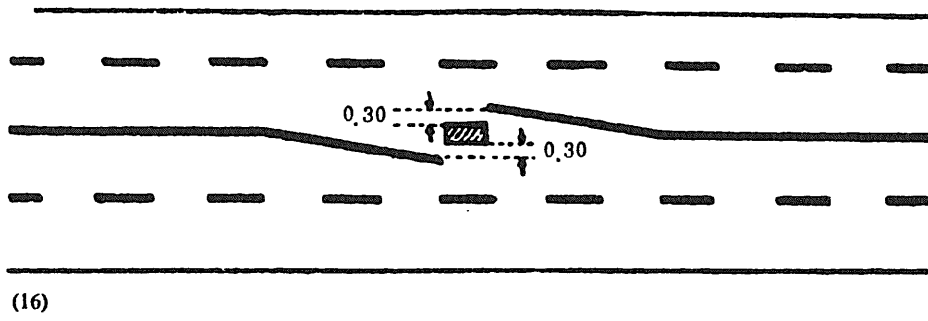


Diagramme 19

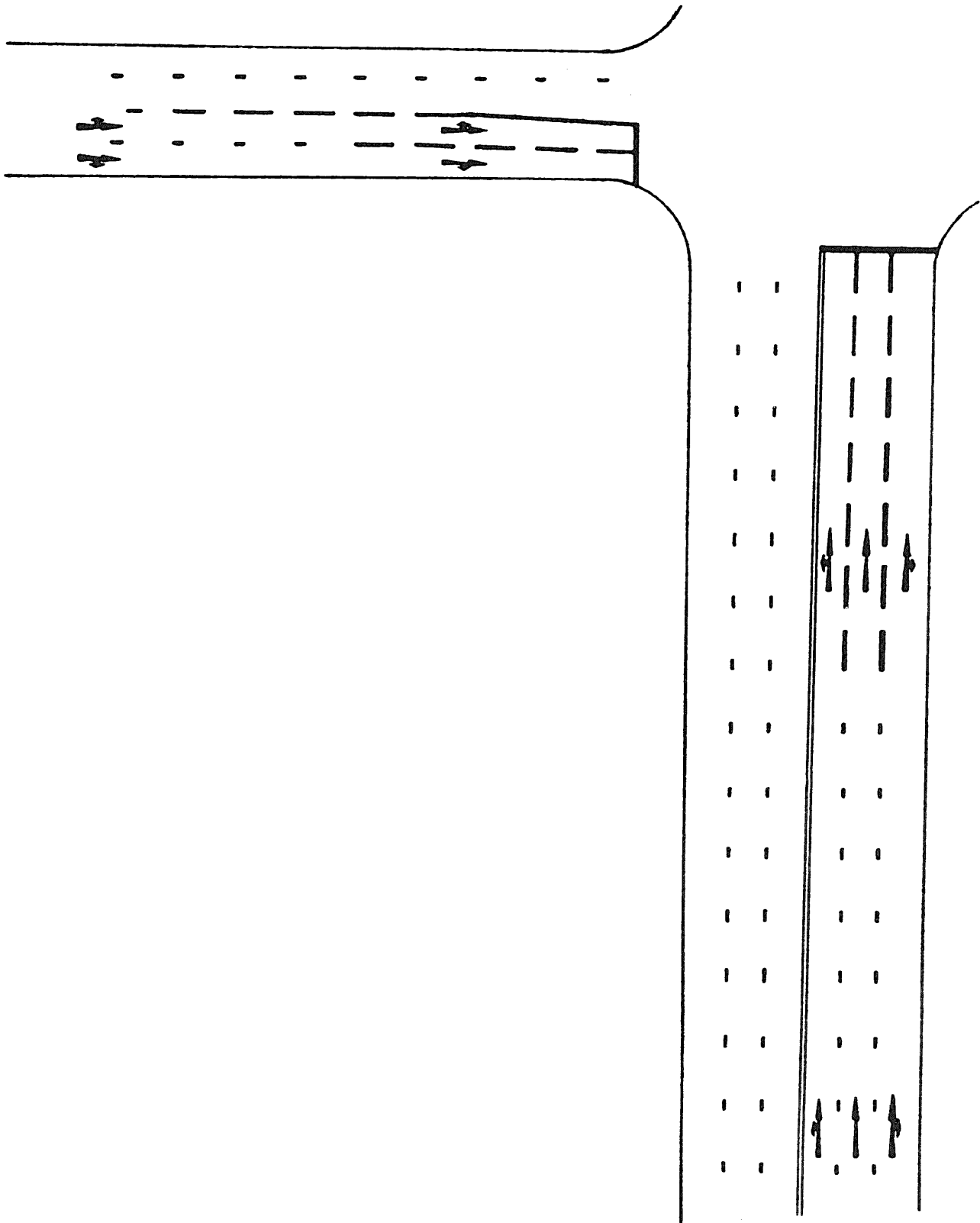


Diagramme 20

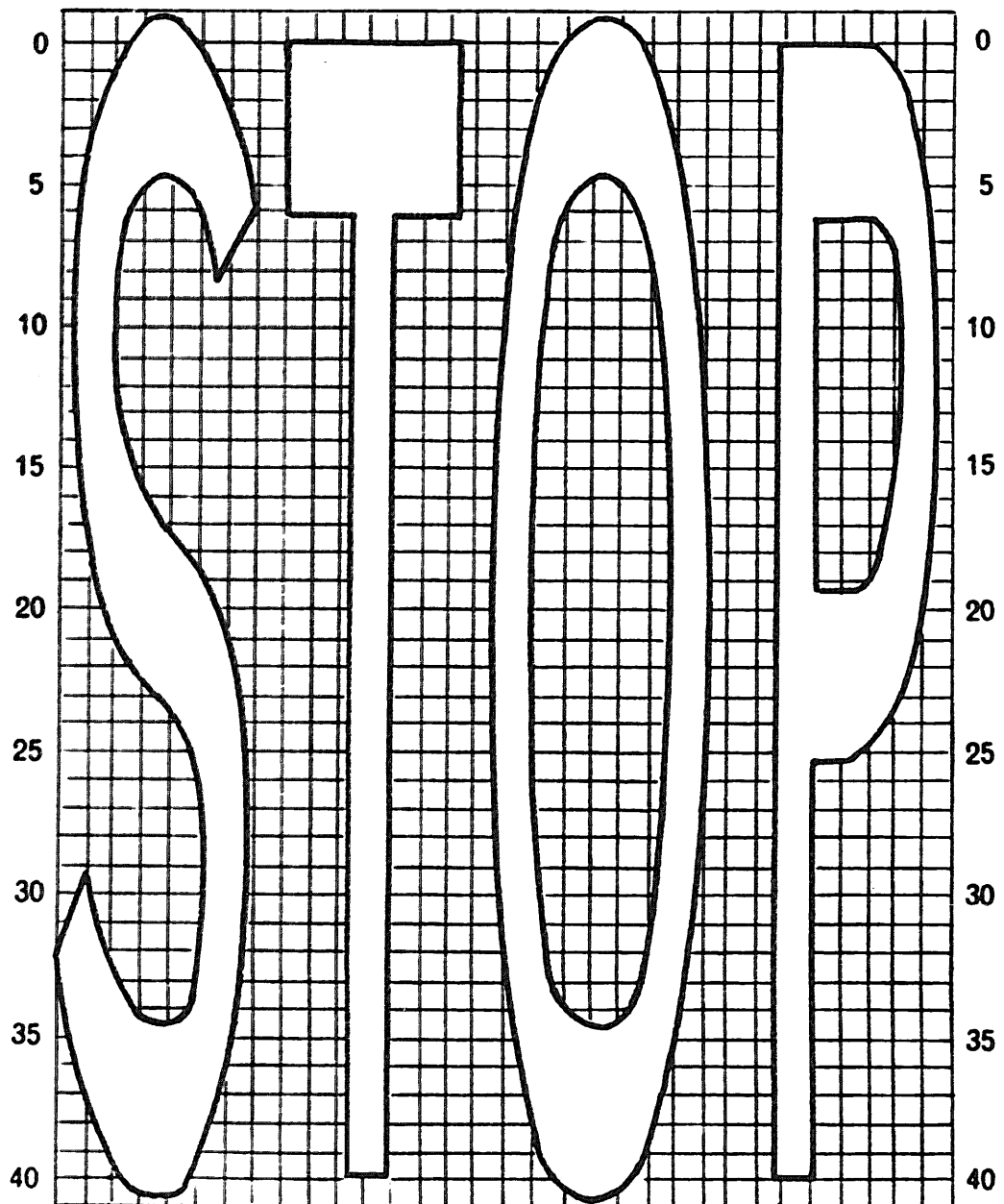
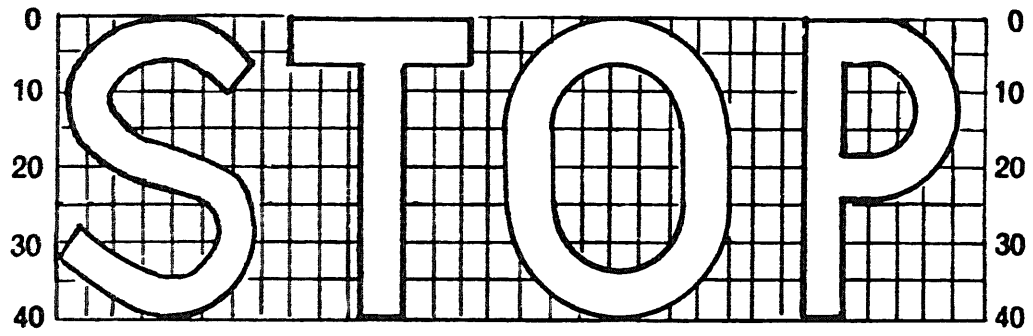


Diagramme 21

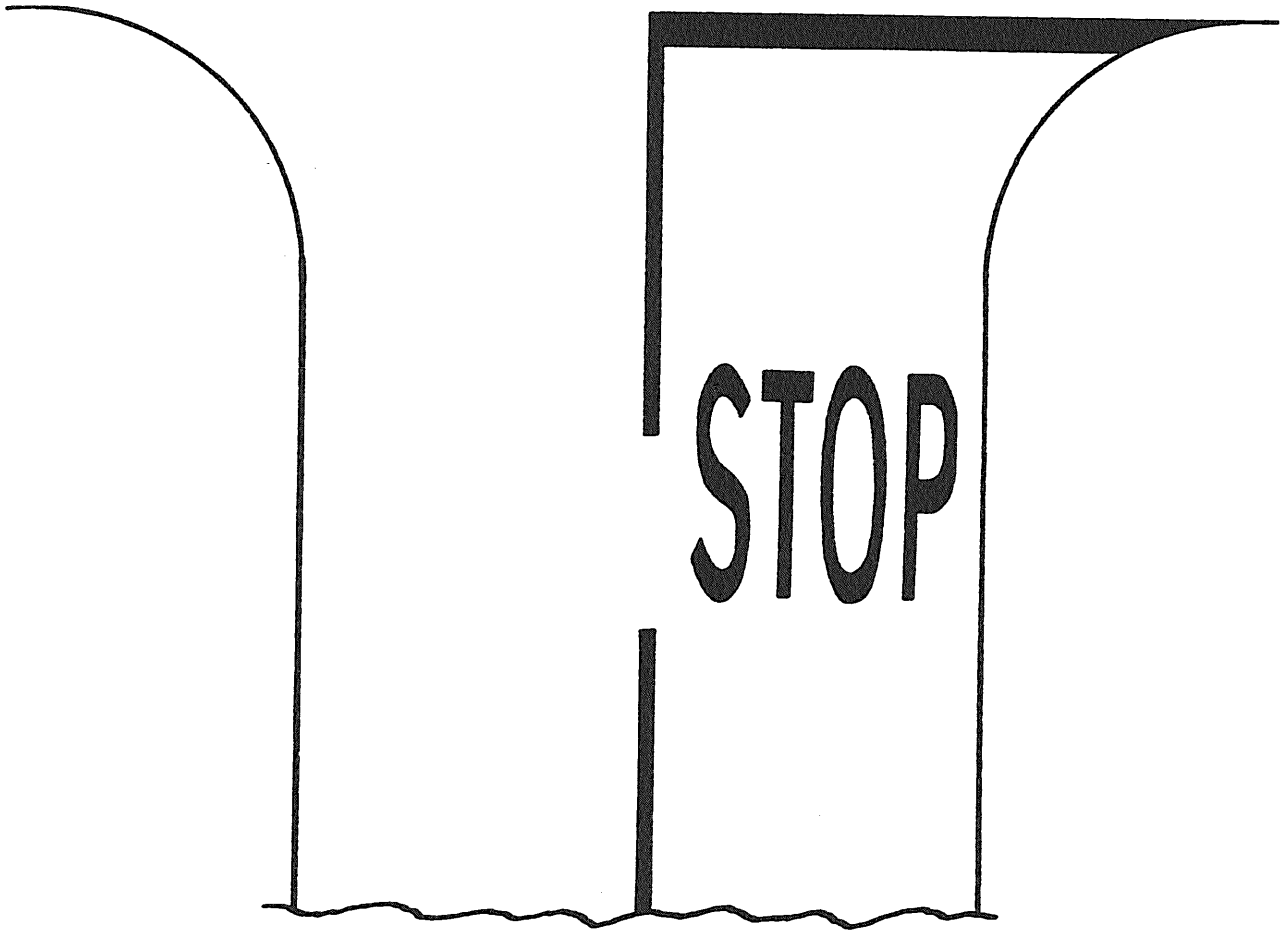


Diagramme 22

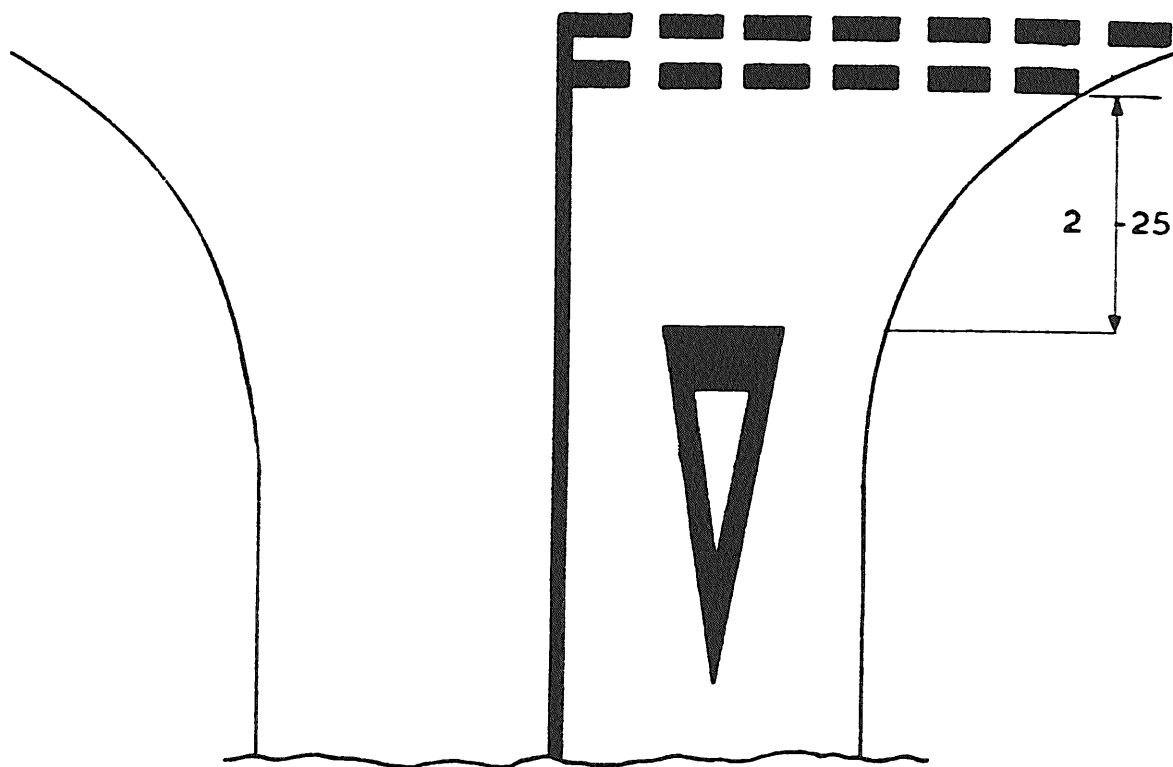


Diagramme 23

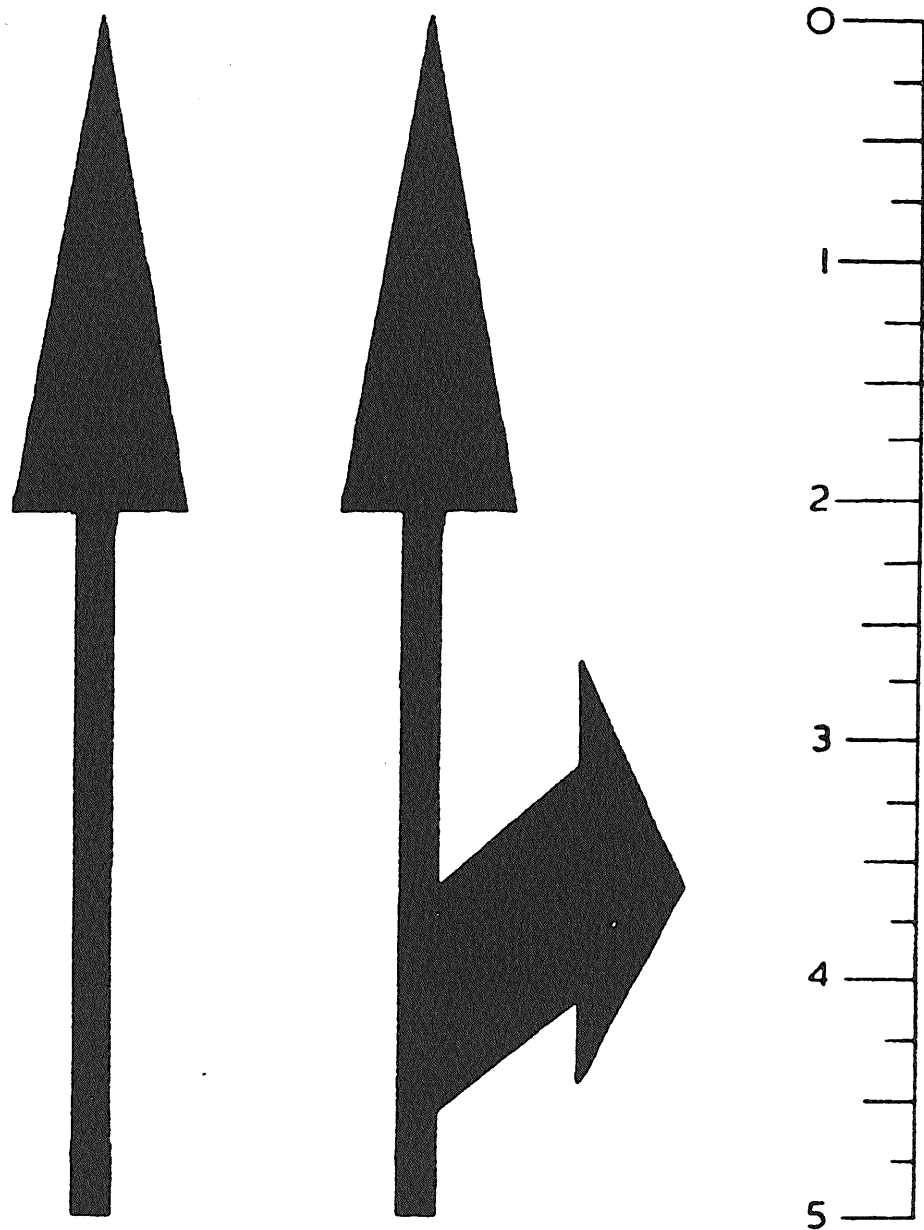


Diagramme 24

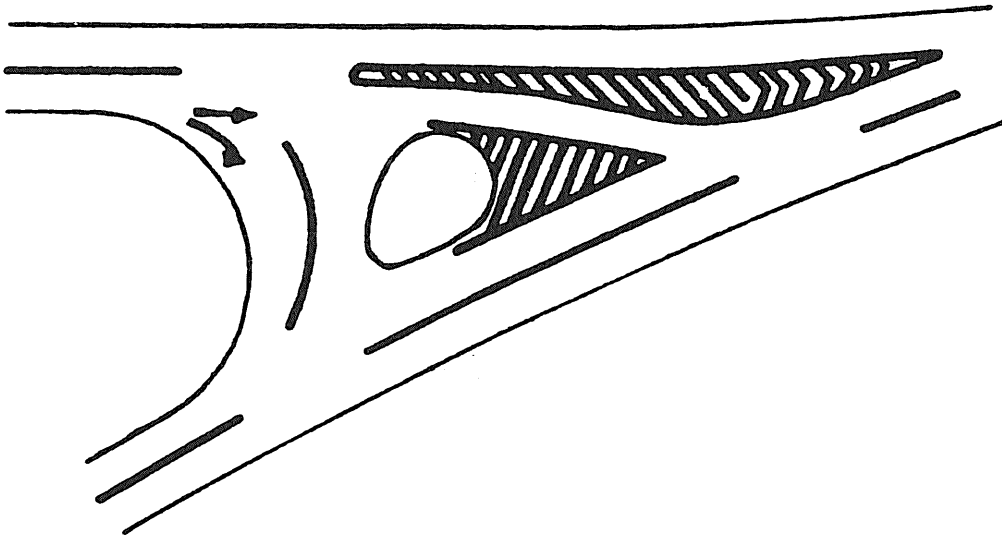


Diagramme 25

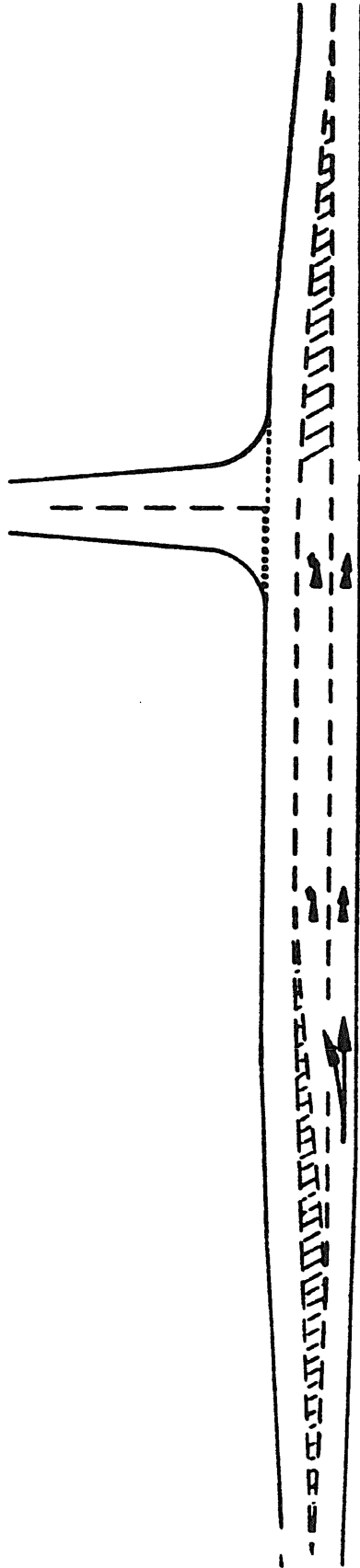


Diagramme 26

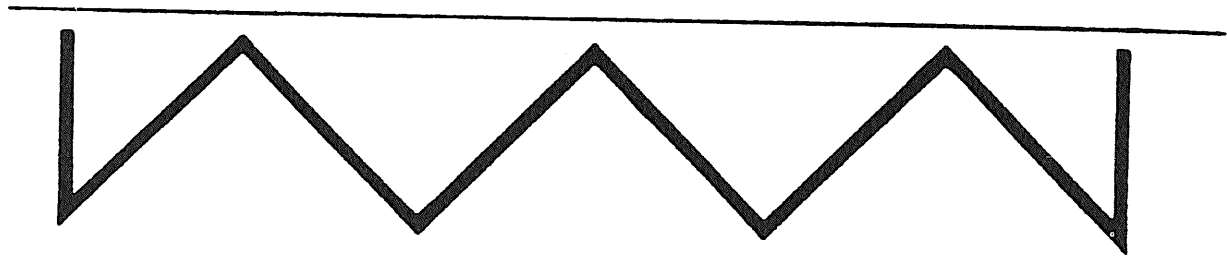
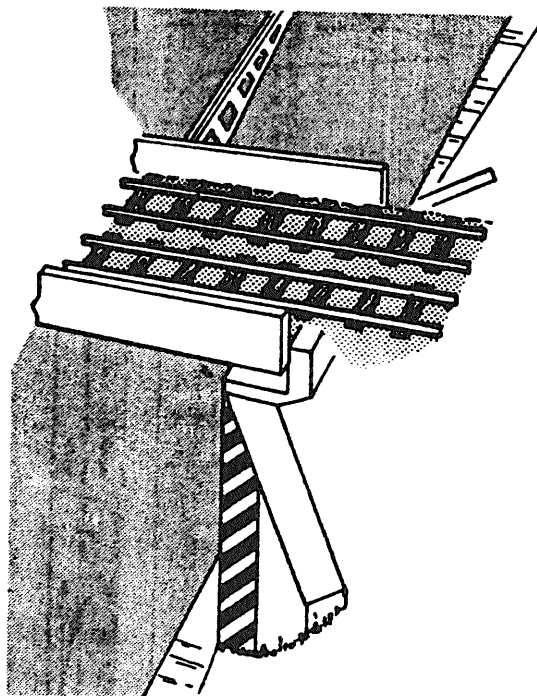


Diagramme 27



ANNEXE 9

**REPRODUCTION EN COULEUR DES SIGNAUX,
SYMBOLES ET PANNEAUX DONT IL EST QUESTION
DANS LES ANNEXES 1 A 7**

VOIR PAGES 241 A 263

**ACCORD EUROPEEN COMPLETANT LA CONVENTION
SUR LA SIGNALISATION ROUTIERE
OUVERTE A LA SIGNATURE A VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968**

LES PARTIES CONTRACTANTES, PARTIES A LA CONVENTION SUR LA SIGNALISATION ROUTIERE OUVERTE A LA SIGNATURE A VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968, DESIREUSES d'établir une plus grande uniformité en Europe des règles relatives aux signaux et symboles routiers et aux marques routières,
SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article premier

Les Parties contractantes, Parties à la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, prendront les mesures appropriées pour que le système de signalisation routière et de marques routières appliqué sur leur territoire soit en conformité avec les dispositions de l'annexe au présent Accord.

Article 2

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 31 décembre* 1972 à la signature des Etats qui sont signataires de la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 ou y ont adhéré et qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du Mandat de cette Commission.
2. Le présent Accord est sujet à ratification, après que l'Etat aura ratifié la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 ou y aura adhéré. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
3. Le présent Accord restera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 du présent article et qui est Partie à la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général.

Article 3

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera le présent Accord ou y adhèrera, ou à tout moment ultérieur, déclarer par notification adressée au Secrétaire général que l'Accord devient applicable à tous les territoires ou à l'un quelconque d'entre eux dont il assure les relations internationales. L'Accord 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 l'Accord 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 l'Accord cessera d'être applicable au territoire désigné dans la notification et l'Accord cessera d'être applicable audit territoire un an après la date de réception de cette notification par le Secrétaire général.

Article 4

1. Le présent Accord entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt du dixième instrument de ratification ou d'adhésion.
2. Pour chaque Etat qui ratifiera le présent Accord ou y adhèrera après le dépôt du dixième instrument de ratification ou d'adhésion, l'Accord entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt, par cet Etat, de son instrument de ratification ou d'adhésion.

* Conformément à la décision prise par le Comité des transports intérieurs à sa trente et unième session, la période pendant laquelle l'Accord serait ouvert à la signature a été prolongée jusqu'au 31 décembre 1972.

3. Si la date d'entrée en vigueur résultant de l'application des paragraphes 1 et 2 du présent article est antérieure à celle résultant de l'application de l'Article 39 de la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, c'est à cette dernière date que le présent Accord entrera en vigueur au sens du paragraphe 1 du présent article.

Article 5

A son entrée en vigueur, le présent Accord abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, les dispositions concernant le Protocole relatif à la signalisation routière contenues dans l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière de 1949, signé à Genève le 16 septembre 1950, l'Accord relatif à la signalisation des chantiers, signé à Genève le 16 décembre 1955, et l'Accord européen relatif aux marques routières, signé à Genève le 13 décembre 1957.

Article 6

1. Après une période de douze mois, à dater de l'entrée en vigueur du présent Accord, toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à l'Accord. 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, ou c) si elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général transmettra également le texte de l'amendement proposé aux autres Etats visés à l'article 2 du présent Accord.
2. a) Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article 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 1 du présent article 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 la Partie contractante qui aura notifié son acceptation, six mois après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu la 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 cinq, 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 toutes les Parties contractantes et les autres Etats visés à l'article 2 du présent Accord. 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 au présent Accord 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 contractantes, 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.

7. Indépendamment de la procédure d'amendement prévue aux paragraphes 1 à 6 du présent article, l'annexe au présent Accord peut être modifiée par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes. Si l'administration d'une Partie contractante a déclaré que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale à cet effet ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de l'administration compétente de la Partie contractante en cause à la modification de l'annexe ne sera considéré comme donné qu'au moment où cette administration aura déclaré au Secrétaire général que les autorisations ou les approbations requises ont été obtenues. L'accord entre les administrations compétentes pourra prévoir que, pendant une période transitoire, les anciennes dispositions de l'annexe resteront en vigueur, en tout ou en partie, simultanément avec les nouvelles. Le Secrétaire général fixera la date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions.

8. Chaque Etat, au moment où il signera ou ratifiera le présent Accord, ou y adhérera, notifiera au Secrétaire général les nom et adresse de son administration compétente pour donner l'accord prévu au paragraphe 7 du présent article.

Article 7

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord 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. Toute Partie contractante, qui cessera d'être Partie à la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, cessera à la même date d'être Partie au présent Accord.

Article 8

Le présent Accord cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, ainsi qu'au moment où cessera d'être en vigueur la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968.

Article 9

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 10

Aucune disposition du présent Accord 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 11

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 9 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 9 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

2. Les réserves au présent Accord, 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.

3. Tout Etat, au moment où il déposera son instrument de ratification du présent Accord ou d'adhésion à celui-ci, notifiera par écrit au Secrétaire général dans quelle mesure les réserves qu'il aurait formulées à la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 s'appliquent au présent Accord. Celles de ces réserves qui n'auraient pas fait

l'objet de la notification faite au moment du dépôt de l'instrument de ratification du présent Accord ou d'adhésion à celui-ci seront réputées ne pas s'appliquer au présent Accord.

4. Le Secrétaire général communiquera les réserves et notifications faites en application du présent article à tous les Etats visés à l'article 2 du présent Accord.

5. Tout Etat qui aura fait une déclaration, une réserve ou une notification en vertu du présent article pourra, à tout moment, la retirer par notification adressée au Secrétaire général.

6. Toute réserve faite conformément au paragraphe 2 ou notifiée conformément au paragraphe 3 du présent article

a) modifie, pour la Partie contractante qui a fait ou notifié ladite réserve, les dispositions de l'Accord 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 fait ou notifié la réserve.

Article 12

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 6 et 11 du présent Accord, le Secrétaire général notifiera aux Parties contractantes et aux autres Etats visés à l'article 2 :

a) les signatures, ratifications et adhésions au titre de l'article 2;

b) les notifications et déclarations au titre de l'article 3;

c) les dates d'entrée en vigueur du présent Accord en vertu de l'article 4;

d) la date d'entrée en vigueur des amendements au présent Accord conformément aux paragraphes 2, 5 et 7 de l'article 6;

e) les dénonciations au titre de l'article 7;

f) l'abrogation du présent Accord au titre de l'article 8.

Article 13

Après le 31 décembre* 1972, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats visés à l'article 2 du présent Accord.

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

FAIT à Genève, le premier mai mil neuf cent soixante et onze, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

* Conformément à la décision prise par le Comité des transports intérieurs à sa trente et unième session, la période pendant laquelle l'Accord serait ouvert à la signature a été prolongée jusqu'au 31 décembre 1972.

ANNEXE

1. Pour l'application des dispositions de la présente annexe, le terme "Convention" désigne la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature, à Vienne, le 8 novembre 1968.
2. La présente annexe ne contient que des compléments et modifications apportés aux dispositions correspondantes de la Convention.
3. Ad Article premier de la Convention (Définitions)

Alinéa b)

Cet alinéa se lira comme suit : "Le terme "agglomération" désigne un espace qui comprend des immeubles bâtis et dont les entrées et les sorties sont spécialement désignées comme telles;"

Alinéa 1)

Les véhicules à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg (900 livres) seront assimilés aux motocycles.

Alinéa additionnel, à insérer à la fin de cet Article

Cet alinéa se lira comme suit : "Sont assimilées aux piétons les personnes qui poussent ou traînent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension et sans moteur, celles qui conduisent à la main et en marchant un cycle ou un cyclomoteur, ainsi que les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas."

4. Ad Article 3 de la Convention (Obligations des Parties contractantes)

Paragraphe 3

Ce paragraphe se lira comme suit : "Tout signal, symbole, installation ou marque non conforme au système défini à la Convention et au présent Accord sera remplacé dans les dix ans à dater de l'entrée en vigueur de l'Accord. Au cours de cette période, et afin d'habituer les usagers de la route au système défini à la Convention et au présent Accord, les signaux, symboles et inscriptions antérieurs pourront être maintenus à côté de ceux prévus à la Convention et au présent Accord."

5. Ad Article 6 de la Convention

Paragraphe 4

Les dispositions de ce paragraphe, qui sont des recommandations dans la Convention, seront obligatoires.

6. Ad Article 7 de la Convention

Paragraphe 1Phrase additionnelle à insérer à la fin de ce paragraphe

Cette phrase se lira comme suit : "De plus, en ce qui concerne les signaux en cause, il est recommandé de ne pas employer sur une même section de route des signaux éclairés ou munis de matériaux ou dispositifs réfléchissants et des signaux qui ne le sont pas."

7. Ad Article 8 de la Convention

Paragraphe 3

Ce paragraphe se lira comme suit : "Pendant la période transitoire de dix ans indiquée au point 4 de la présente annexe, ainsi qu'ensuite dans des circonstances exceptionnelles pour faciliter l'interprétation des signaux, il peut être ajouté une inscription dans un panneau rectangulaire placé au-dessous des signaux ou à l'intérieur d'un panneau rectangulaire englobant le signal; une telle inscription peut également être placée sur le signal lui-même dans le cas où la compréhension de celui-ci n'en est pas gênée pour les conducteurs incapables de comprendre l'inscription."

8. Ad Article 9 de la Convention

Paragraphe 1

Chaque Etat choisira le modèle A^a comme signal d'avertissement.

9. Ad Article 10 de la Convention (Signaux de priorité)

Paragraphe 3

Chaque Etat choisira le modèle B, 2^a pour le signal "ARRET".

Paragraphe 6

La présignalisation du signal B, 1 se fera à l'aide du même signal complété par un panneau additionnel du modèle 1 indiqué à l'Annexe 7 de la Convention.

La présignalisation du signal B, 2^a se fera à l'aide du signal B, 1 complété par un panneau rectangulaire qui portera le symbole "STOP" et un chiffre indiquant à quelle distance se trouve le signal B, 2^a.

10. Ad Article 18 de la Convention (Signaux de localisation)

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit : "Les signaux E, 9^a et E, 9^c, conformes aux modèles qui figurent à l'Annexe 9 de la Convention, notifient aux usagers de la route que la réglementation générale de la circulation en vigueur dans les agglomérations situées sur le territoire de l'Etat est applicable à partir des signaux E, 9^a jusqu'aux signaux E, 9^c, sauf dans la mesure où une autre réglementation serait notifiée sur certaines sections des routes des agglomérations. Ils montrent des inscriptions de couleur foncée sur fond blanc ou de couleur claire et sont placés respectivement aux entrées et aux sorties des agglomérations. Toutefois, le signal B, 4 devra toujours être placé, pour autant que la priorité cesse à la traversée de l'agglomération, sur les routes à priorité signalées par le signal B, 3."

Paragraphe 3

Ce paragraphe se lira comme suit : "Les signaux de localisation utilisés à d'autres fins que celle mentionnée au paragraphe 2 de cet Article, tel qu'il est rédigé ci-dessus, doivent être absolument distincts des signaux visés audit paragraphe; ils doivent montrer des inscriptions blanches ou de couleur claire sur fond de couleur foncée."

11. Ad Article 23 de la Convention (Signaux destinés à régler la circulation des véhicules)

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 3 de cet Article

Ce paragraphe se lira comme suit :

"a) Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de l'Article 6 de la Convention, relatives aux signaux routiers, sont applicables aux signaux lumineux de circulation, à l'exception de ceux employés aux passages à niveau;

b) Les signaux lumineux de circulation aux intersections seront placés avant l'intersection ou au milieu et au-dessus de celle-ci; ils peuvent être répétés de l'autre côté de l'intersection;

c) En outre, il est recommandé que les législations nationales prévoient que les signaux lumineux de circulation

i) soient placés de manière à ne pas gêner la circulation des véhicules sur la chaussée et, pour ceux qui sont implantés sur les accotements, à gêner les piétons le moins possible;

ii) soient facilement visibles de loin et facilement compréhensibles quand on s'en approche;

iii) soient normalisés sur le territoire de chaque Partie contractante, compte tenu des catégories de routes."

Paragraphe 9

Ce paragraphe se lira comme suit : "Lorsque le feu vert d'un système tricolore a la forme d'une ou de plusieurs flèches vertes sur un fond circulaire noir, l'allumage de cette flèche ou de ces flèches signifie que les véhicules ne peuvent prendre que la direction ou les directions ainsi indiquées. Les flèches signifiant l'autorisation d'aller tout droit auront leur pointe dirigée vers le haut."

Paragraphe 10

Le début de ce paragraphe se lira comme suit : "Lorsqu'un signal du système tricolore comporte un ou plusieurs feux verts supplémentaires sous la forme d'une ou plusieurs flèches vertes sur un fond circulaire noir, l'allumage ..."

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 10 de cet Article

Ce paragraphe se lira comme suit : "Lorsque le feu rouge ou le feu jaune porte le contour d'une ou de plusieurs flèches, l'indication donnée par ces feux est limitée à la direction ou aux directions montrées par la flèche ou les flèches."

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 11 de cet Article

Ce paragraphe se lira comme suit : "Dans des cas spéciaux, lorsqu'il n'est pas nécessaire d'utiliser des signaux lumineux en permanence, il peut être utilisé un signal composé d'un feu rouge non clignotant précédé d'un feu jaune non clignotant; ce dernier peut être précédé d'un feu jaune clignotant."

12. Ad Article 24 de la Convention (Signaux à l'intention des seuls piétons)Paragraphe 1, alinéa a) ii)

Cette disposition ne sera pas appliquée.

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit : "Les signaux lumineux destinés aux piétons seront du système bicolore comportant deux feux, respectivement rouge et vert. Il ne sera jamais allumé deux feux simultanément."

Paragraphe 3

Ce paragraphe se lira comme suit : "Les feux seront disposés verticalement, le feu rouge étant toujours en haut et le feu vert toujours en bas. Le feu rouge aura la forme d'un piéton immobile, ou de piétons immobiles, et le feu vert, la forme d'un piéton en marche, ou de piétons en marche."

13. Ad Article 31 de la Convention (Signalisation des chantiers)Paragraphe 2

Les barrières ne seront pas peintes en bandes alternées noires et blanches ou noires et jaunes.

14. Ad Article 32 de la Convention (Marquage lumineux ou réfléchissant)

Cet Article se lira comme suit :

"1. Il est recommandé de signaler la présence sur la chaussée de bornes ou de refuges au moyen de feux ou de dispositifs réfléchissants blancs ou jaunes.

2. Lorsque les bords de la chaussée sont signalés au moyen de feux ou de dispositifs réfléchissants, ceux-ci seront :

a) soit tous blancs ou jaune clair,

b) soit blancs ou jaune clair pour signaler le bord de la chaussée opposé au sens de la circulation et rouges ou jaune foncé pour signaler le bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation.

3. Chaque Etat Partie au présent Accord adoptera pour l'ensemble de son territoire la même couleur ou le même système de couleurs pour les feux ou les dispositifs réfléchissants visés au présent Article."

15. Ad Article 33 de la ConventionParagraphe 1, alinéa a)

Cet alinéa se lira comme suit : "Si une signalisation est installée à l'aplomb d'un passage à niveau pour annoncer l'approche des trains ou l'imminence de la fermeture des barrières ou demi-barrières, elle sera constituée par un feu rouge clignotant ou par des feux rouges clignotant alternativement, ainsi qu'il est prévu au paragraphe 1 b) de l'Article 23 de la Convention. Aux passages à

niveau sans barrières ni demi-barrières, la signalisation sera constituée de préférence par deux feux rouges clignotant alternativement. Toutefois :

i) Les feux rouges clignotants peuvent être complétés ou remplacés par un signal lumineux du système tricolore rouge-jaune-vert, décrit au paragraphe 2 de l'Article 23 de la Convention, ou par un tel signal dans lequel manque le feu vert, si d'autres signaux lumineux tricolores se trouvent sur la route peu avant le passage à niveau ou si le passage à niveau est muni de barrières. Les feux rouges clignotants aux passages à niveau munis de demi-barrières ne pourront pas être remplacés de la manière indiquée dans la phrase qui précède; ils pourront toutefois être ainsi complétés à condition que d'autres signaux tricolores se trouvent sur la route peu avant le passage à niveau.

ii) Sur les chemins de terre où la circulation est très faible et sur les chemins pour piétons, il peut n'être employé qu'un signal sonore."

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit : "Les signaux lumineux seront implantés au bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation; lorsque les circonstances l'exigent, par exemple les conditions de visibilité des signaux ou l'intensité de la circulation, les signaux seront répétés de l'autre côté de la route. Toutefois, si les conditions locales le font juger préférable, les feux pourront être répétés au-dessus de la chaussée, ou sur un refuge sur la chaussée."

16. Ad Article 35 de la ConventionParagraphe 1

Les barrières et les demi-barrières des passages à niveau ne seront pas marquées par des bandes alternées de couleurs noire et blanche, ou noire et jaune.

17. Ad Annexe 1 - Section B - de la ConventionParagraphe 2 (Descente dangereuse)

Ce paragraphe se lira comme suit : "Pour annoncer l'approche d'une descente à forte inclinaison, il sera employé le symbole A, 2^a.

La partie gauche du symbole A, 2^a occupe l'angle gauche du panneau du signal et sa base s'étend sur toute la largeur de ce panneau; le chiffre indique la pente en pourcentage."

Paragraphe 3 (Montée à forte inclinaison)

Ce paragraphe se lira comme suit : "Pour annoncer l'approche d'une montée à forte inclinaison, il sera employé le symbole A, 3^a.

La partie droite du symbole A, 3^a occupe l'angle droit du panneau du signal et sa base s'étend sur toute la largeur de ce panneau; le chiffre indique la pente en pourcentage."

Paragraphe 11 (Passage pour piétons)

Ce paragraphe se lira comme suit : "Pour annoncer un passage pour piétons, il sera employé le symbole A, 11^a. Le symbole peut être inversé."

18. Ad Annexe 2 - Section A - de la ConventionParagraphe 1 (Signal "CEDEZ LE PASSAGE")

Le signal B, 1 ne portera ni symbole ni inscription.

Paragraphe 2 (Signal "ARRET")

Ce paragraphe se lira comme suit : "Le signal "ARRET" est le signal B, 2, modèle B, 2^a. Le signal B, 2, modèle B, 2^a est octogonal à fond rouge avec une petite bordure blanche ou jaune clair et porte le symbole "STOP" en blanc ou jaune clair; la hauteur du symbole est au moins égale au tiers de la hauteur du panneau.

La hauteur du signal B, 2^a de dimensions normales est d'environ 0,90 m (3 pieds); celle des signaux de petites dimensions ne doit pas être inférieure à 0,60 m (2 pieds)."

19. Ad Annexe 2 - Section B - de la ConventionParagraphe 2 (Symboles), alinéa a) i)

Cette disposition se lira comme suit : "Intersection où la priorité est celle qui est définie par la règle générale de priorité en vigueur dans le pays. Il sera employé le symbole A, 21^a."

Paragraphe 2 (Symboles), alinéa a) iii)

Cette disposition se lira comme suit : "Intersection avec une route aux usagers de laquelle le passage doit être cédé. Les signaux B, 1 ou B, 2^a seront employés conformément aux dispositions du point 9 de la présente annexe."

Paragraphe 2 (Symboles), alinéa b)

Cet alinéa se lira comme suit : "Dans le cas où la circulation est régie à l'intersection par une signalisation lumineuse, il pourra être placé, en supplément ou en remplacement des signaux décrits dans la présente Section, un signal A^a portant le symbole A, 16 décrit à la Section B de l'Annexe 1 de la Convention."

20. Ad Annexe 3 - Section A - de la ConventionAlinéa liminaire, première phrase

Cette phrase se lira comme suit : "Le signal à placer est le signal A^a décrit à la Section A de l'Annexe 1 de la Convention."

Alinéa b)

Cet alinéa se lira comme suit : "Pour annoncer les autres passages à niveau, il sera employé le symbole A, 27^a."

21. Ad Annexe 3 - Section B - de la Convention

Le modèle B, 7^c du signal B, 7 ne sera pas utilisé.

Les modèles B, 7^a et B, 7^b pourront montrer des bandes de couleur rouge, à condition que l'apparence générale et l'efficacité des signaux n'en souffrent pas.

22. Ad Annexe 4 - Section A - de la ConventionParagraphe 2 (Description des signaux), alinéa a) (Interdiction et restriction d'accès), i)

Le modèle C, 1^b du signal C, 1 ne sera pas utilisé.

Paragraphe 2 (Description des signaux), alinéa a) (Interdiction et restriction d'accès), iii)

Les deux signaux additionnels reproduits à l'appendice de la présente annexe et qui ont la signification suivante pourront être utilisés :

Signal additionnel n° 1 "ACCES INTERDIT AUX VEHICULES TRANSPORTANT PLUS D'UNE CERTAINE QUANTITE DE PRODUITS EXPLOSIFS OU FACILEMENT INFLAMMABLES"

Signal additionnel n° 2 "ACCES INTERDIT AUX VEHICULES TRANSPORTANT PLUS D'UNE CERTAINE QUANTITE DE PRODUITS DE NATURE A POLLUER LES EAUX".

La note qui figure à la fin de cette disposition se lira comme suit : "Les signaux C, 3^a à C, 3^k ainsi que les signaux additionnels n° 1 et n° 2 mentionnés sous ce point ne comporteront pas de barre oblique rouge."

Paragraphe 2 (Description des signaux), alinéa d) (Interdiction de dépassement)

Les modèles C, 13^{ab} et C, 13^{bb} des signaux C, 13^a et C, 13^b ne seront pas utilisés.

23. Ad Annexe 4 - Section B - de la ConventionParagraphe 1 (Caractéristiques générales des signaux et symboles), alinéa b)

Cet alinéa se lira comme suit : "Sauf disposition contraire, les signaux sont de couleur bleue et les symboles sont blancs ou de couleur claire."

Paragraphe 2 (Description des signaux), alinéa a) (Direction obligatoire)

Le signal D, 1^b ne sera pas employé.

Paragraphe 2 (Description des signaux), alinéa c) (Intersection à sens giratoire obligatoire)

Cet alinéa se lira comme suit : "Le signal D, 3 "INTERSECTION A SENS GIRATOIRE OBLIGATOIRE" n'a d'autre signification que de notifier la direction du mouvement giratoire que les véhicules ont l'obligation d'effectuer."

Dans le cas où la circulation est à gauche, la direction des flèches sera inversée."

24. Ad Annexe 5 de la ConventionCaractéristiques générales des signaux et symboles des Sections A à FParagraphe additionnel, à insérer immédiatement avant la Section A de cette Annexe

Ce paragraphe se lira comme suit : "Sur les signaux de présignalisation ou de direction concernant les autoroutes ou les routes assimilées aux autoroutes pourront figurer, reproduits en réduction, les symboles qui figurent sur les signaux E, 15 et E, 17."

25. Ad Annexe 5 - Section A - de la ConventionParagraphe 2 (Cas particuliers), alinéa a)

La barre rouge des signaux E, 2^a et E, 2^b sera entourée d'un listel blanc.

26. Ad Annexe 5 - Section B - de la ConventionParagraphe 1

Le signal E, 5^c ne sera pas employé.

Paragraphe 2

Le signal E, 6^c ne sera pas employé.

27. Ad Annexe 5 - Section C - de la ConventionParagraphe additionnel, à insérer à la fin de cette Section

Ce paragraphe se lira comme suit : "Les signaux E, 9^a et E, 9^c montrant des inscriptions de couleur foncée sur fond blanc ou de couleur claire seront employés conformément aux dispositions du point 10 de la présente annexe."

28. Ad Annexe 5 - Section E - de la Convention

Le signal E, 11^b ne sera pas employé.

29. Ad Annexe 5 - Section F - de la ConventionParagraphe 2 (Signal "VOIE A SENS UNIQUE"), alinéa b)

La flèche du signal E, 13^b ne pourra comporter une inscription que si l'efficacité du signal n'en est pas diminuée.

Paragraphe 3 (Signal "ROUTE SANS ISSUE")

La barre rouge du signal E, 14 sera entourée d'un listel blanc.

Paragraphe 4 (Signaux annonçant l'entrée ou la sortie d'une autoroute)Alinéa additionnel, à insérer immédiatement après le premier alinéa de ce paragraphe

Cet alinéa se lira comme suit : "Le signal E, 15 pourra être employé et répété pour annoncer l'approche d'une autoroute; chaque signal ainsi implanté portera soit dans sa partie inférieure la distance entre son point d'implantation et le commencement de l'autoroute, soit un panneau additionnel du modèle 1 indiqué à l'Annexe 7 de la Convention."

Paragraphe 5 (Signaux annonçant l'entrée ou la sortie d'une route où les règles de circulation sont les mêmes que sur une autoroute)Alinéa additionnel, à insérer immédiatement après le premier alinéa de ce paragraphe

Cet alinéa se lira comme suit : "Le signal E, 17 pourra être employé et répété pour annoncer l'approche d'une route où les règles de la circulation sont les mêmes que sur une autoroute; chaque signal ainsi implanté portera soit dans sa partie inférieure la distance entre son point d'implantation et le commencement de la route où les règles de la circulation sont les mêmes que sur une autoroute, soit un panneau additionnel du modèle 1 indiqué à l'Annexe 7 de la Convention."

30. Ad Annexe 5 - Section G - de la ConventionParagraphe 2 (Description des symboles), alinéa a)

Les symboles F, 1^b et F, 1^c ne seront pas utilisés.

31. Ad Annexe 6 - Section A - de la ConventionDescription des signauxParagraphe 1, alinéa b)

Cette disposition ne sera pas appliquée.

Paragraphe 2, alinéa c)

Cette disposition ne sera pas appliquée.

Paragraphe 3, alinéa e)

Si l'interdiction ne s'applique que sur une courte longueur, la faculté de n'imposer qu'un seul signal portant dans le cercle rouge l'indication de la longueur sur laquelle l'interdiction s'applique ne sera pas utilisée.

32. Ad Annexe 6 - Section B - de la Convention

Paragraphe 1 (Signal "PARCAGE")

Le panneau carré, mentionné au premier alinéa de ce paragraphe, portera la lettre "P".

Paragraphe 2 (Signal annonçant la sortie d'une zone où le stationnement est à durée limitée)

Texte additionnel, à insérer à la fin de ce paragraphe

Ce texte se lira comme suit : "Au lieu du disque de stationnement, il peut également être employé, en gris clair, les signes

figurant sur les signaux employés pour indiquer les entrées de la zone.

Le signal de sortie d'une zone où le stationnement est à durée limitée peut être placé au revers du signal d'entrée de cette zone destiné à la circulation venant en sens inverse."

33. Ad Annexe 7 de la Convention (Panneaux additionnels)

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 1

Ce paragraphe se lira comme suit : "Le fond des panneaux additionnels doit de préférence correspondre au fond des groupes particuliers de signaux avec lesquels ils sont utilisés."

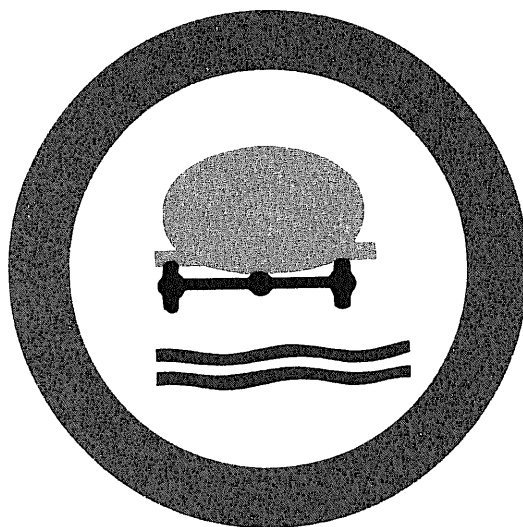
ANNEXE — APPENDICE

Signal additionnel n° 1



Accès interdit aux véhicules transportant plus d'une certaine quantité de produits explosifs ou facilement inflammables.

Signal additionnel n° 2



Accès interdit aux véhicules transportant plus d'une certaine quantité de produits de nature à polluer les eaux.

PROTOCOLE SUR LES MARQUES ROUTIERES, ADDITIONNEL A L'ACCORD EUROPEEN
COMPLETANT LA CONVENTION SUR LA SIGNALISATION ROUTIERE OUVERTE A
LA SIGNATURE A VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968

LES PARTIES CONTRACTANTES, PARTIES A LA CONVENTION SUR LA SIGNALISATION
ROUTIERE OUVERTE A LA SIGNATURE A VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968 ET A L'ACCORD
EUROPEEN COMPLETANT CETTE CONVENTION OUVERTE A LA SIGNATURE A GENEVE
LE 1ER MAI 1971,

DESIREUSES d'établir une plus grande uniformité en Europe des règles
relatives aux marques routières,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article premier

Les Parties contractantes, Parties à la Convention sur la signalisation
routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 et à l'Accord
européen complétant cette Convention ouvert à la signature à Genève
le 1er mai 1971, prendront les mesures appropriées pour que le système de
marques routières appliqué sur leur territoire soit en conformité avec les
dispositions de l'annexe au présent Protocole.

Article 2

1. Le présent Protocole sera ouvert jusqu'au 1er mars 1974 à la signature
des Etats qui sont signataires de la Convention sur la signalisation routière
ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 et de l'Accord européen
complétant cette Convention ouvert à la signature à Genève le 1er mai 1971,
ou y ont adhéré et qui sont soit membres de la Commission économique pour
l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif
conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.
2. Le présent Protocole est sujet à ratification après que l'Etat intéressé
aura ratifié la Convention sur la signalisation routière ouverte à la
signature à Vienne le 8 novembre 1968 et l'Accord européen complétant cette
Convention ouvert à la signature à Genève le 1er mai 1971, ou y aura adhéré.
Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général
de l'Organisation des Nations Unies.
3. Le présent Protocole restera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au
paragraphe 1 du présent article et qui est Partie à la Convention sur la
signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 et à
l'Accord européen complétant cette Convention ouvert à la signature à Genève
le 1er mai 1971. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du
Secrétaire général.

Article 3

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera le présent
Protocole ou y adhèrera, ou à tout moment ultérieur, déclarer par notification
adressée au Secrétaire général, que le Protocole devient applicable à tous
les territoires ou à l'un quelconque d'entre eux dont il assure les relations
internationales. Le Protocole 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 du Protocole 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 le Protocole cessera d'être applicable au
territoire désigné dans la notification, et le Protocole cessera d'être
applicable audit territoire un an après la date de réception de cette
notification par le Secrétaire général.

Article 4

1. Le présent Protocole entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt
du dixième instrument de ratification ou d'adhésion.
2. Pour chaque Etat qui ratifiera le présent Protocole ou y adhèrera après
le dépôt du dixième instrument de ratification ou d'adhésion, le Protocole
entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt, par cet Etat, de son
instrument de ratification ou d'adhésion.
3. Si la date d'entrée en vigueur résultant de l'application des para-
graphes 1 et 2 du présent article est antérieure à celle résultant de
l'application de l'Article 39 de la Convention sur la signalisation routière
ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, c'est à cette dernière
date que le présent Protocole entrera en vigueur au sens du paragraphe 1 du
présent article.

Article 5

A son entrée en vigueur, le présent Protocole abrogera et remplacera,
dans les relations entre les Parties contractantes, les dispositions
concernant le Protocole relatif à la signalisation routière contenues dans
l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière et
le Protocole relatif à la signalisation routière de 1949, signé à Genève
le 16 septembre 1950, l'Accord relatif à la signalisation des chantiers, signé
à Genève le 16 décembre 1955, et l'Accord européen relatif aux marques
routières, signé à Genève le 13 décembre 1957.

Article 6

1. Après une période de douze mois, à dater de l'entrée en vigueur du
présent Protocole, toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs
amendements au Protocole. 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, ou c) si elles désirent qu'une conférence soit convoquée
pour l'examiner. Le Secrétaire général transmettra également le texte de
l'amendement proposé aux autres Etats visés à l'article 2 du présent
Protocole.
2. a) Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément
aux dispositions du paragraphe 1 du présent article 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 1 du présent article
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 la Partie contractante
qui aura notifié son acceptation, six mois après la date à laquelle le
Secrétaire général aura reçu la 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 cinq, 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 toutes les
Parties contractantes et les autres Etats visés à l'article 2 du présent
Protocole. 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 au présent Protocole 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 contractantes, 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.

7. Indépendamment de la procédure d'amendement prévue aux paragraphes 1 à 6 du présent article, l'annexe au présent Protocole peut être modifiée par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes. Si l'administration d'une Partie contractante a déclaré que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale à cet effet ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de l'administration compétente de la Partie contractante en cause à la modification de l'annexe ne sera considéré comme donné qu'au moment où cette administration aura déclaré au Secrétaire général que les autorisations ou les approbations requises ont été obtenues. L'accord entre les administrations compétentes pourra prévoir que, pendant une période transitoire, les anciennes dispositions de l'annexe resteront en vigueur, en tout ou en partie, simultanément avec les nouvelles. Le Secrétaire général fixera la date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions.

8. Chaque Etat, au moment où il signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhèrera, notifiera au Secrétaire général les nom et adresse de son administration compétente pour donner l'accord prévu au paragraphe 7 du présent article.

Article 7

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Protocole 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. Toute Partie contractante, qui cessera d'être Partie à la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 et à l'Accord européen complétant cette Convention ouvert à la signature à Genève le 1er mai 1971, cessera à la même date d'être Partie au présent Protocole.

Article 8

Le présent Protocole cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, ainsi qu'au moment où cessera d'être en vigueur la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 ou l'Accord européen complétant cette Convention ouvert à la signature à Genève le 1er mai 1971.

Article 9

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Protocole que les Parties en litige n'auraient pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 10

Aucune disposition du présent Protocole 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 nécessaire pour sa sécurité extérieure ou intérieure.

Article 11

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Protocole ou déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 9 du présent Protocole. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 9 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

2. Les réserves au présent Protocole, 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.

3. Tout Etat, au moment où il déposera son instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à celui-ci, notifiera par écrit au Secrétaire général dans quelle mesure les réserves qu'il aurait formulées à la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 ou à l'Accord européen complétant cette Convention ouvert à la signature à Genève le 1er mai 1971 s'appliquent au présent Protocole. Celles de ces réserves qui n'auraient pas fait l'objet de la notification faite au moment du dépôt de l'instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à celui-ci seront réputées ne pas s'appliquer au présent Protocole.

4. Le Secrétaire général communiquera les réserves et notifications faites en application du présent article à tous les Etats visés à l'article 2 du présent Protocole.

5. Tout Etat qui aurait fait une déclaration, une réserve ou une notification en vertu du présent article pourra, à tout moment, la retirer par notification adressée au Secrétaire général.

6. Toute réserve faite conformément au paragraphe 2 ou notifiée conformément au paragraphe 3 du présent article

a) modifie, pour la Partie contractante qui a fait ou notifié ladite réserve, les dispositions du Protocole 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 fait ou notifié la réserve.

Article 12

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 6 et 11 du présent Protocole, le Secrétaire général notifiera aux Parties contractantes et aux autres Etats visés à l'article 2 :

- a) les signatures, ratifications et adhésions au titre de l'article 2;
- b) les notifications et déclarations au titre de l'article 3;
- c) les dates d'entrée en vigueur du présent Protocole en vertu de l'article 4;
- d) la date d'entrée en vigueur des amendements au présent Protocole conformément aux paragraphes 2, 5 et 7 de l'article 6;
- e) les dénonciations au titre de l'article 7;
- f) l'abrogation du présent Protocole au titre de l'article 8.

Article 13

Après le 1er mars 1974, l'original du présent Protocole sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats visés à l'article 2 du présent Protocole.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Genève, le premier mars mil neuf cent soixante-treize, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

Annexe

1. Pour l'application des dispositions de la présente annexe, le terme "Convention" désigne la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968.

2. La présente annexe ne contient que des compléments et modifications apportés aux dispositions correspondantes de la Convention.

3. Ad Article 26 de la Convention

Paragraphe 2

Alinéa additionnel, à insérer immédiatement après l'alinéa b) de ce paragraphe

Cet alinéa se lira comme suit :

"Des lignes discontinues doubles pourront être utilisées pour délimiter une ou plusieurs voies sur lesquelles le sens de la circulation peut être inversé conformément au paragraphe 11 de l'Article 23 de la Convention."

Paragraphe 4

Membre de phrase additionnel à insérer à la fin de ce paragraphe

Ce membre de phrase se lira comme suit : "... ou qui indiquent une interdiction ou des restrictions concernant l'arrêt ou le stationnement."

4. Ad Article 27 de la Convention

Paragraphe 1

Deux lignes continues adjacentes ne seront pas employées pour indiquer la ligne d'arrêt.

Paragraphe 3

Deux lignes discontinues accolées ne seront pas employées pour indiquer la ligne que les véhicules ne doivent pas normalement franchir lorsqu'ils ont à céder le passage en vertu d'un signal B, 1 "Cédez le passage".

Paragraphe 5

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Pour marquer les passages prévus pour la traversée de la chaussée par les cyclistes, il sera employé des lignes discontinues constituées par des carrés ou des parallélogrammes."

5. Ad Article 28 de la Convention

Paragraphe additionnels à insérer immédiatement après le paragraphe 3 de cet article

Ces paragraphes se liront comme suit :

"Une ligne continue sur la bordure du trottoir ou sur le bord de la chaussée signifie que, sur toute la longueur de cette ligne et du côté de la chaussée où elle est apposée, l'arrêt et le stationnement sont interdits ou font l'objet des restrictions précisées par d'autres moyens."

"Une ligne discontinue sur la bordure du trottoir ou sur le bord de la chaussée signifie que, sur toute la longueur de cette ligne et du côté de la chaussée où elle est apposée, le stationnement est interdit ou fait l'objet des restrictions précisées par d'autres moyens."

Le marquage d'une voie par une ligne continue ou discontinue accompagnée de signaux ou d'inscriptions sur la chaussée désignant certaines catégories de véhicules tels qu'autobus, taxis, etc., signifie que l'utilisation de cette voie est réservée aux véhicules indiqués."

6. Ad Article 29 de la Convention

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Les marques routières devront être blanches. Le terme "blanche" couvre les nuances argent ou gris clair. Toutefois :

- les marques indiquant les emplacements où le stationnement est permis ou limité pourront être de couleur bleue;
- les lignes en zigzag indiquant les emplacements où le stationnement est interdit seront de couleur jaune;
- la ligne continue ou discontinue apposée sur la bordure du trottoir ou sur le bord de la chaussée pour indiquer une interdiction ou des restrictions à l'arrêt ou au stationnement sera de couleur jaune."

Paragraphe additionnels à insérer immédiatement après le paragraphe 2 de cet article

Ces paragraphes se liront comme suit :

"Si l'on emploie une ligne jaune pour indiquer une interdiction ou des restrictions à l'arrêt ou au stationnement, et s'il existe déjà une ligne blanche indiquant le bord de la chaussée, la ligne jaune devra être accolée à la ligne blanche, du côté extérieur de celle-ci."

S'il y a lieu d'abroger temporairement, pendant une courte durée, la règle de circulation matérialisée par des marques permanentes et si, pour ce

faire, on remplace les marques permanentes par d'autres marques, toutes les marques temporaires devront être d'une couleur autre que celle normalement utilisée pour orienter la circulation ou pour interdire ou restreindre l'arrêt ou le stationnement. Pour rendre mieux visibles les marques routières temporaires, on utilisera de préférence des plots."

7. Ad Annexe 8 à la Convention (Marques routières) - Chapitre II (Marques longitudinales) (diagramme A-1)

A. Dimensions

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit :

"La largeur des lignes continues ou discontinues des marques longitudinales devrait être d'au moins 0,10 m (4 pouces). La largeur d'une ligne discontinue utilisée pour marquer la séparation entre une voie de circulation normale et une voie d'accélération, une voie de décélération ou la combinaison d'une voie d'accélération et d'une voie de décélération, devrait être au moins le double de celle d'une ligne discontinue normale."

Paragraphe 5

Ce paragraphe se lira comme suit :

"a) Une ligne discontinue utilisée pour guider la circulation conformément à l'alinéa a) i) du paragraphe 2 de l'Article 26 de la Convention est formée de traits d'une longueur au moins égale à 1 m (3 pieds 4 pouces). La longueur des intervalles devrait normalement être de deux à quatre fois la longueur des traits. Elle ne devrait pas dépasser 12 m (40 pieds)."

b) La longueur des traits d'une ligne discontinue d'avertissement utilisée conformément à l'alinéa a) ii) du paragraphe 2 de l'Article 26 de la Convention devrait être de deux à quatre fois la longueur des intervalles."

Paragraphe 6

Ce paragraphe se lira comme suit :

"La longueur d'une ligne continue ne devrait pas être inférieure à 20 m (65 pieds)."

B. Marques des voies de circulation

La distinction entre i) "En dehors des agglomérations" et ii) "Dans les agglomérations" ne sera pas appliquée."

Paragraphe 8, première phrase

Cette phrase se lira comme suit : "Sur les routes à deux sens et à deux voies, l'axe de la chaussée devrait être indiqué par une marque longitudinale (diagramme A-2)."

Paragraphe 9

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Sur les routes à deux sens et à trois voies, les voies devraient, en règle générale, être indiquées par des lignes discontinues (diagramme A-3). Une ou deux lignes continues, ou une ligne discontinue accolée à une ligne continue, ne devraient être utilisées que dans des cas particuliers. Deux lignes continues pourront être utilisées à l'approche d'un sommet de côte, d'une intersection et d'un passage à niveau, ainsi qu'aux endroits où la visibilité est réduite."

Paragraphe 10

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Sur les routes à deux sens comportant plus de trois voies, les deux sens de la circulation devraient être séparés par une ligne continue. Toutefois, deux lignes continues pourront être utilisées à l'approche d'un passage à niveau et dans d'autres cas particuliers. Les voies seront matérialisées par des lignes discontinues (diagramme A-4). Lorsqu'une seule ligne continue est employée, elle sera plus large que les lignes de séparation des voies employées sur le même tronçon routier."

Paragraphe 11

Ce paragraphe se lira comme suit :

"S'il est fait application de l'alinéa additionnel inséré après l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'Article 26 de la Convention, chacun des bords de la ou des voies où le sens de la circulation peut être inversé pourra être marqué par une double ligne discontinue d'avertissement, utilisée conformément à l'alinéa a) ii) du paragraphe 2 de l'Article 26 de la Convention (diagrammes A-5 et A-6)."

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 11

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Le diagramme A-7 illustre le marquage d'une route à sens unique. Le diagramme A-8 illustre le marquage d'une chaussée d'autoroute."

Paragraphe 13

Lire "diagramme A-31" au lieu de "diagrammes 2 et 3".

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 13

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Les diagrammes A-9 et A-10 illustrent le marquage de voies d'accélération et de voies de décélération. Le diagramme A-11 illustre le marquage d'une combinaison de voie d'accélération et de voie de décélération."

C. Marquage des situations particulièresParagraphe 14

Lire "Diagramme A-33" au lieu de "diagramme 4" et de "diagrammes 5 et 6".

Paragraphe 15

Ce paragraphe se lira comme suit :

"On appelle 'distance de visibilité' la distance à laquelle un objet d'une certaine hauteur placé sur la chaussée peut être vu par un observateur se tenant sur la chaussée et dont l'oeil est à une hauteur égale ou inférieure à celle de l'objet^{1/}. Lorsqu'il y a lieu d'interdire l'utilisation de la partie de la chaussée réservée à la circulation en sens inverse à certaines intersections, ou en des endroits où la distance de visibilité est réduite (sommets de côtes, virages, etc.) ou sur des sections où la chaussée devient étroite ou présente quelque autre particularité, les restrictions devraient être imposées sur les sections où la distance de visibilité est inférieure à un certain minimum M, au moyen de lignes continues placées conformément aux diagrammes A-12 à A-19. Lorsque des circonstances locales rendent impossible l'apposition de lignes continues, il devrait être employé des lignes d'avertissement conformément à l'alinéa a) ii) du paragraphe 2 de l'Article 26 de la Convention."

Paragraphe 16

Ce paragraphe se lira comme suit :

"La valeur à adopter pour M varie avec les caractéristiques de la route et les conditions de circulation. Sur les diagrammes A-12 à A-19, A (ou D) est le point où la distance de visibilité devient inférieure à M, tandis que C (ou B) est le point où la distance de visibilité devient de nouveau supérieure à M."

Paragraphe 17

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Les diagrammes A-12 (a), A-12 (b), A-13 (a), A-15 et A-16 illustrent le marquage de routes à deux voies dans des conditions diverses (virage ou incurvation du profil vertical, existence ou absence d'une zone centrale où la distance de visibilité dépasse M dans les deux directions)."

Paragraphe 18

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Sur les routes à trois voies, deux méthodes sont possibles :

a) La chaussée peut être ramenée à deux voies plus larges, ce qui peut être jugé préférable pour les routes où circule une proportion importante de véhicules à deux roues et (ou) si la section ramenée à deux voies est relativement courte et éloignée d'une autre section analogue (diagrammes A-12 (c), A-12 (d), A-13 (b), A-17 et A-18).

b) Pour tirer parti de toute la largeur de la chaussée, deux voies peuvent être affectées à l'un des deux sens de la circulation. Lorsque le profil vertical de la route présente une déclivité, le sens privilégié devrait être celui de la montée. Le diagramme A-12 (e) donne un exemple de sommet de côte où les sections AB et CD ne se chevauchent pas. Si elles se chevauchent, ce type de marquage empêche les dépassements dans la zone centrale, où la distance de visibilité est suffisante dans les deux sens. Pour éviter ceci, on pourra adopter le marquage du diagramme A-13 (c). Le diagramme A-14 illustre le marquage d'une route à profil vertical convexe. Le marquage est le même, que AB et CD se chevauchent ou non. Dans les virages associés à une pente assez importante, les mêmes principes peuvent être adoptés. Dans les virages en plat, deux voies peuvent être affectées aux véhicules circulant à l'extérieur de la courbe, qui ont une meilleure visibilité lors des dépassements. Le diagramme A-19 donne un exemple de ce marquage qui reste le même, que AB et CD se chevauchent ou non."

^{1/} Compte tenu des caractéristiques actuelles de la construction automobile, il est conseillé de considérer 1 m (3 pieds, 4 pouces) comme la hauteur de l'oeil, et 1 m 20 (4 pieds) comme la hauteur de l'objet.

Paragraphe 19 à 21

Les dispositions de ces paragraphes ne seront pas appliquées.

Paragraphe 22, première phrase

Cette phrase se lira comme suit : "Dans les diagrammes A-20 et A-21, qui illustrent les lignes à utiliser pour indiquer un changement de la largeur disponible de la chaussée, ainsi que dans le diagramme A-22, qui indique un obstacle ou le début d'une zone réservée centrale nécessitant une déviation de la (des) ligne(s) continue(s), cette inclinaison de la ligne (des lignes) devrait être de préférence de 1/50 ou moins sur les routes à grandes vitesses et de 1/20 ou moins sur les routes où la vitesse n'est pas supérieure à 60 km/h (37 milles)."

Paragraphe 23

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Toute ligne continue devrait être précédée d'une ligne d'avertissement conformément à l'alinéa a) ii) du paragraphe 2 de l'Article 26 de la Convention, sur une distance d'au moins 100 m (333 pieds) sur les routes à grandes vitesses, et d'au moins 50 m (166 pieds) sur les routes où la vitesse n'est pas supérieure à 60 km/h. Cette ligne d'avertissement peut être complétée ou remplacée par des flèches de rabattement. Les diagrammes A-23 et A-24 montrent des exemples de ces flèches. Lorsque plus de deux flèches sont utilisées, la distance entre les flèches successives devrait diminuer à mesure qu'approche l'endroit dangereux (diagrammes A-25 et A-26)."

D. Lignes-bordures indiquant les limites de la chausséeParagraphe 26Phrases additionnelles à insérer à la fin de ce paragraphe

Ces phrases se liront comme suit : "La largeur de la ligne-bordure devrait être d'au moins 0,10 m (4 pouces). Elle devrait être d'au moins 0,15 m (6 pouces) sur les autoroutes et les routes analogues."

E. Marquage d'obstaclesParagraphe 27

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Les diagrammes A-22 et A-27 montrent le marquage qu'il convient d'employer aux abords d'un flot ou de tout autre obstacle situé sur la chaussée."

F. Lignes et flèches de guidage aux intersectionsParagraphe 28

Ce paragraphe se lira comme suit :

"S'il est souhaitable, à certaines intersections, d'indiquer aux conducteurs comment traverser l'intersection, tourner à gauche, dans les pays de circulation à droite, ou comment tourner à droite, dans les pays de circulation à gauche, des lignes de guidage ou des flèches peuvent être employées. La longueur recommandée pour les traits et les intervalles est 0,50 m (1 pied 8 pouces) (diagrammes A-28 et A-29). Les lignes de guidage figurant sur le diagramme A-29 (a) peuvent être complétées par des flèches. Les flèches figurant sur le diagramme A-29 (b) peuvent être complétées par des lignes de guidage."

8. Ad Annexe 8 à la Convention (Marques routières) - Chapitre III (Marques transversales)B. Lignes d'arrêtParagraphe 30

Un renvoi au diagramme A-30 est inséré à la fin de ce paragraphe.

Paragraphe 32

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Les lignes d'arrêt peuvent être complétées par des lignes longitudinales (diagramme A-31). Elles peuvent aussi être complétées par le mot "STOP" dessiné sur la chaussée (diagramme A-32)."

C. Ligne indiquant l'endroit où les conducteurs doivent céder le passageParagraphe 33

Ce paragraphe se lira comme suit :

"La largeur minimale de la ligne devrait être de 0,20 m (8 pouces) et la largeur maximale de 0,60 m (24 pouces) (diagramme A-34 (a)). La longueur des traits devrait être au moins le double de leur largeur. La ligne peut être remplacée par des triangles juxtaposés sur le sol et dont la pointe est dirigée vers le conducteur auquel s'adresse l'obligation de céder le passage. Ces triangles devraient avoir une base de 0,40 m (16 pouces) au moins et de 0,60 m (24 pouces) au plus et une hauteur de 0,60 m (24 pouces) au moins et de 0,70 m (28 pouces) au plus (diagramme A-34 (b))."

Paragraphe 35

Ce paragraphe se lira comme suit :

"La ou les marque(s) mentionné(s) au paragraphe 34 peuvent être complétée(s) par un triangle dessiné sur la chaussée et dont les diagrammes A-34 et A-35 donnent des exemples."

D. Passages pour piétonsParagraphe 37

Ce paragraphe se lira comme suit :

"L'espacement entre les bandes qui marquent les passages pour piétons devrait être au moins égal à la largeur de ces bandes et ne pas être supérieur au double de cette largeur : la largeur totale d'un espacement et d'une bande devrait être comprise entre 0,80 m (2 pieds 8 pouces) et 1,40 m (4 pieds 8 pouces). La largeur minimale recommandée pour les passages pour piétons est de 2,50 m (8 pieds) sur les routes où la vitesse est limitée à 60 km (37 milles) par heure ou moins (diagramme A-36). Sur les autres routes, la largeur minimale des passages pour piétons est de 4 m (13 pieds). Pour des raisons de sécurité, les passages pour piétons situés sur ces routes devraient être équipés de feux de signalisation."

E. Passages pour cyclistesParagraphe 38

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Les passages pour cyclistes devraient être indiqués par deux lignes discontinues. Ces lignes discontinues seraient constituées de préférence par des carrés (0,40 - 0,60) x (0,40 - 0,60) m [(16 - 24) x (16 - 24) pouces] séparés par des intervalles égaux à leur côté. La largeur du passage ne devrait pas être inférieure à 1,80 m (6 pieds) pour les pistes cyclables à sens unique et à 3 m (9 pieds 9 pouces) pour les pistes cyclables à circulation dans les deux sens. Aux passages obliques, les carrés pourraient être remplacés par des parallélogrammes dont les côtés seraient respectivement parallèles à l'axe de la route et à l'axe de la piste (diagramme A-37). Les plots et clous ne devraient pas être utilisés. Le diagramme A-38 donne un exemple d'intersection où la piste cyclable fait partie d'une route prioritaire."

9. Ad Annexe 8 à la Convention (Marques routières) - Chapitre IV (Autres marques)

A. Flèches de présignalisationParagraphe 39

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Sur les routes ayant un nombre suffisant de voies de circulation pour permettre une ségrégation des véhicules à l'approche d'une intersection, les voies qui doivent être utilisées peuvent être indiquées au moyen de flèches de présignalisation apposées sur la surface de la chaussée (diagrammes A-39 à A-41). Des flèches de présignalisation peuvent aussi être employées sur les routes à

sens unique pour confirmer le sens de la circulation. La longueur des flèches de présignalisation ne devrait pas être inférieure à 2 m (6 pieds 7 pouces). Les flèches de présignalisation peuvent être complétées par des inscriptions sur la chaussée."

B. Lignes parallèles obliquesParagraphe 40

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Les lignes parallèles obliques devraient être inclinées de façon à écarter la circulation de la zone qu'elles délimitent. Des marques en chevrons, également inclinées de façon à écarter la circulation du point dangereux, peuvent être utilisées aux points de divergence et de convergence (diagramme A-42). Le diagramme A-42 (a) donne un exemple de zone dans laquelle les véhicules circulant du côté de la ligne continue ne doivent pas entrer et dans laquelle les véhicules circulant du côté de la ligne discontinue ne peuvent pénétrer qu'avec prudence. Le diagramme A-21 indique le marquage de zones dont l'entrée est absolument interdite."

C. InscriptionsParagraphe 42

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Les lettres et les chiffres devraient être allongés considérablement dans la direction de la circulation, en raison de l'angle très faible sous lequel les inscriptions sont vues par les conducteurs. Lorsque les vitesses d'approche ne dépassent pas 60 km (37 milles) par heure, les lettres et les chiffres devraient avoir une longueur minimale de 1,60 m (5 pieds 4 pouces) (diagrammes A-43 à A-48). Lorsque les vitesses d'approche dépassent 60 km/h, les lettres et les chiffres devraient avoir une longueur minimale de 2,50 m (8 pieds). Les diagrammes A-49 à A-54 donnent des exemples de lettres et de chiffres de 4 m de longueur."

Paragraphe 43

La disposition de ce paragraphe ne sera pas appliquée.

E. Marques sur la chaussée et sur les ouvrages annexes de la routei) Marques indiquant les restrictions au stationnementParagraphe 45

Ce paragraphe se lira comme suit :

"Les diagrammes A-55 et A-56 donnent des exemples de marques indiquant une interdiction de stationnement."

ii) Marques sur obstaclesParagraphe 46

Ce paragraphe se lira comme suit :

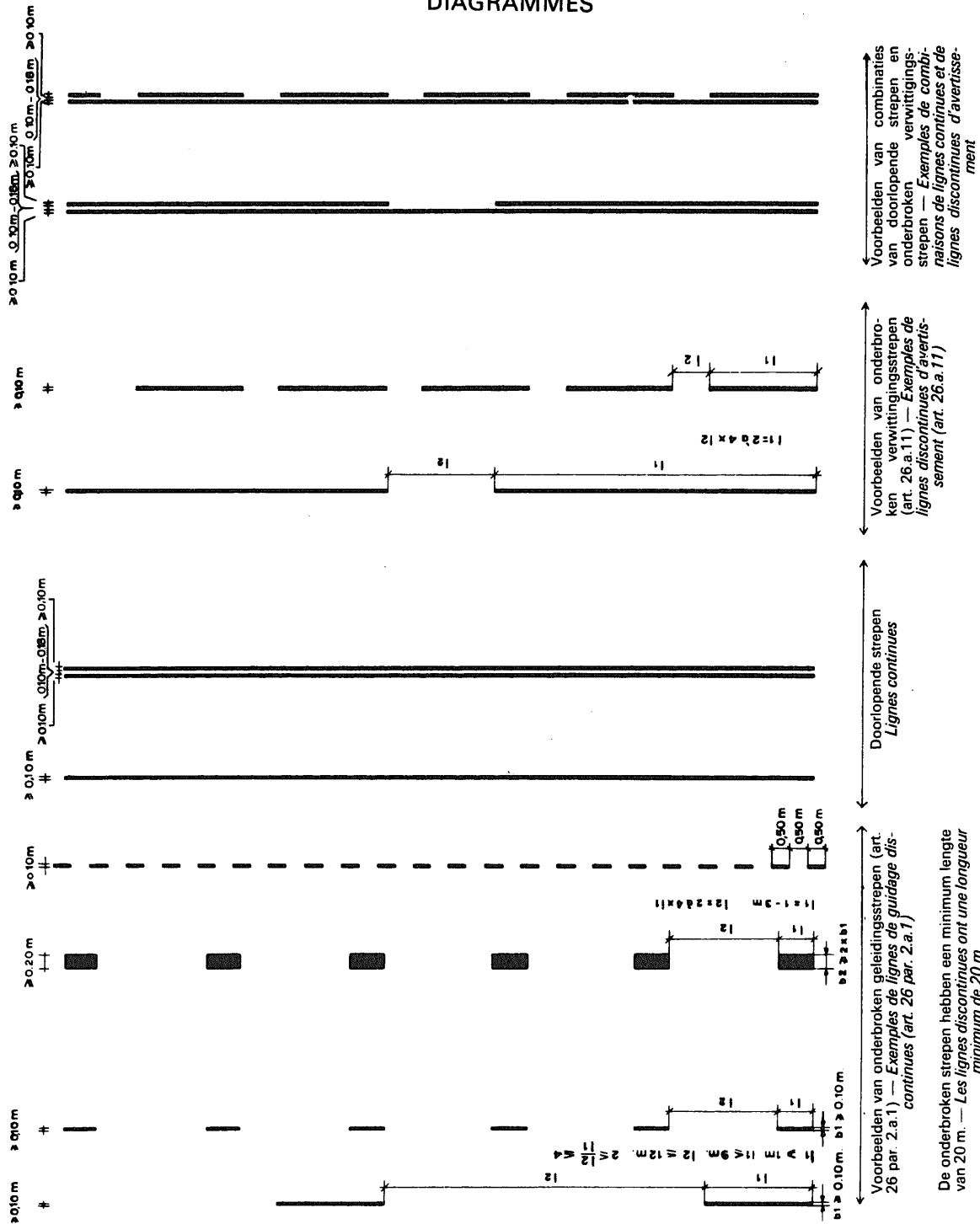
"Le diagramme A-57 donne un exemple de marques sur un obstacle. Pour effectuer ce marquage, il devrait être employé des bandes alternées noires et blanches ou noires et jaunes."

DIAGRAMMES

VOIR PAGES 179 A 240

DIAGRAMS DIAGRAMMES

Diagram A.1 — *Diagramme A.1*
Overlapse wegmærkingen — *Marques longitudinales*



De doorlopende strepen gebruikt om de rand van de rijbaan af te grenzen en die op dit diagram zijn afgebeeld of op andere, mogen vervangen worden door onderbroken strepen — Les lignes continues utilisées pour délimiter le bord de la chaussée apparaissant sur le présent diagramme ou sur les autres peuvent être remplacées par des lignes discontinues

Diagram A.2 — *Diagramme A.2*

Markering van rijbanen met verkeer in beide richtingen en twee rijstroken
Marquage des chaussées à double sens de circulation et à 2 voies

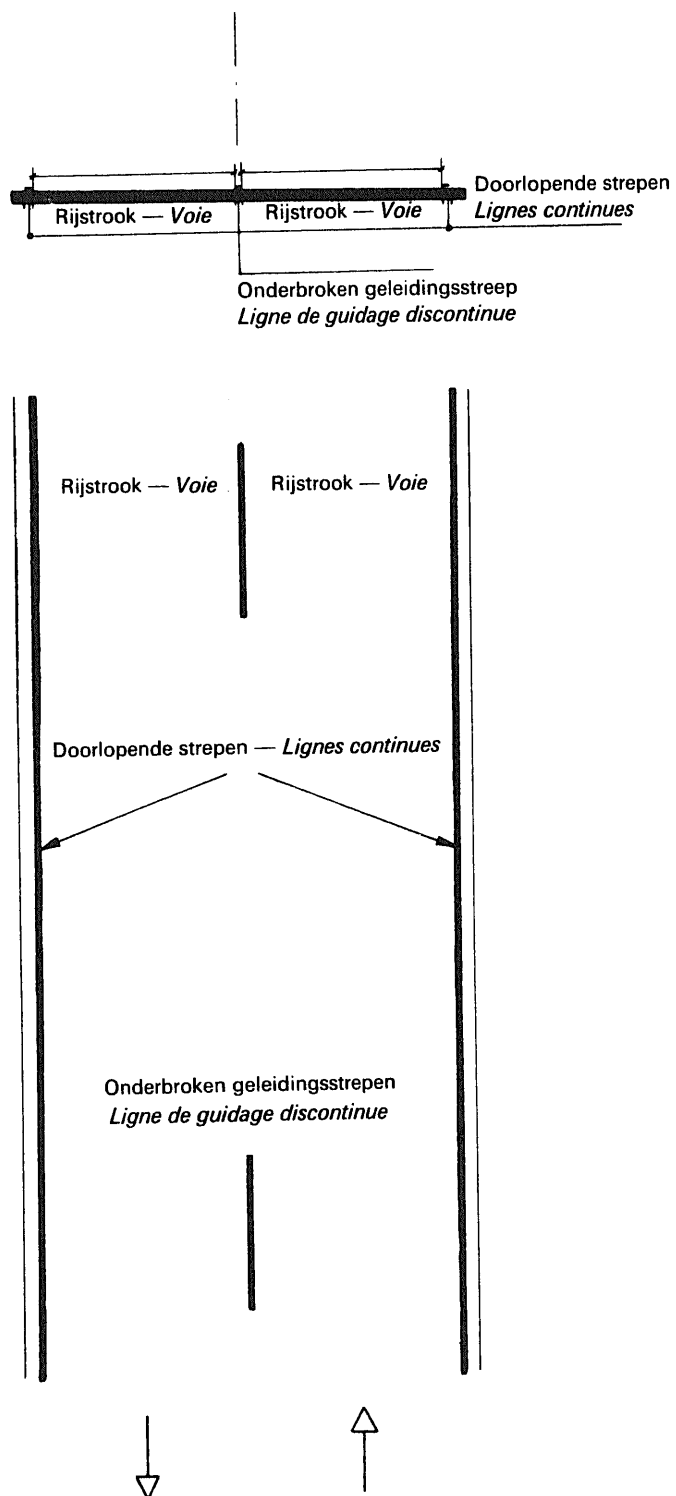


Diagram A.3 — *Diagramme A.3*

Markering van rijbanen met verkeer in beide richtingen en drie rijstroken
Marquage des chaussées à double sens de circulation et à trois voies

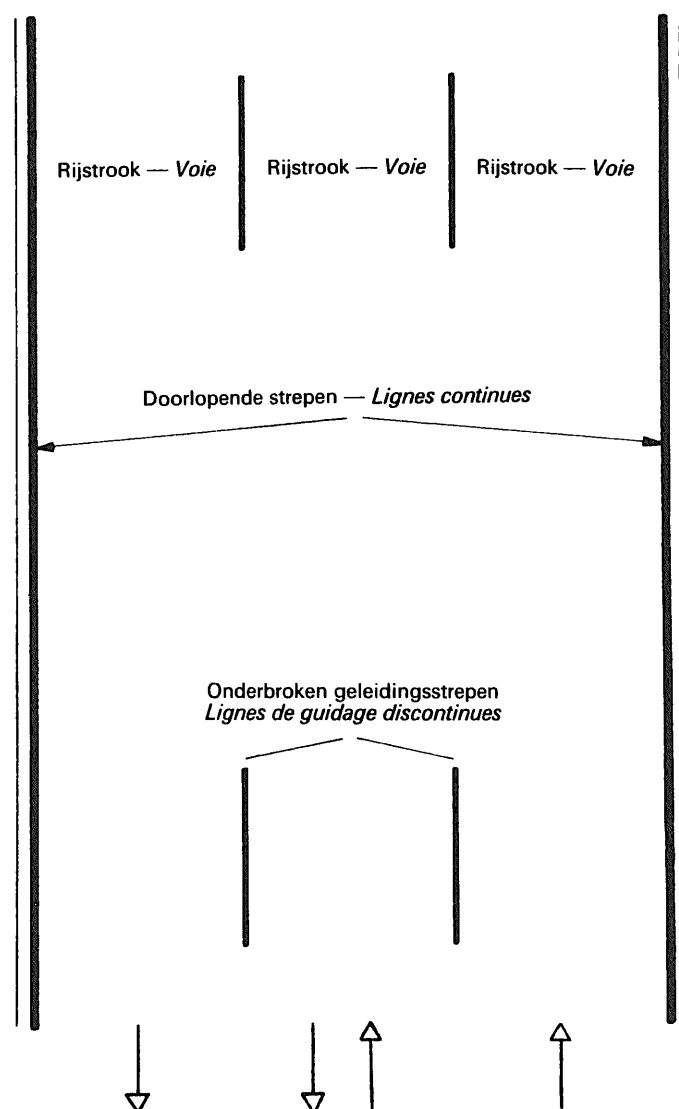
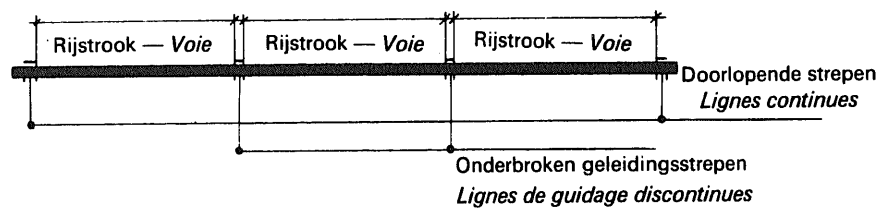
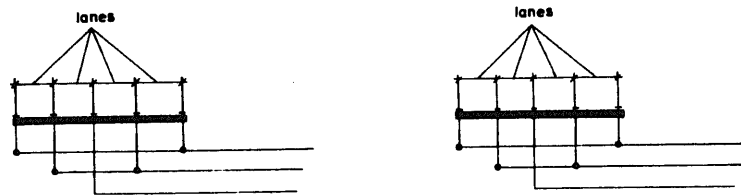


Diagram A.4 — *Diagramme A.4*

Markering van rijbanen met verkeer in beide richtingen en vier rijstroken of meer
Marquage des chaussées à double sens de circulation et à quatre voies ou plus



Doorlopende strepen — *Lignes continues*
Onderbroken geleidingsstreep — *Lignes de guidage discontinues*
Doorlopende geleidingsstreep — *Ligne de guidage continue*

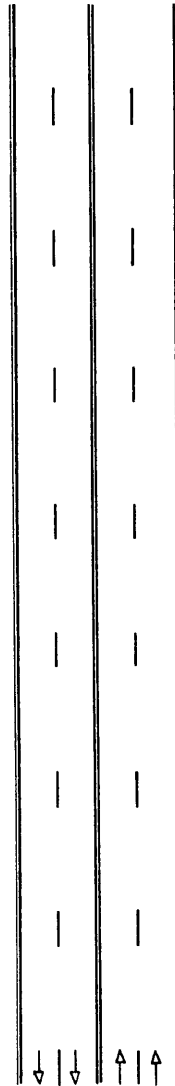
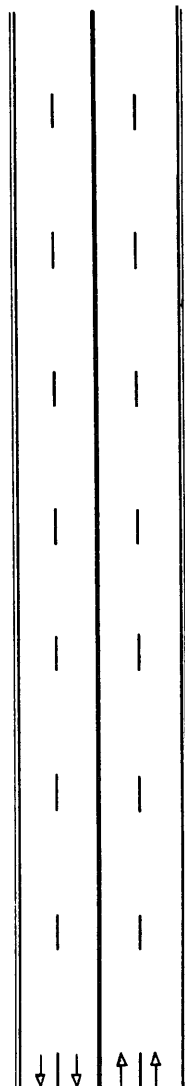


Diagram A.5 — *Diagramme A.5*

Markering van rijbanen met verkeer in beide richtingen en drie rijstroken waarvan een omkeerbaar
Marquage des chaussées à double sens de circulation et à trois voies dont une réversible

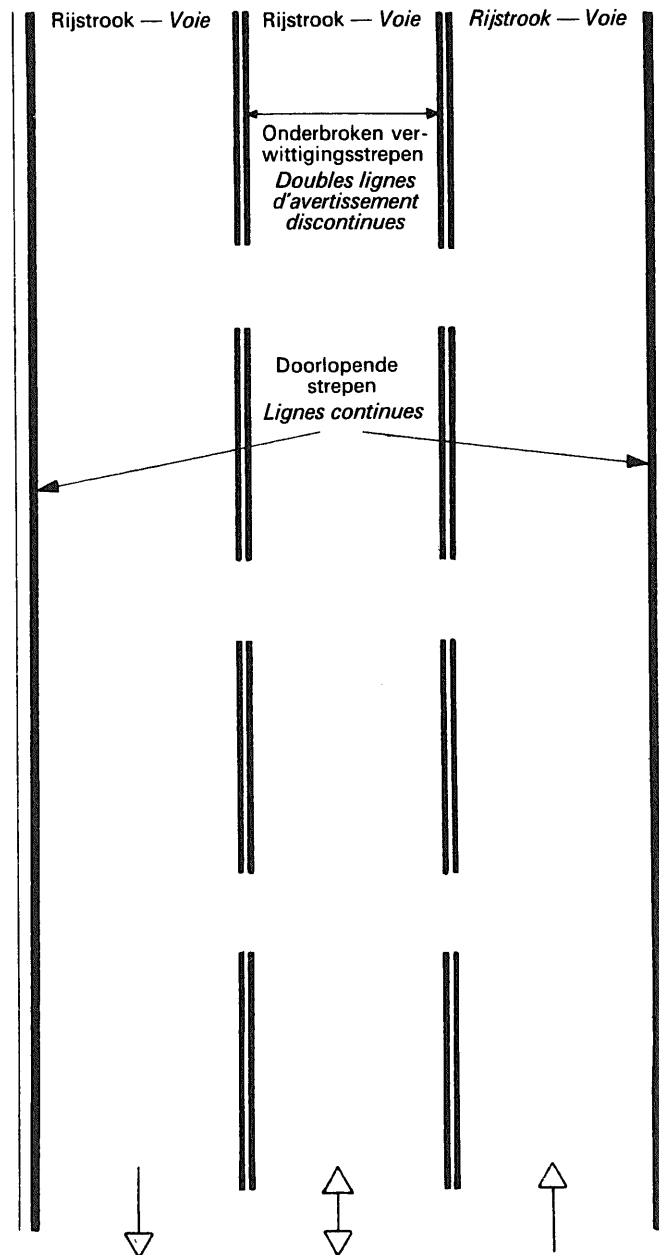
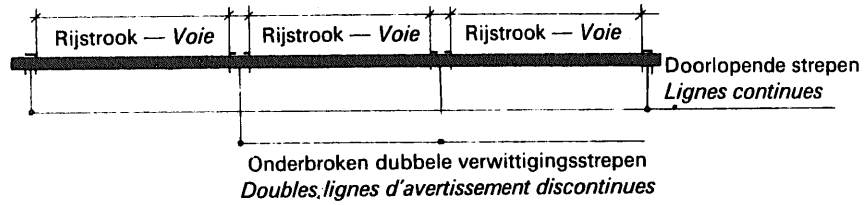


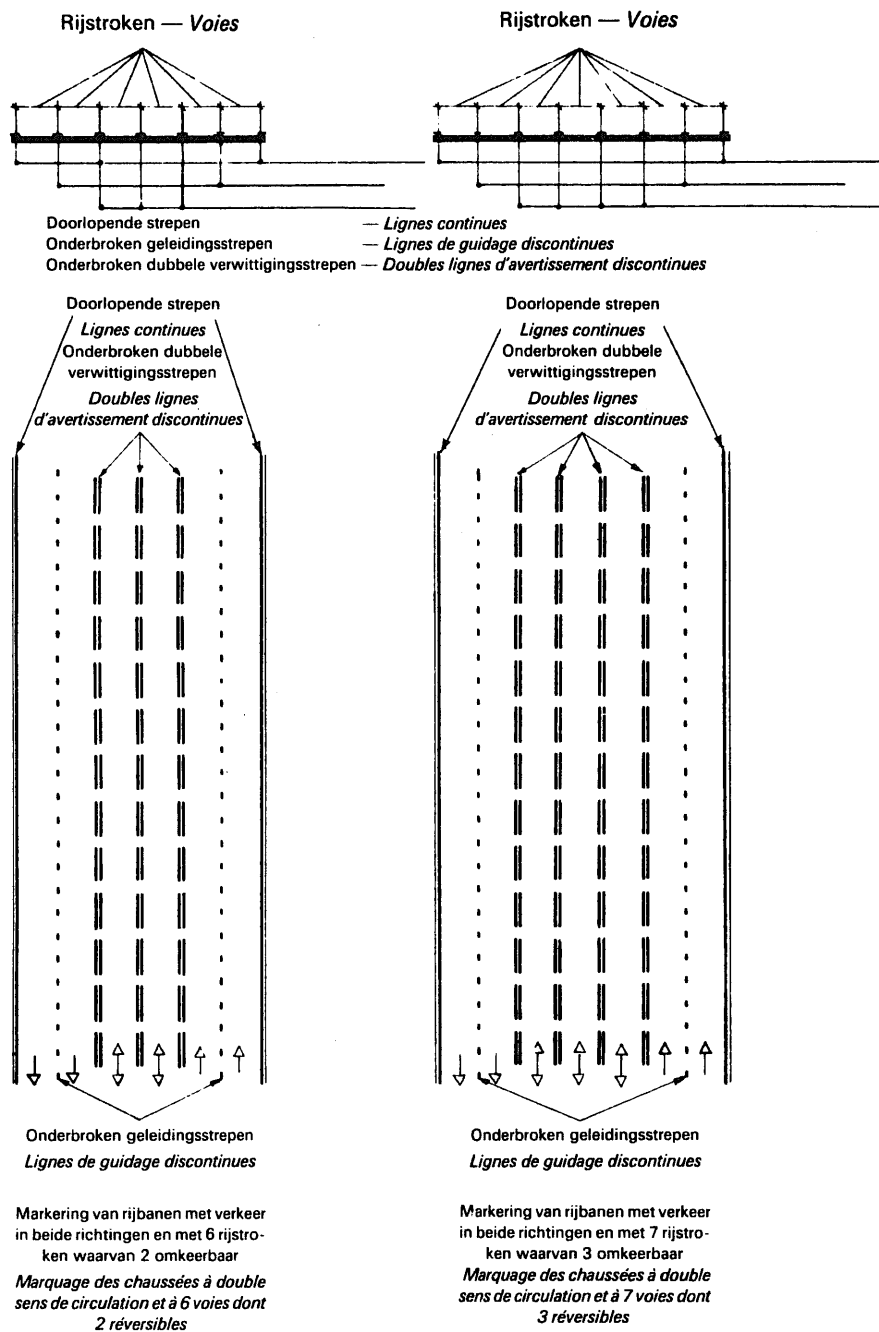
Diagram A.6 — *Diagramme A.6*

Diagram A.7 — *Diagramme A.7*
Markering van rijbanen met eenrichtingsverkeer
Marquage des chaussées unidirectionnelles

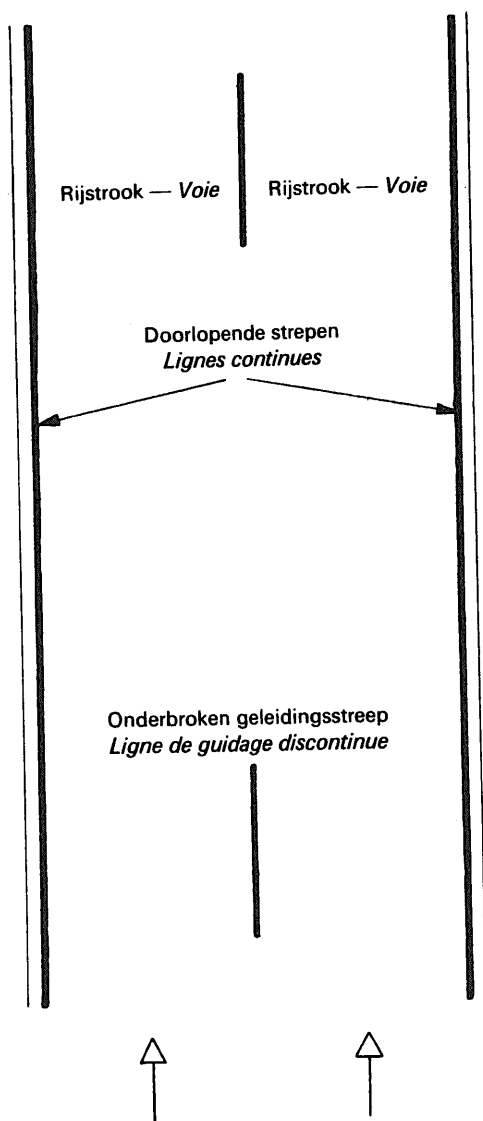
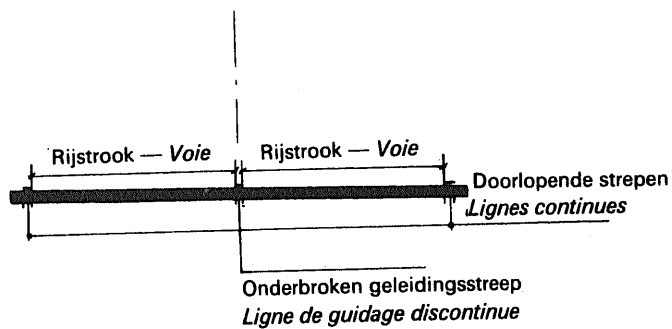


Diagram A.8 — *Diagramme A.8*

Markering van een rijbaan van autosnelweg
Marquage d'une chaussée d'autoroute

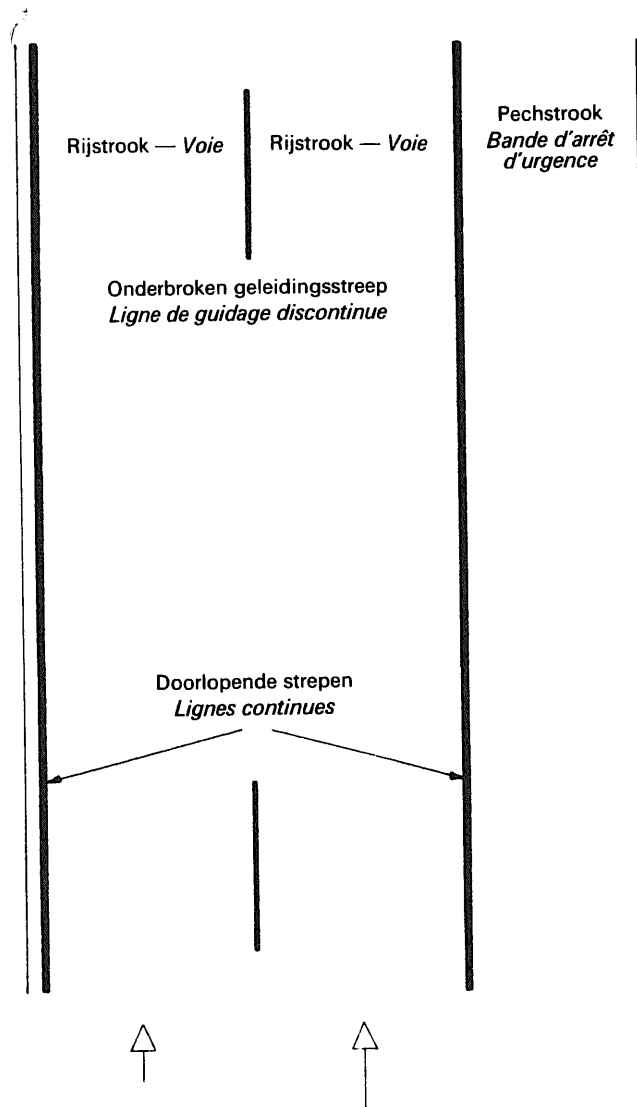
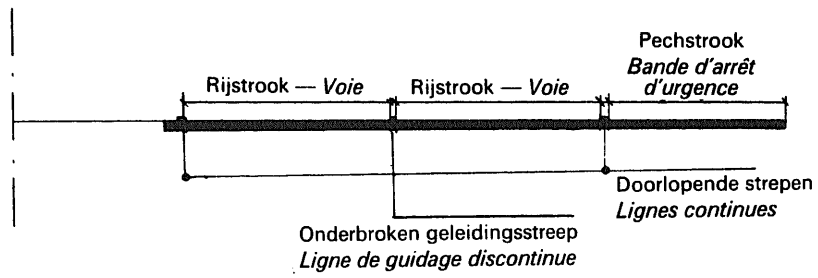


Diagram A.10 — *Diagramme A.10*
Vertragingstrook — *Voies de décélération*

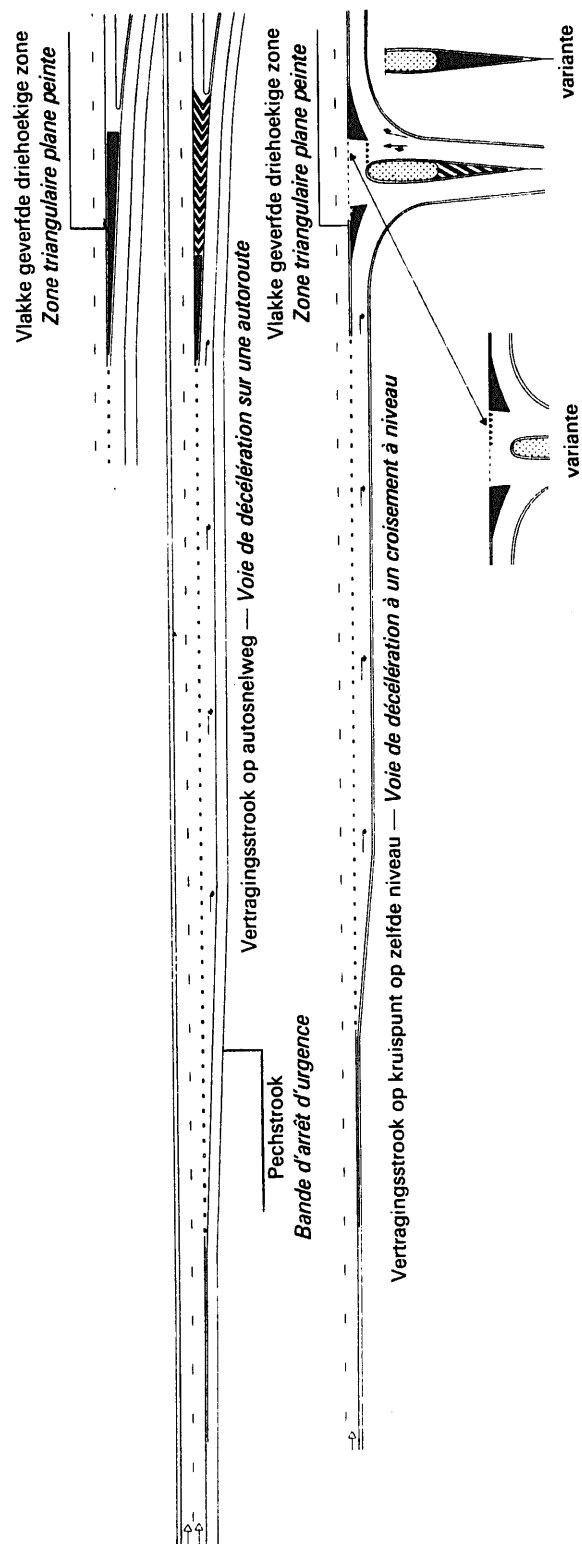
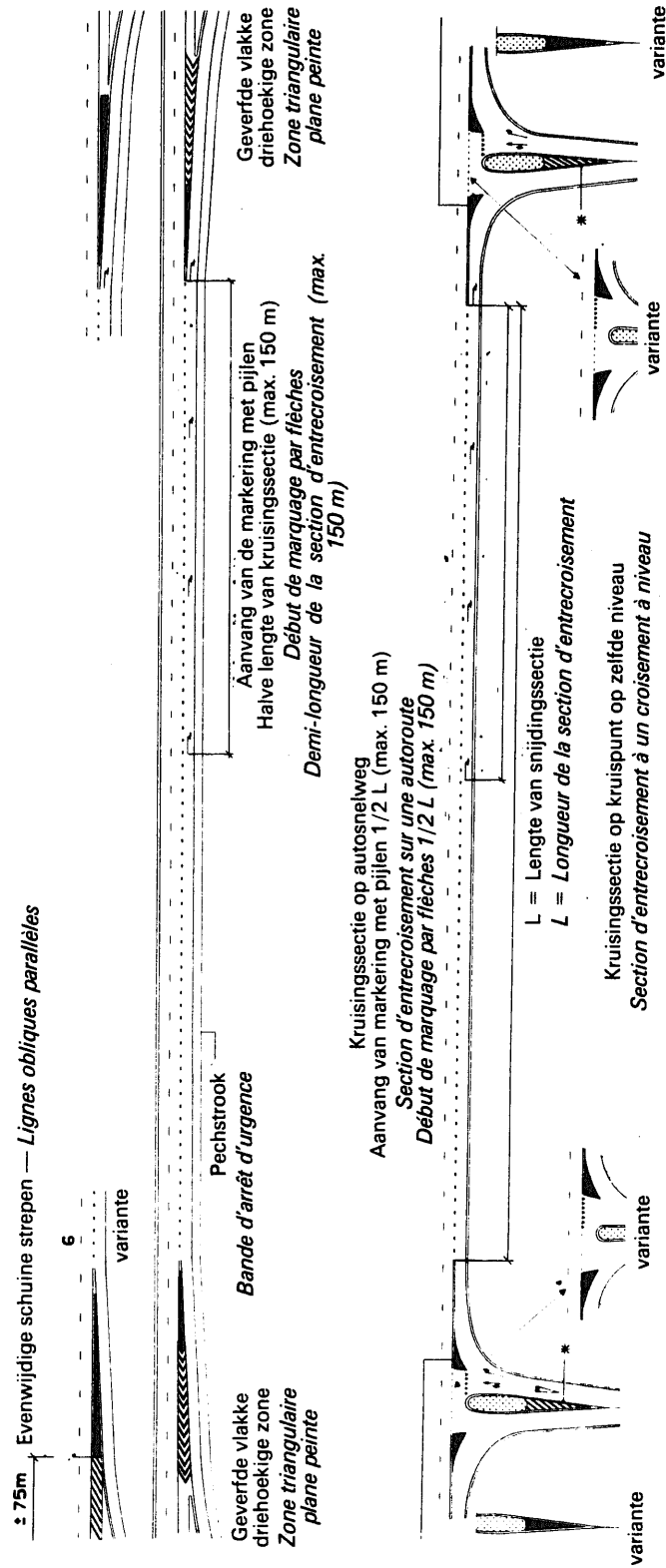


Diagram A.11 — *Diagramme A.11*
Combinatie van een versnellingsstrook en een vertragingstrook
(sectie waar zij mekaar kruisen)
Combinaison d'une voie d'accélération et d'une voie de décélération
(section d'entrecroisement)

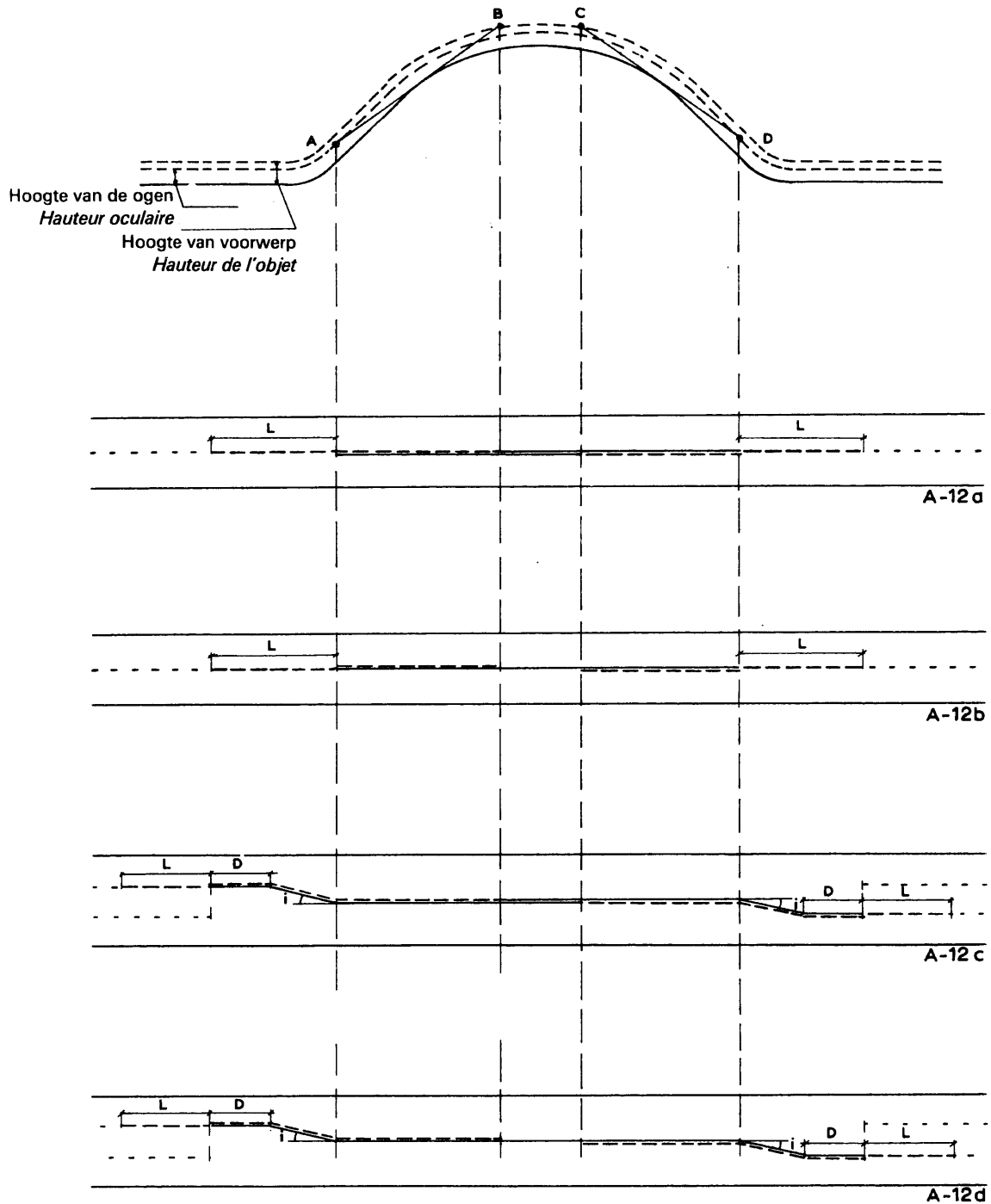


Niet verplicht verhoog: helling 1 : 8 of minder — *Surélévation facultative: pente 1 : 8 ou moins.*

Diagram A.12 — *Diagramme A.12*

Markering der bijbanen met verkeer in beide richtingen in de verticale bochten
waar de zichtbaarheidsafstand beperkt is

*Marquage des chaussées à double sens de circulation dans les courbes verticales
où la distance de visibilité est limitée*



D: Afstand afgelegd in 1 seconde — *Distance parcourue en 1 seconde*

L: $V > 60 \text{ km/h}$: $L \geq 100 \text{ m}$

$V \leq 60 \text{ km/h}$: $L \geq 50 \text{ m}$

I: $V > 60 \text{ km/h}$ helling 1 : 50 of minder — *inclinaison 1 : 50 ou moins*

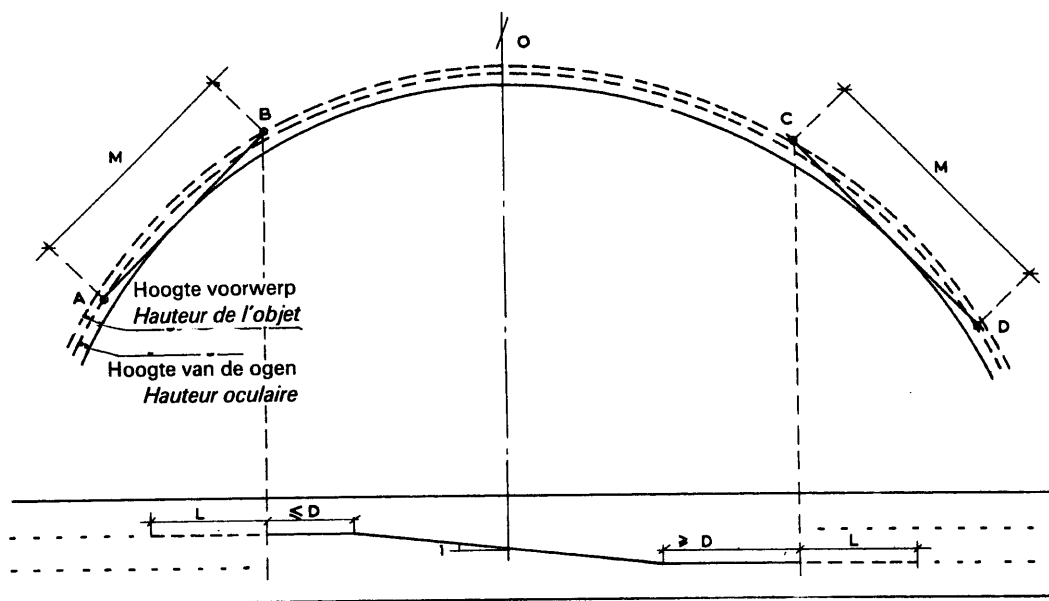
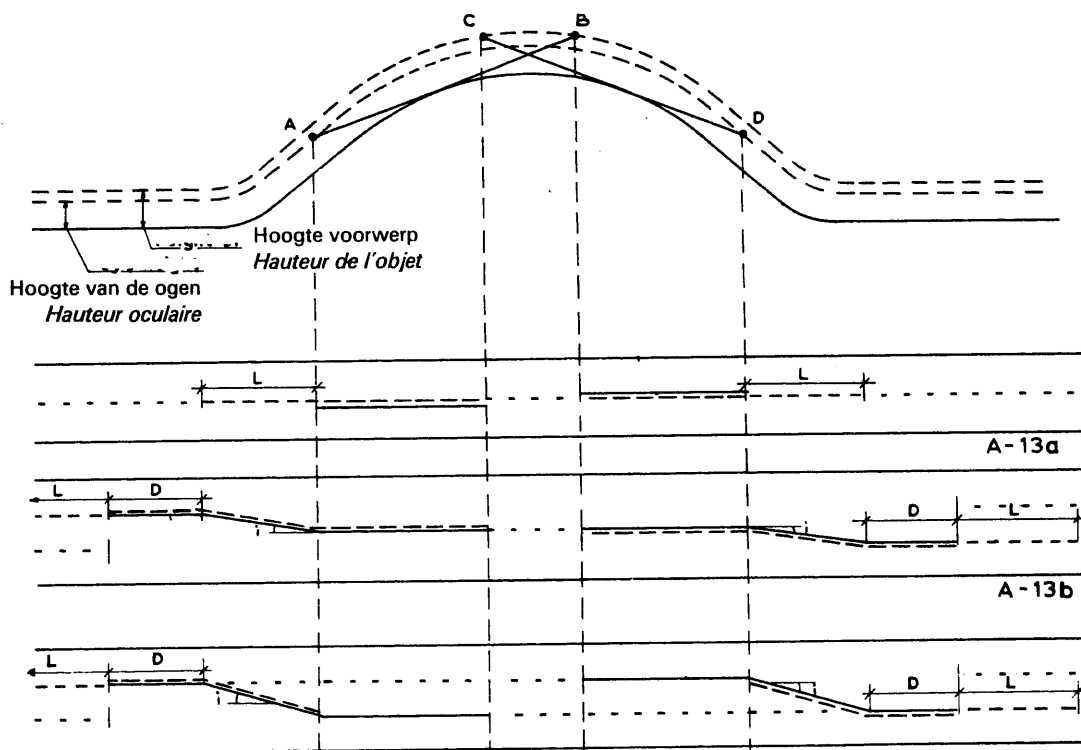
$V \leq 60 \text{ km/h}$ helling 1 : 20 of minder — *inclinaison 1 : 20 ou moins*

De pijlen zijn niet verplicht — *Les flèches sont facultatives*

Diagram A.12 — *Diagramme A.12* (Vervolg — Suite)

Markering van de rijbanen met verkeer in beide richtingen in de verticale bochten waar de zichtbaarheidsafstand beperkt is

Marquage des chaussées à double sens de circulation dans les courbes verticales où la distance de visibilité est limitée

Diagram A.13 — *Diagramme A.13*

M: zichtbaarheidsafstand — *Distance de visibilité*

L: $V > 60$ km/h: $L \geq 100$ m

$V \leq 60$ km/h: $L \leq 60$ m

D: Afstand afgelegd in 1 seconde — *Distance parcourue en 1 seconde*

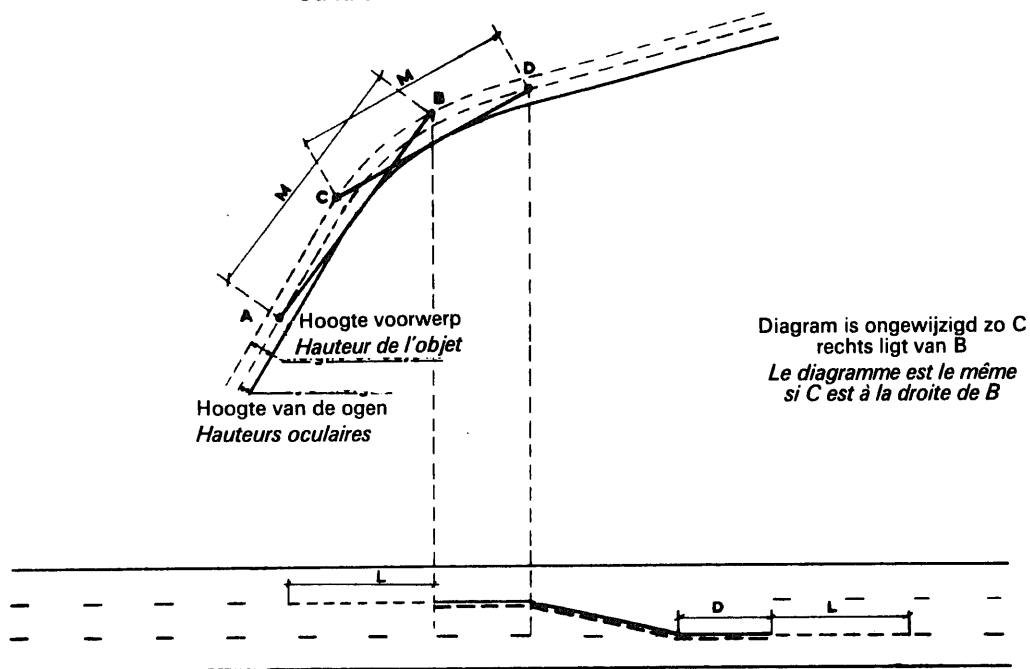
I: $V > 60$ km/h helling 1: 50 of minder — *inclinaison 1: 50 ou moins*

$V \leq 60$ km/h helling 1: 20 of minder — *inclinaison 1: 20 ou moins*

De pijlen zijn niet verplicht — *Les flèches sont facultatives*

Diagram A.14 — *Diagramme A.14*

Markering van de rijbanen met verkeer in beide richtingen in de verticale bochten
waar de zichtbaarheidsafstand beperkt is
*Marquage des chaussées à double sens de circulation dans les courbes verticales
où la distance de visibilité est limitée*

Diagram A.15 — *Diagramme A.15*

Markering van de rijbanen met verkeer in beide richtingen in de verticale bochten
waar de zichtbaarheidsafstand beperkt is
*Marquage des chaussées à double sens de circulation dans les courbes horizontales
où la distance de visibilité est limitée*

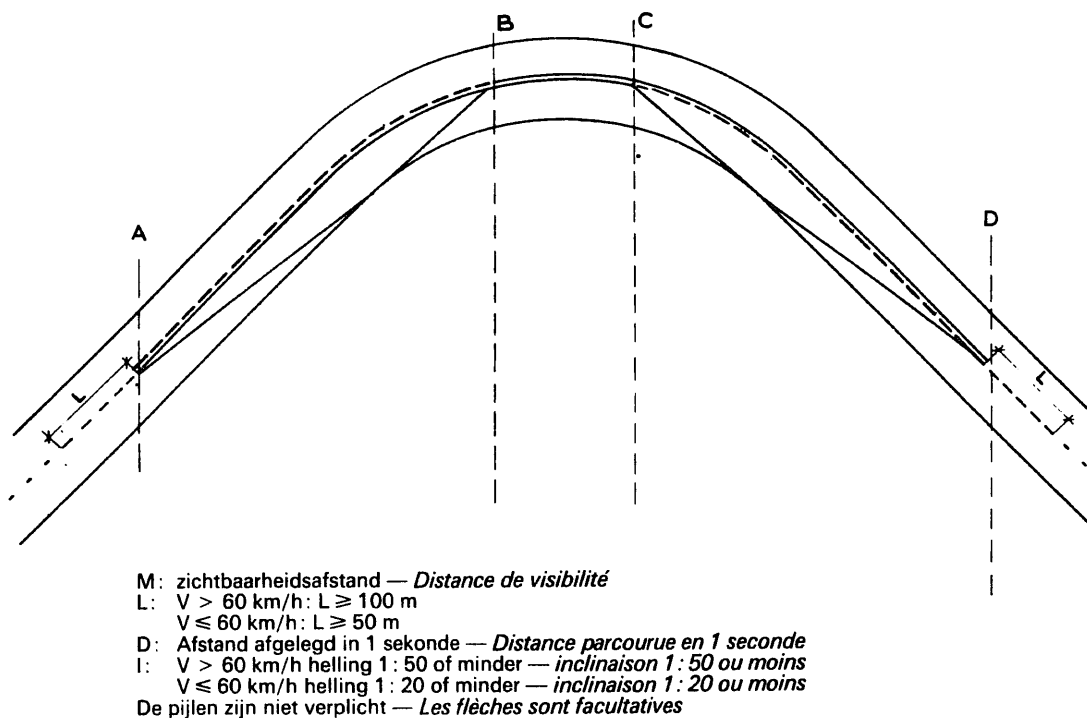
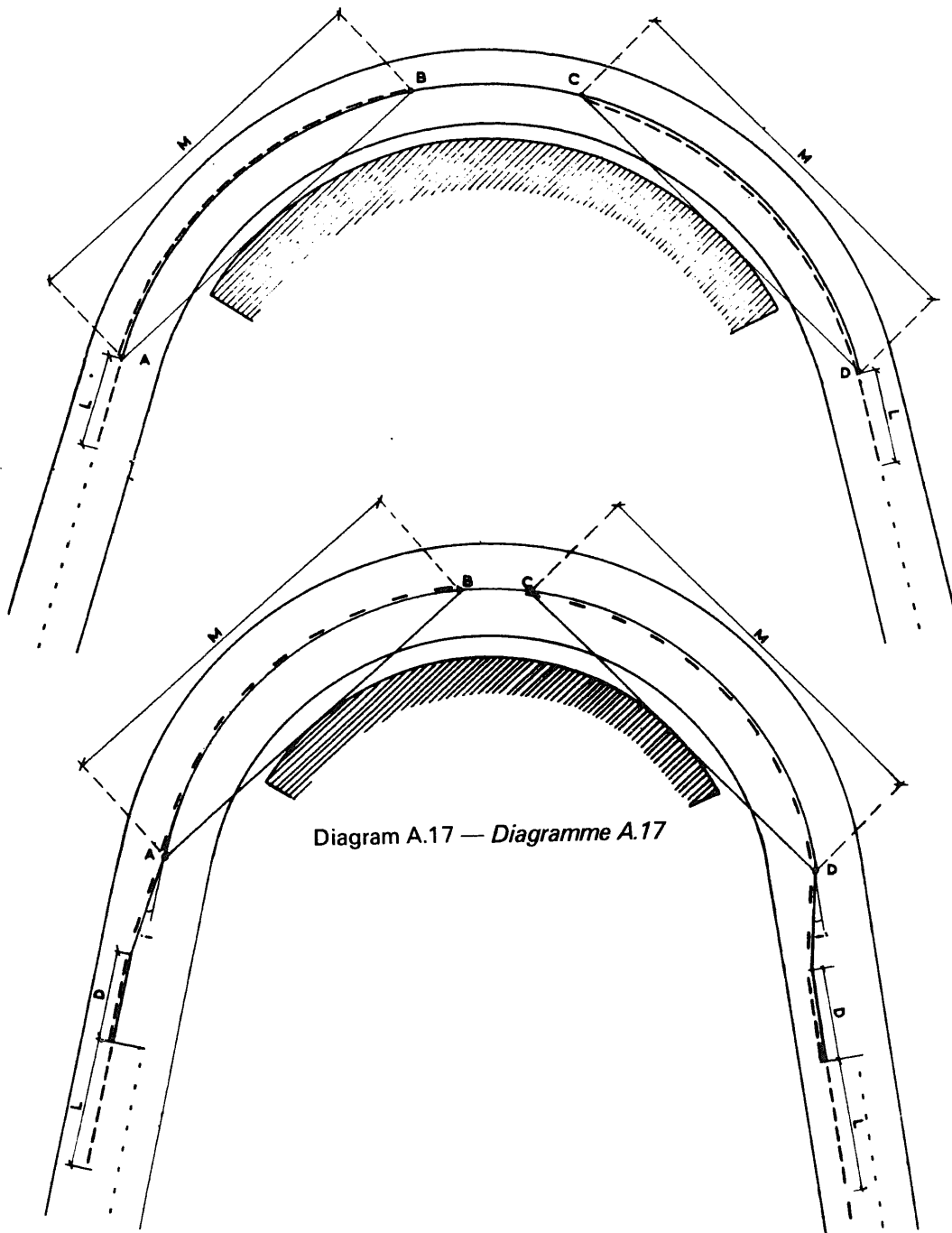


Diagram A.16 — *Diagramme A.16*

Markering der rijbanen met verkeer in beide richtingen in de horizontale bochten
waar de zichtbaarheidsafstand beperkt is
*Marquage des chaussées à double sens de circulation dans les courbes horizontales
où la distance de visibilité est limitée*

Diagram A.17 — *Diagramme A.17*

M: zichtbaarheidsafstand — *distance de visibilité*

L: $V > 60 \text{ km/h}$: $L \geq 100 \text{ m}$

$V \leq 60 \text{ km/h}$: $L \geq 50 \text{ m}$

D: afstand afgelegd in 1 seconde — *distance parcourue en 1 seconde*

I: $V > 60 \text{ km/h}$ helling 1: 50 of minder — *inclinaison 1: 50 ou moins*

$V \leq 60 \text{ km/h}$ helling 1: 20 of minder — *inclinaison 1: 20 ou moins*

De pijlen zijn niet verplicht — *Les flèches sont facultatives*

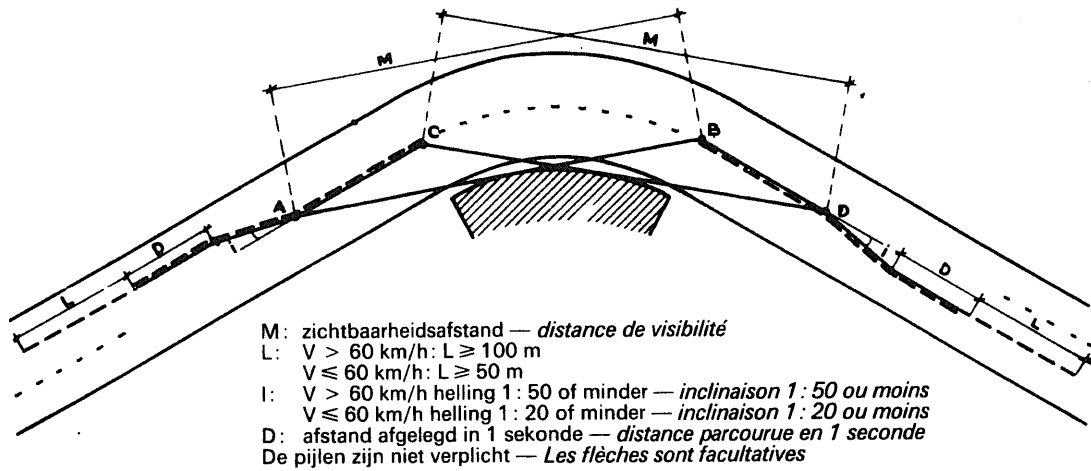
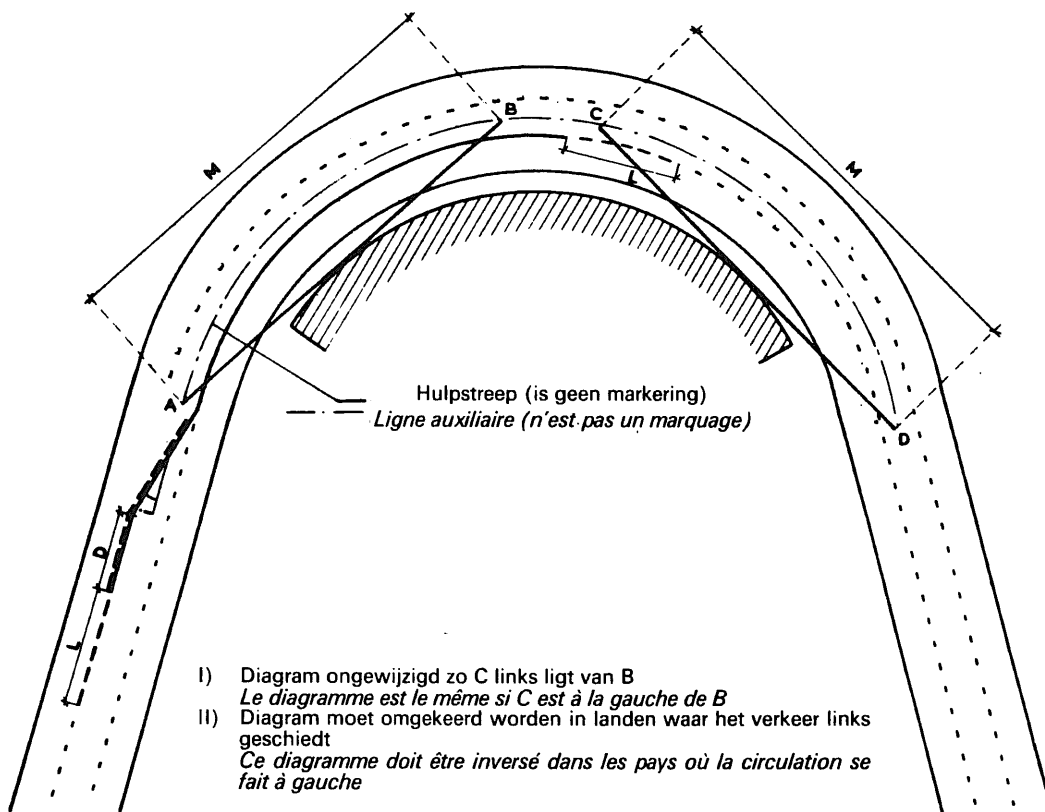
Diagram A.18 — *Diagramme A.18*Diagram A.19 — *Diagramme A.19*

Diagram A.20 — *Diagramme A.20*
 Breedtewijziging van het bruikbare deel van de rijbaan
Changement de largeur de la partie utilisable de la chaussée

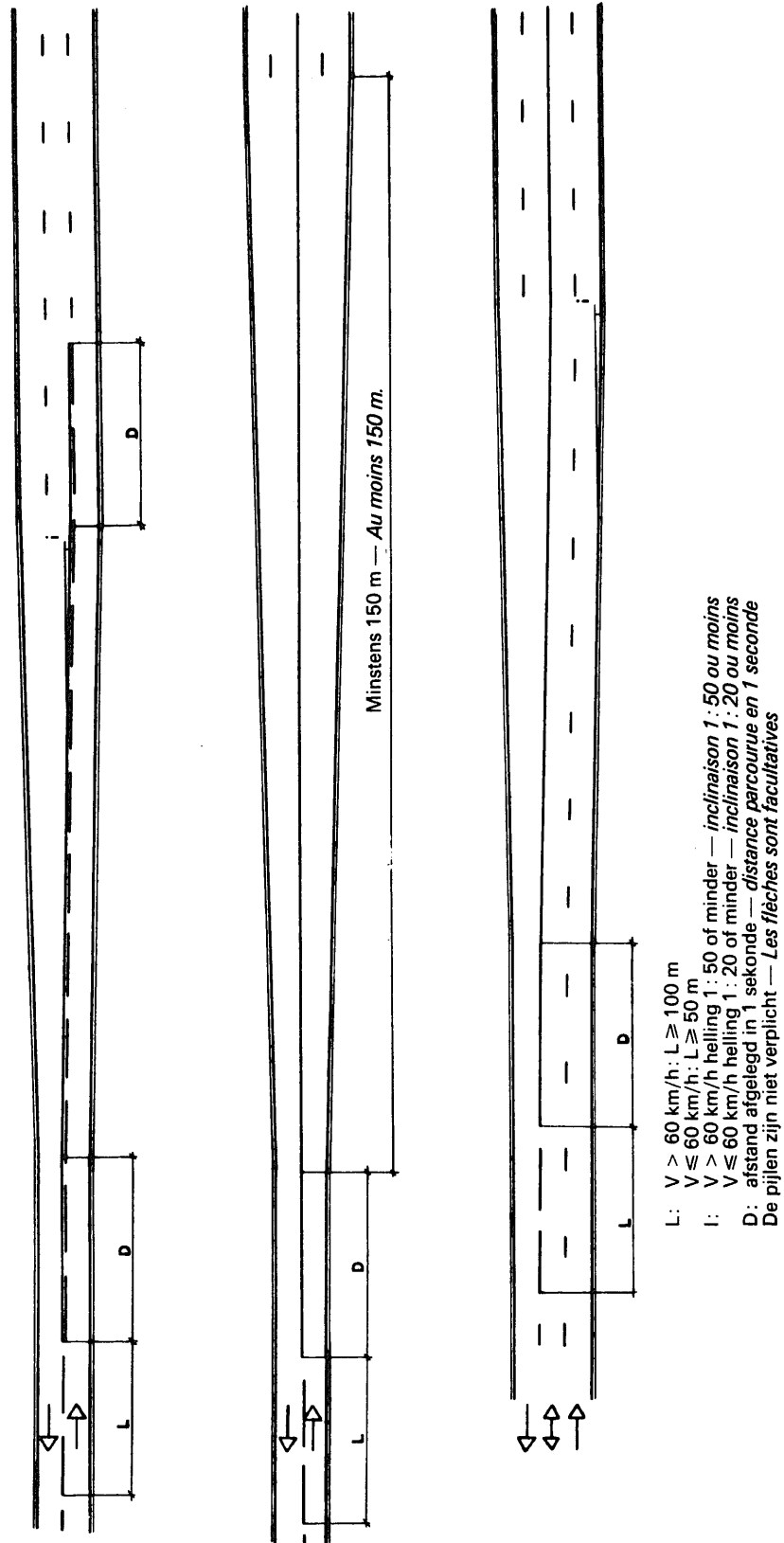
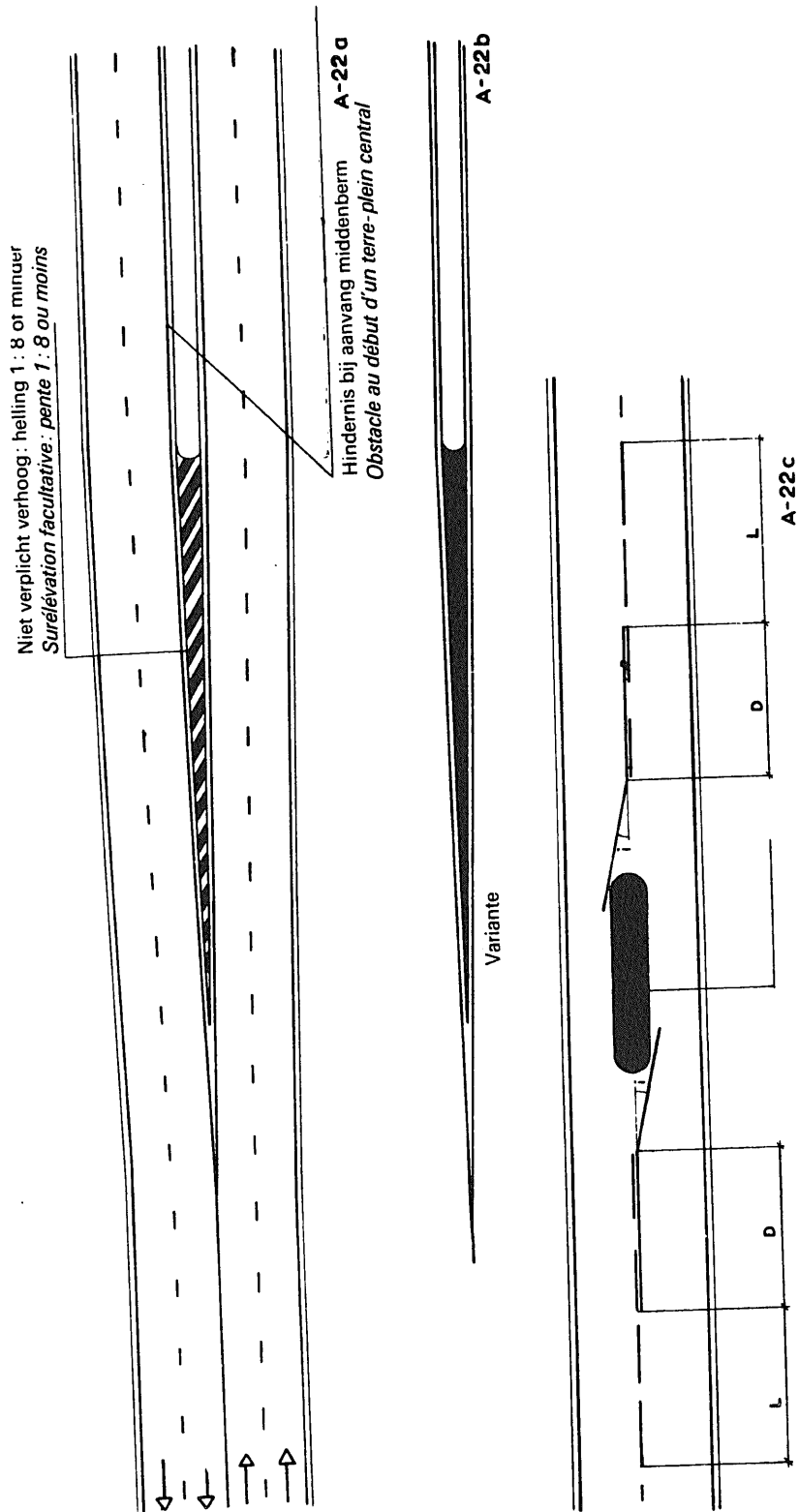


Diagram A.22 — *Diagramme A.22*
Markering van de rijbaan in de buurt van hindernissen
Marquage des chaussées au voisinage d'obstacles



- L: $V > 60 \text{ km/h}$: $L \geq 100 \text{ m}$
 $V \leq 60 \text{ km/h}$: $L \geq 50 \text{ m}$
l: $V > 60 \text{ km/h}$ helling 1 : 50 of minder — *inclinaison 1 : 50 ou moins*
 $V \leq 60 \text{ km/h}$ helling 1 : 20 of minder — *inclinaison 1 : 20 ou moins*
D: afstand afgelegd in 1 seconde — *distance parcourue en 1 seconde*

Diagram A.23 — *Diagramme A.23*
Rijstrookverminderingspijlen — *Flèche de rabattement*

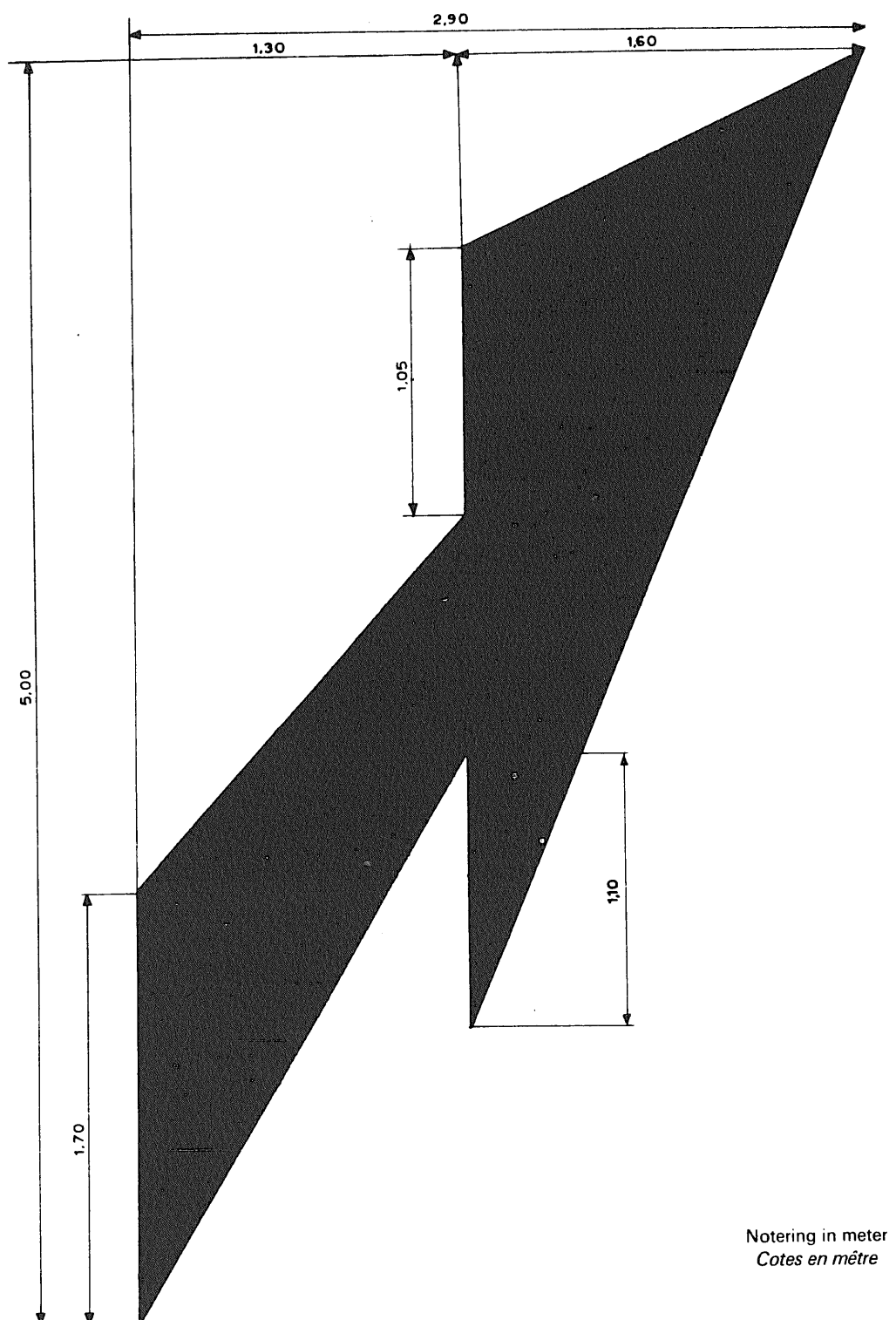
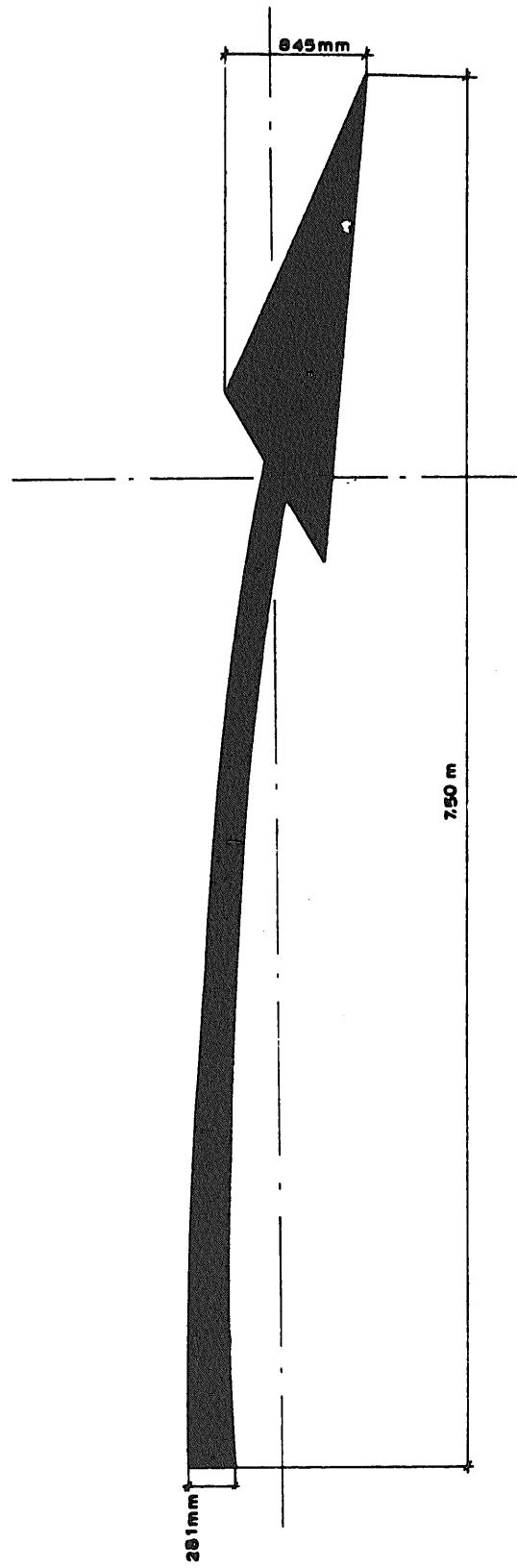


Diagram A.24 — *Diagramme A.24*
Rijstrookverminderingsspijlen
Flèche de rabattement



Schaal 1 : 30
Echelle 1 : 30

Diagram A.25 — *Diagramme A.25*
 Gebruik van rijstrookverminderingsspijlen
Utilisation des flèches de rabattement

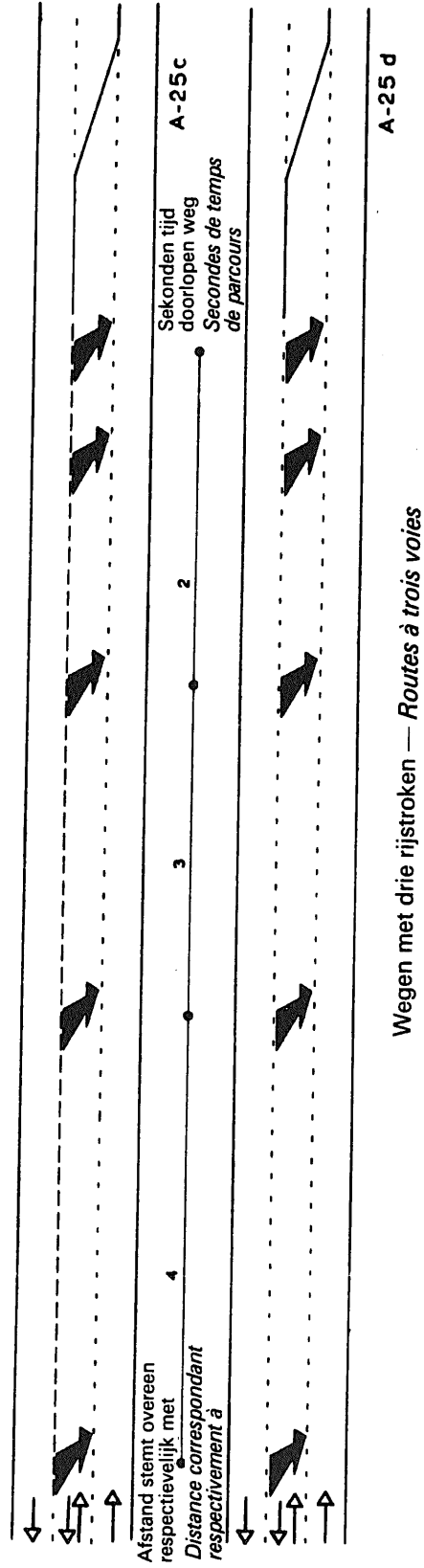
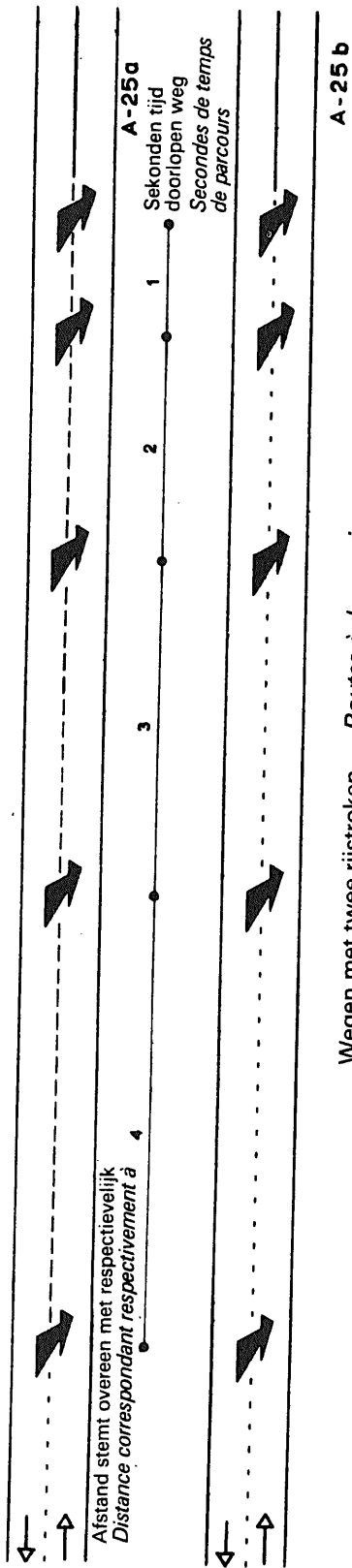


Diagram A.26 — *Diagramme A.26*
Gebruik van rijstrookverminderingsspijlen
Utilisation des fleches de rabattement

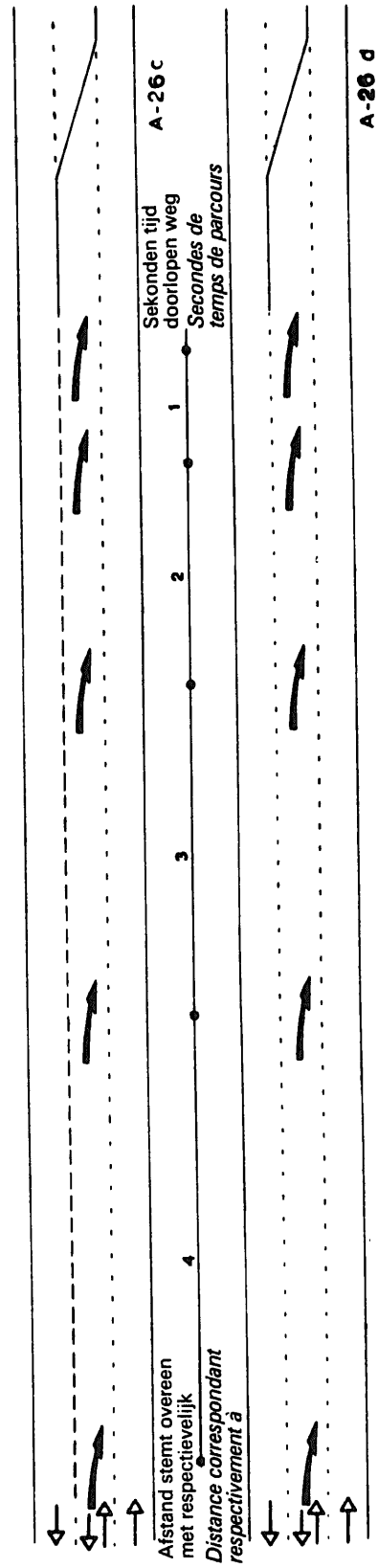
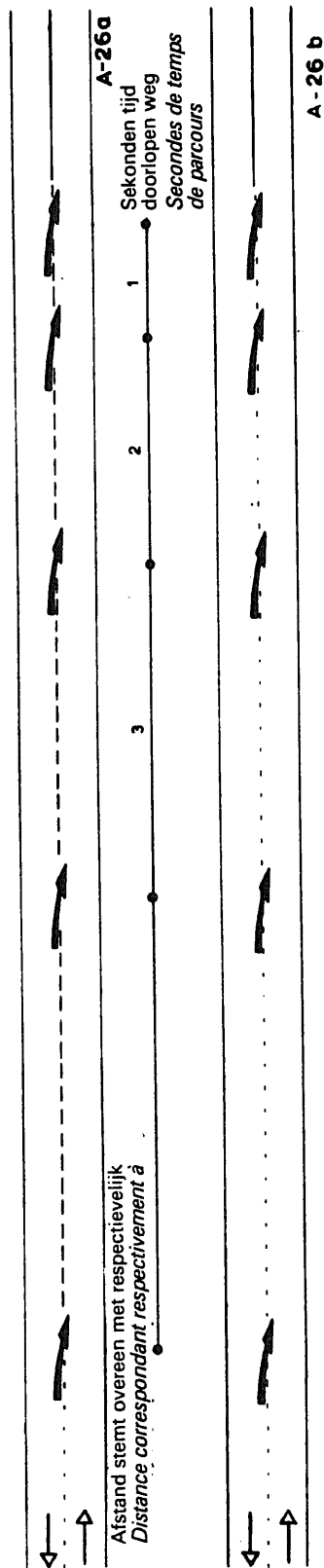


Diagram A.27 — *Diagramme A.27*

Markering van de rijbaan in de nabijheid van hindernissen
Marquage de la chaussée à proximité d'obstacles

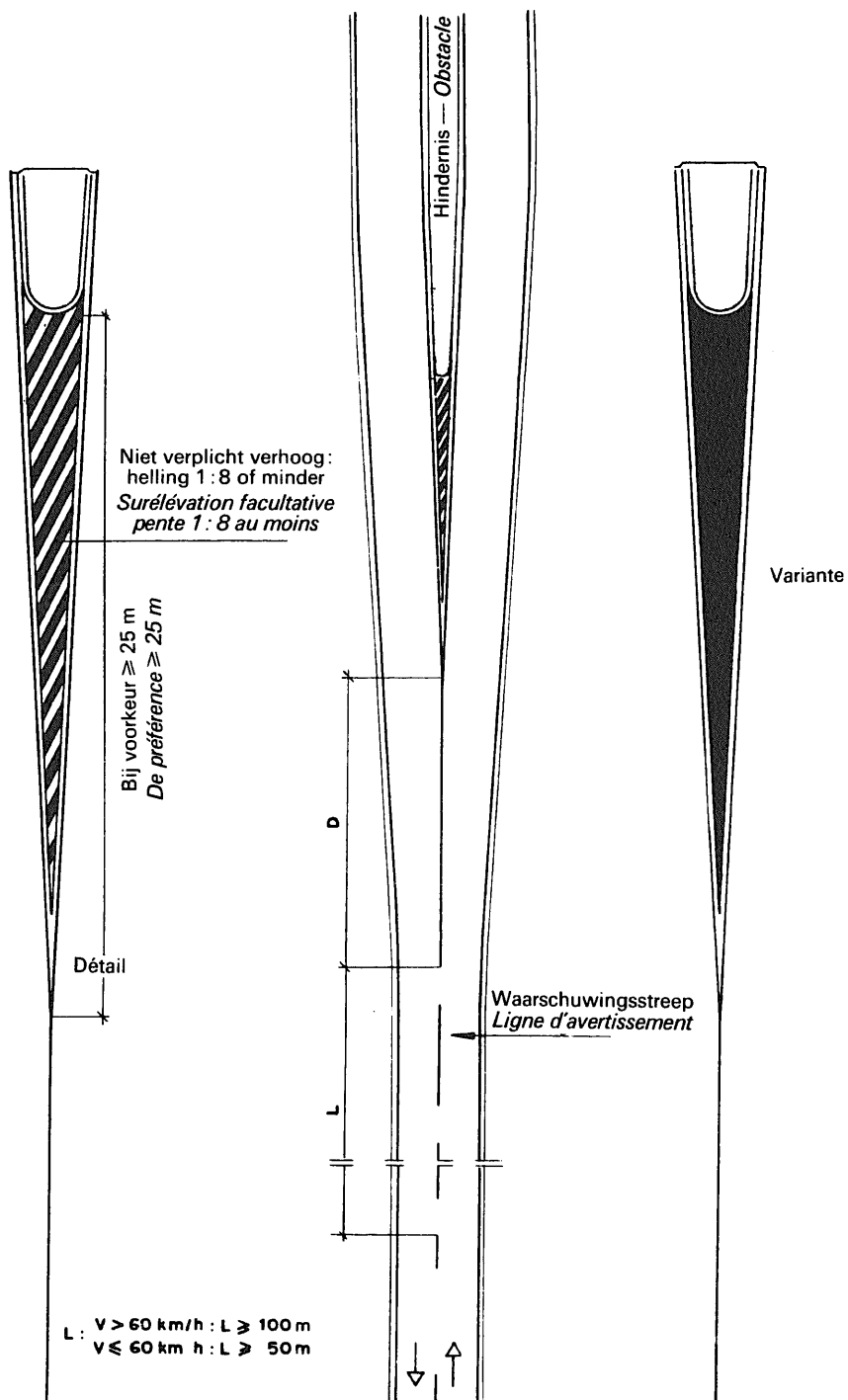


Diagram A.28 — *Diagramme A.28*
Markering met geleidingsstrepen op kruispunten
Marquage avec lignes de guidage aux intersections

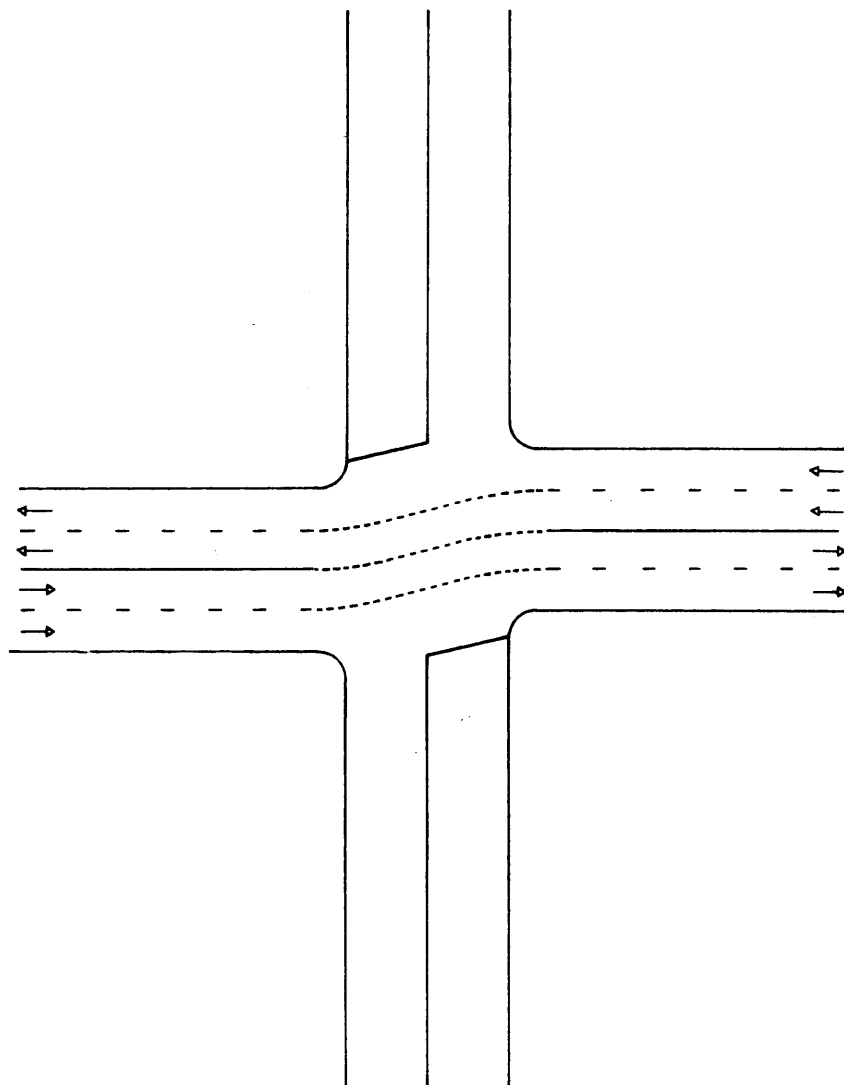


Diagram A.29 a — *Diagramme A.29 a*

Markering met geleidingsstrepen en pijlen op kruispunten
Marquage avec lignes de guidage et flèches aux intersections

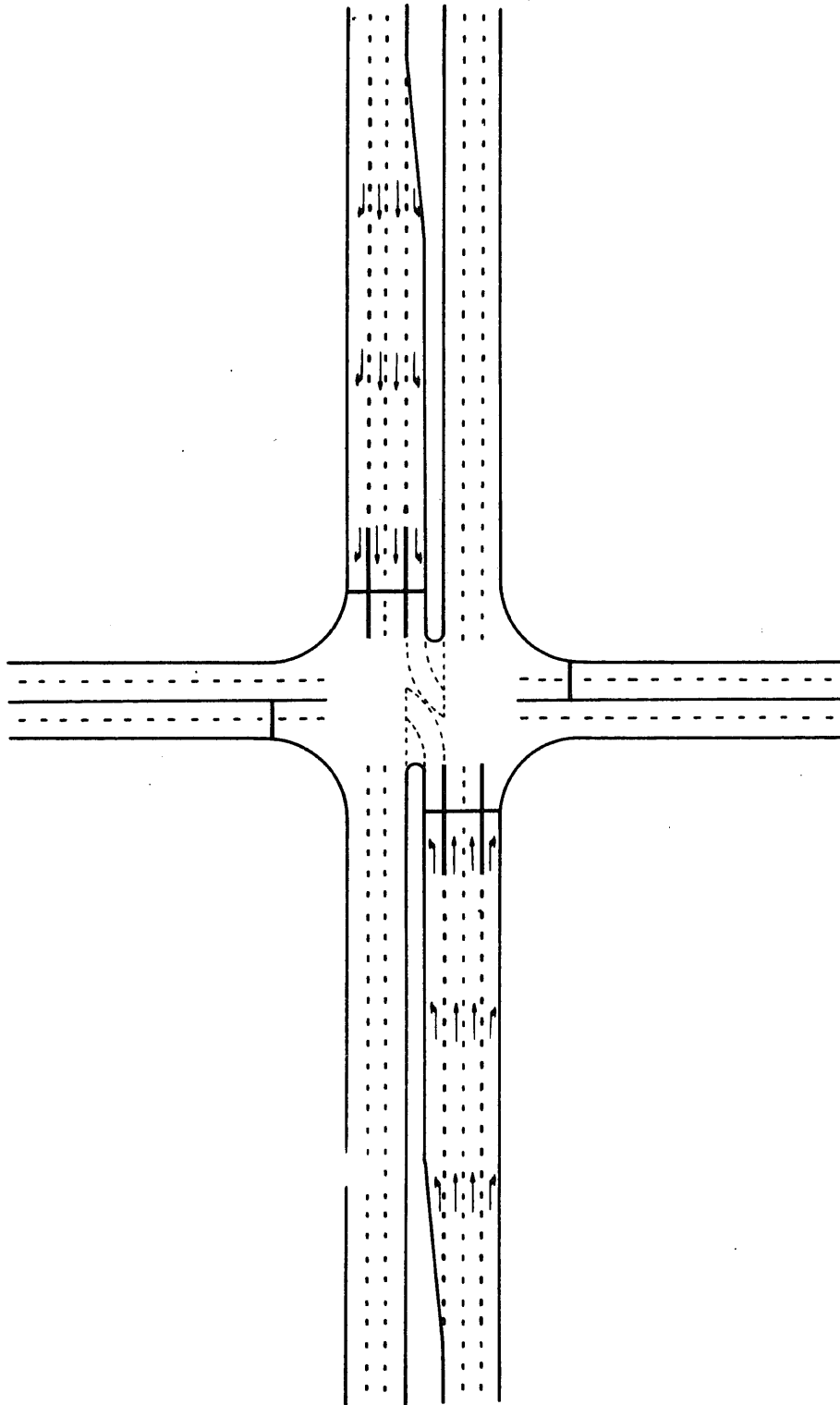


Diagram A.29 b — *Diagramme A.29 b*

Markering met geleidingsstrepen en pijlen op kruispunten
Marquage avec lignes de guidage et flèches aux intersections

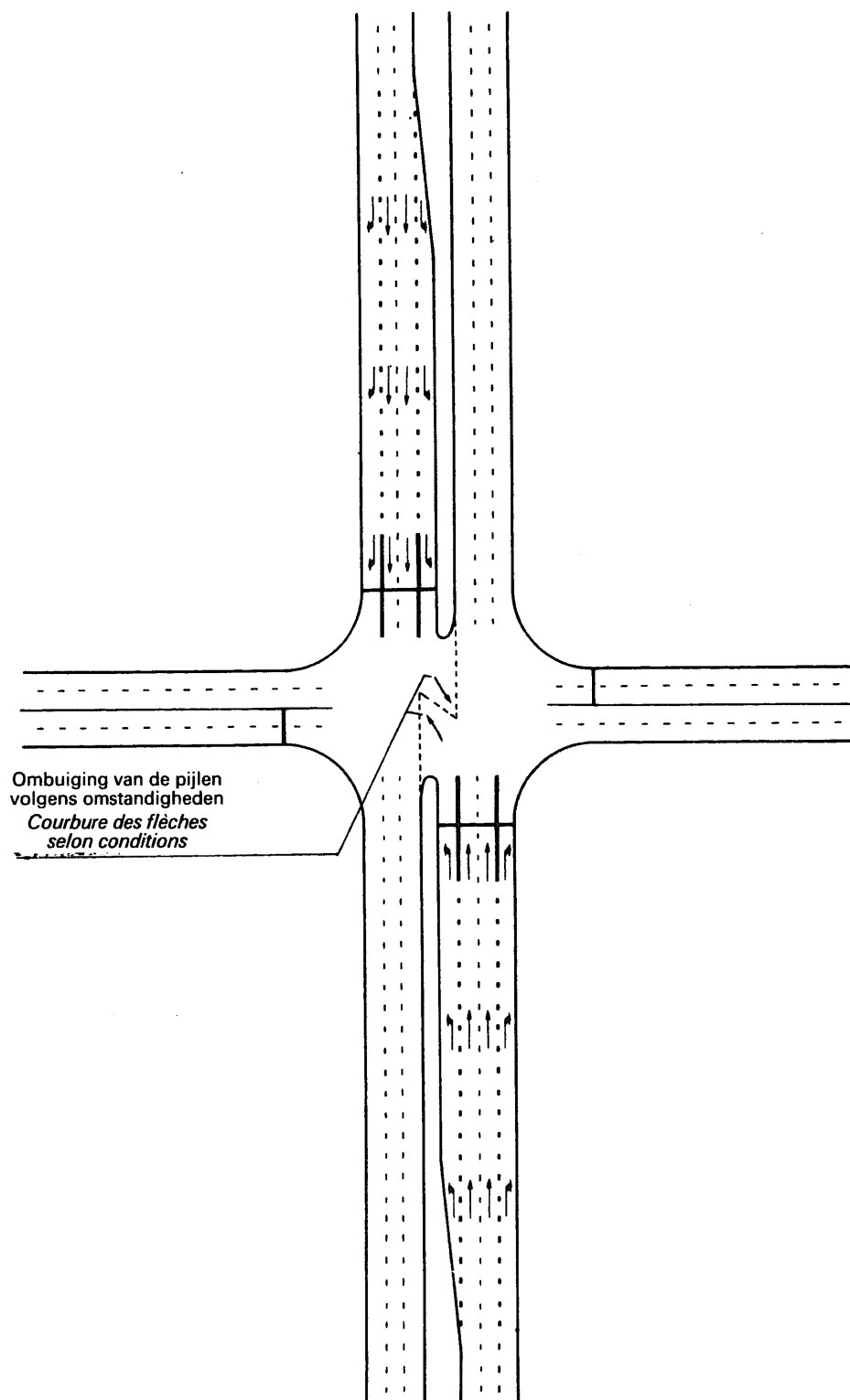


Diagram A.30 — *Diagramme A.30*

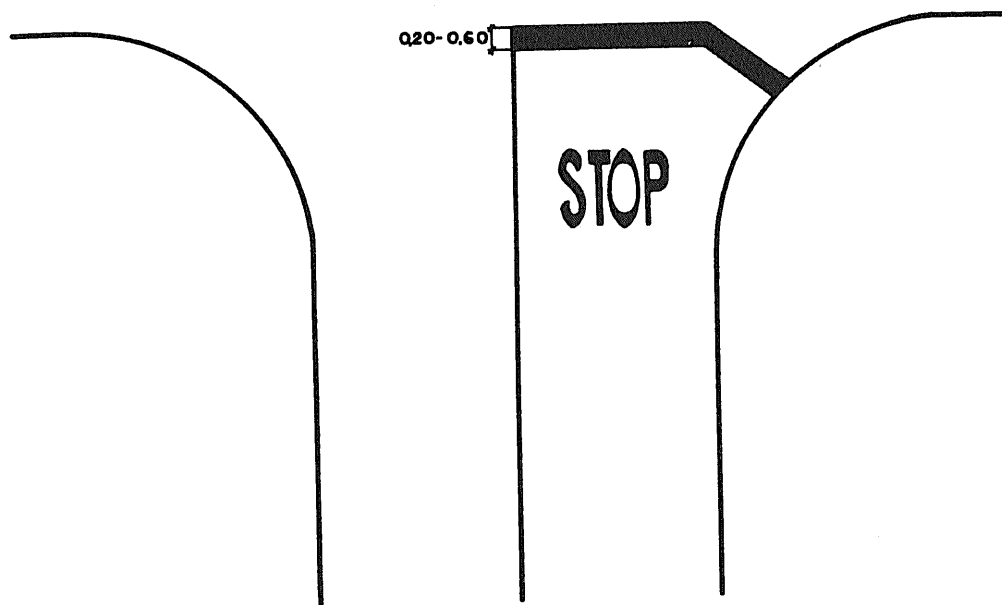


Diagram A.31 — *Diagramme A.31*
Benaderingswegen bij kruispunten
Voies d'approche des intersections

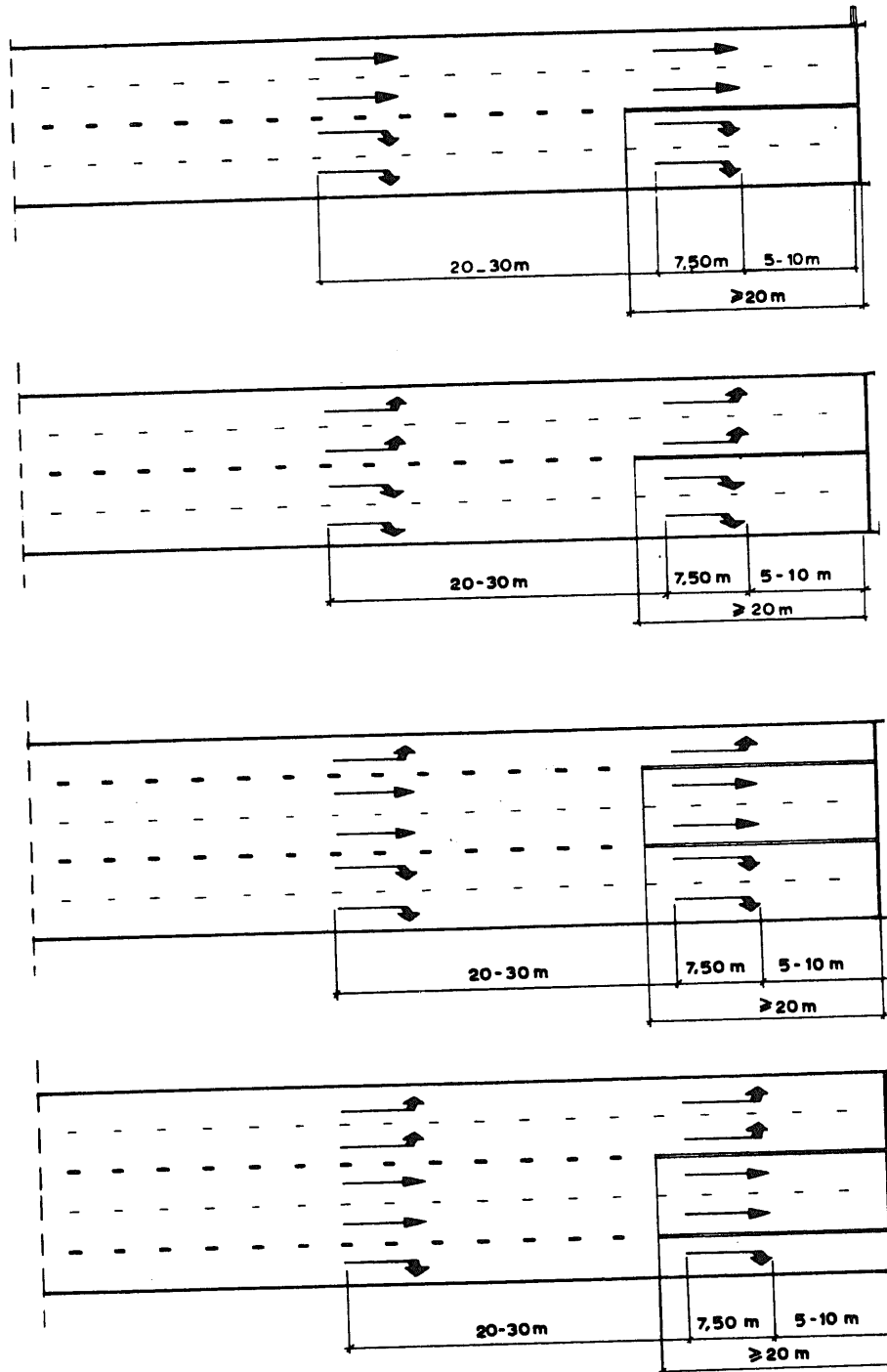


Diagram A.32 — *Diagramme A.32*
T — kruispunt met voorrangsweg
Carrefour en T avec une route prioritaire

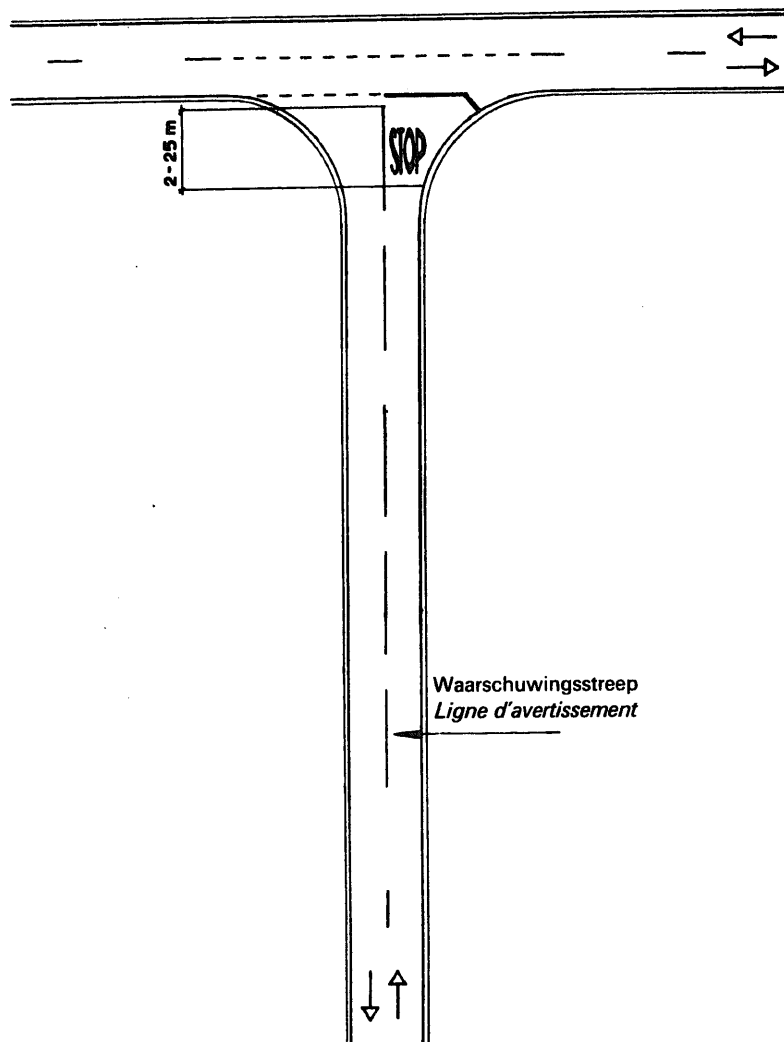


Diagram A.33 — *Diagramme A.33*

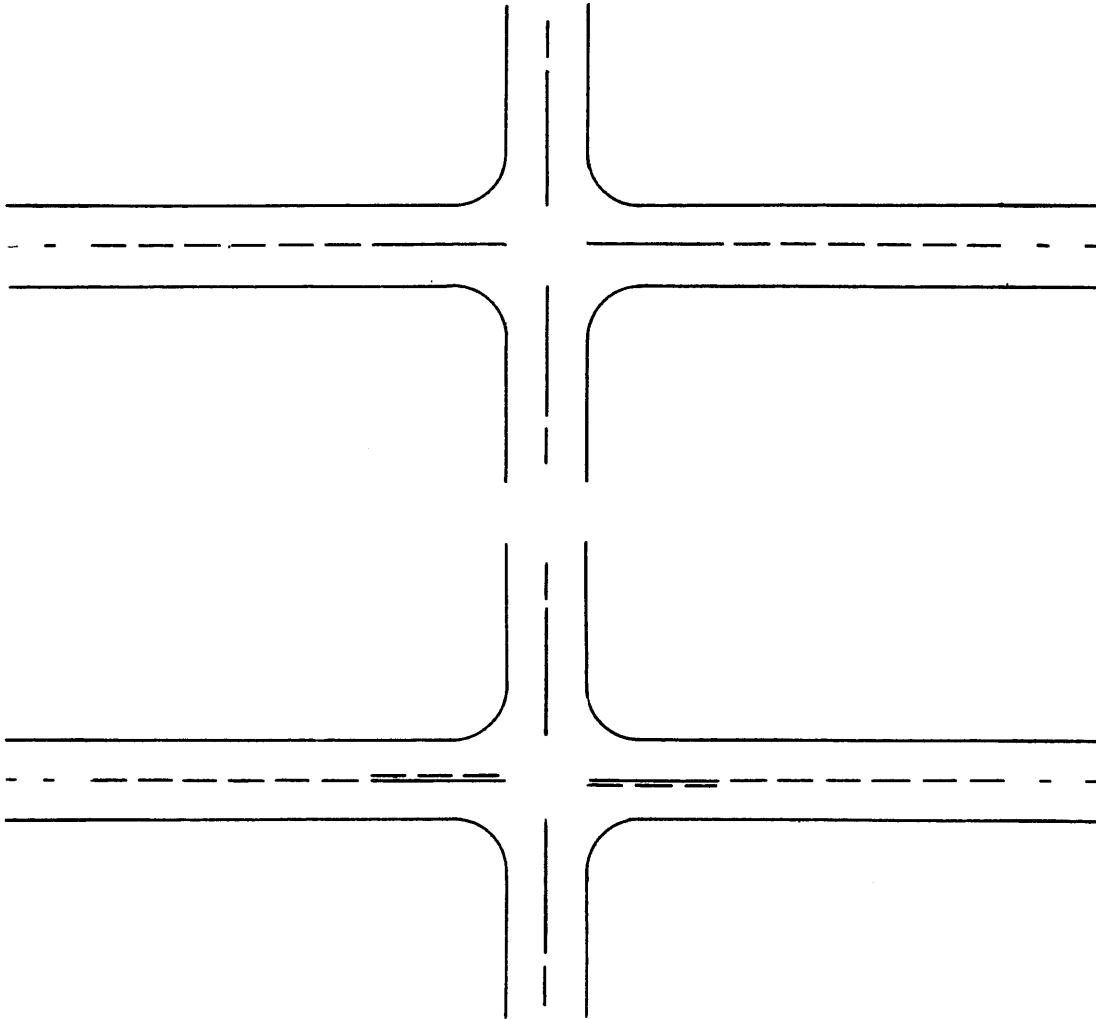
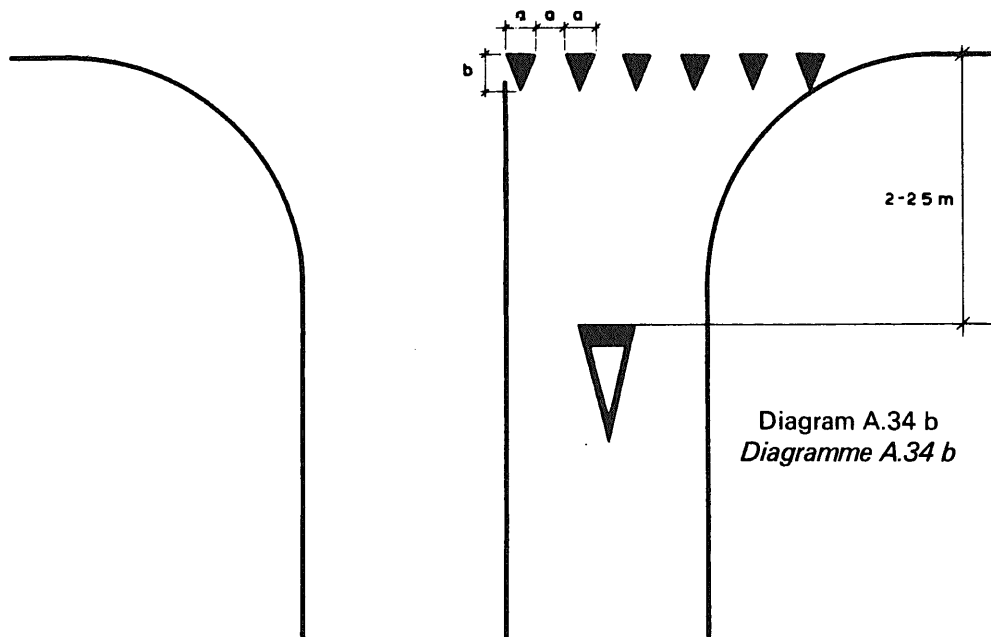
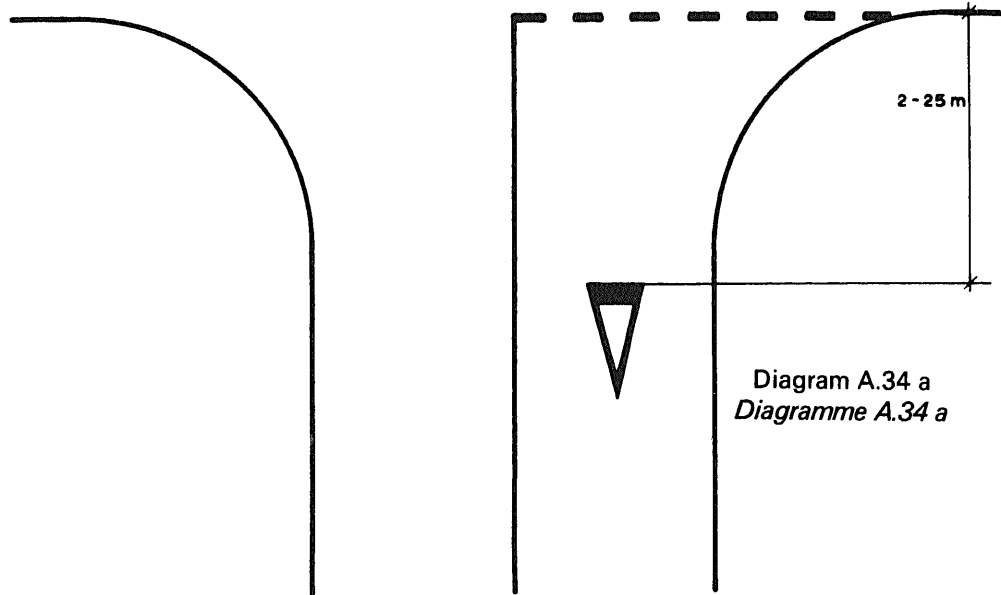


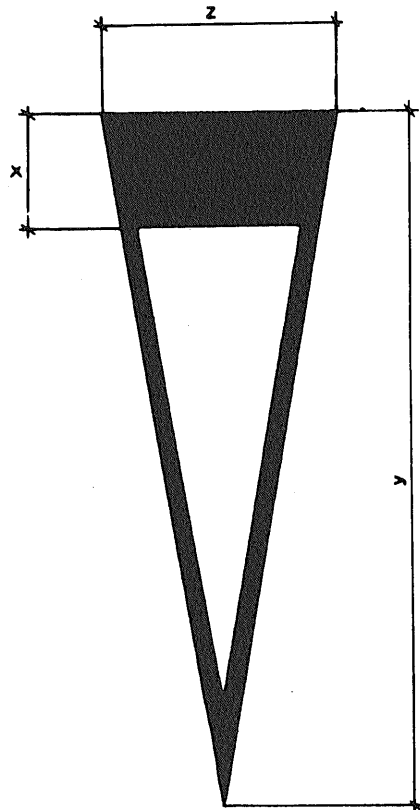
Diagram A.34 — *Diagramme A.34*
Markering op een kruispunt met voorrangsweg
Marquage à un croisement avec une route prioritaire



$a = 0,40 - 0,60 \text{ m}$
 $b \geq 0,60 \text{ m}$

Diagram A.35 — *Diagramme A.35*

Waarschuwingstriedhoek bij het naderen van een kruispunt met voorrangsweg
Triangle d'avertissement à l'approche d'un croisement avec une route prioritaire



$V > 60 \text{ km/h}$ $x = 1,00 \text{ m}$ $y = 8x$
 $V \leq 60 \text{ km/h}$ $x = 0,50 \text{ m}$ $y \geq 4x$
 $z = 2x$

Diagram A.36 — *Diagramme A.36*
Oversteekplaats voor voetgangers
Passages pour piétons

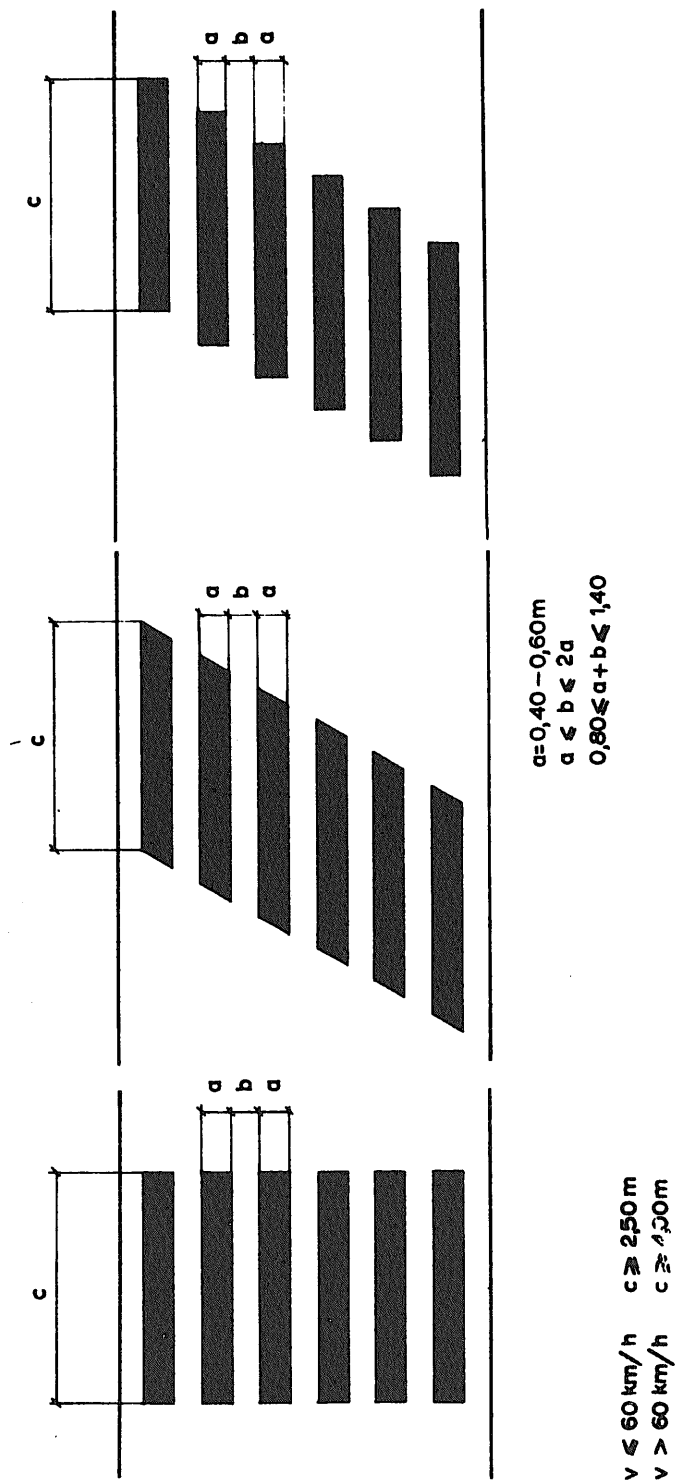
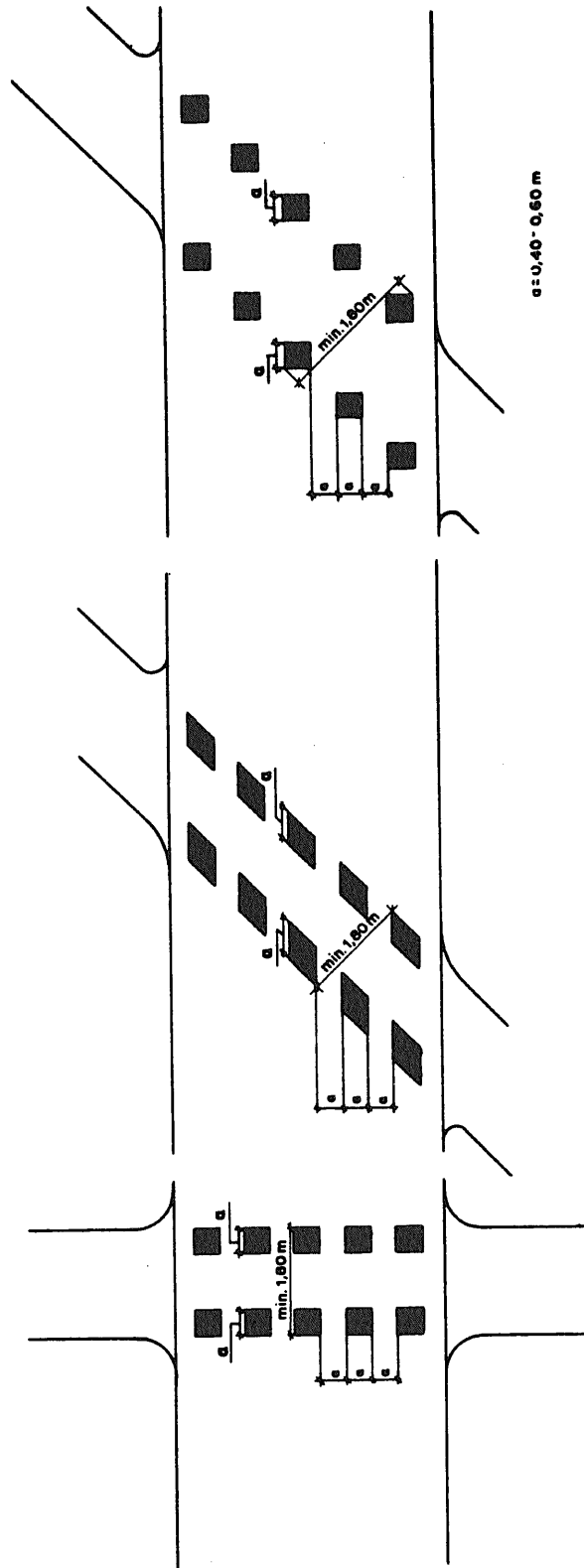


Diagram A.37 — *Diagramme A.37*
 Oversteekplaats voor fietsers
Passages pour cyclistes



(Voor fietspaden met verkeer in beide richtingen moet de minimumbreedte 3.00 m bedragen)

(Pour les pistes cyclables à double sens de circulation la largeur doit être de 3.00 m)

Diagram A.38 — *Diagramme A.38*

T-kruispunt waar het fietspad eveneens voorrang geniet
Carrefour en T ou la piste cyclable est également prioritaire

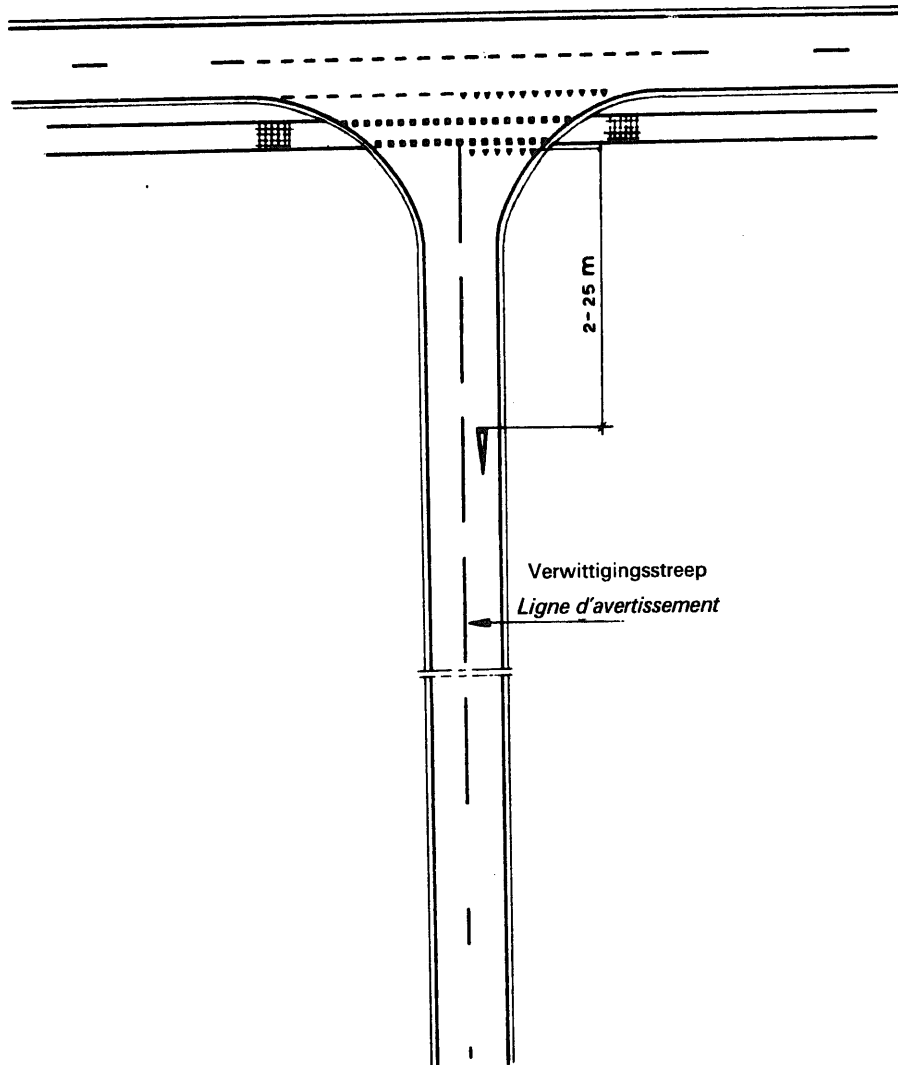
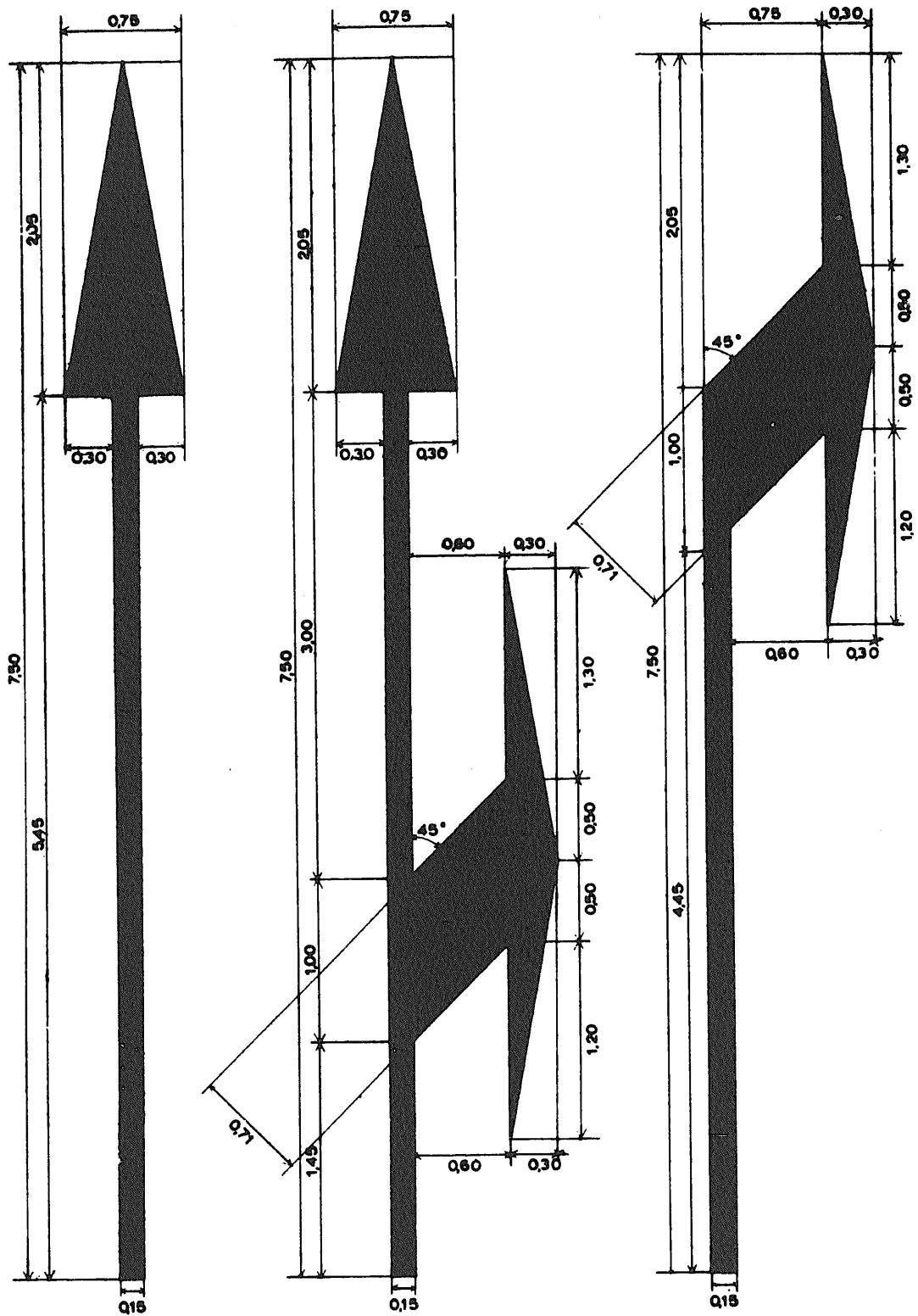
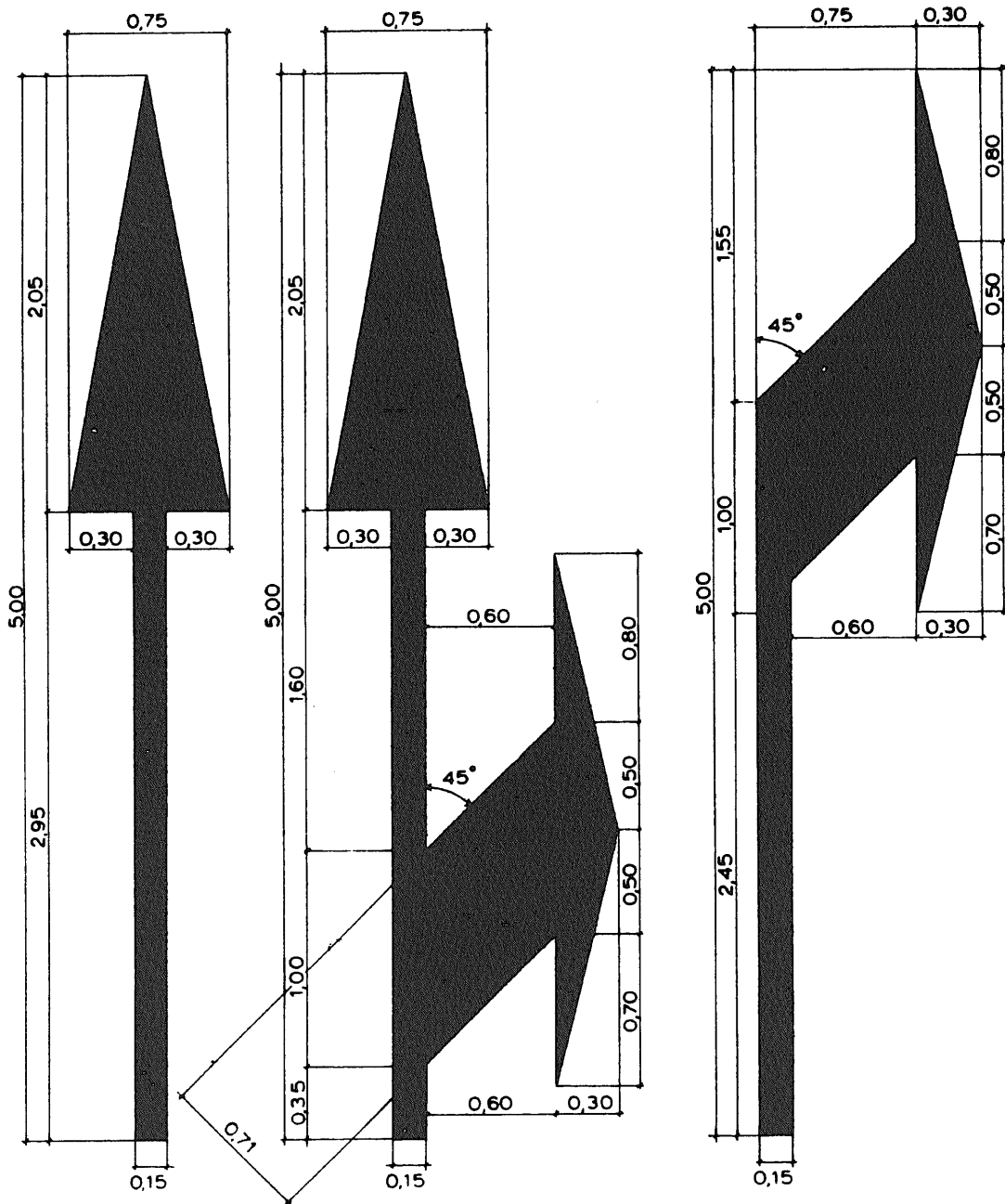


Diagram A.39 — *Diagramme A.39*Voorsorteringspijlen
Flèche de présignalisation

Pijllengte: 5.00 m, snelheid ≤ 60 km/h.
 Longueur de la flèche: 5.00 m, vitesse ≤ 60 km/h

Notering in meter
 Cotes en mètres

Diagram A.40 — *Diagramme A.40*Voorsorteringspijlen
Flèches de présignalisation

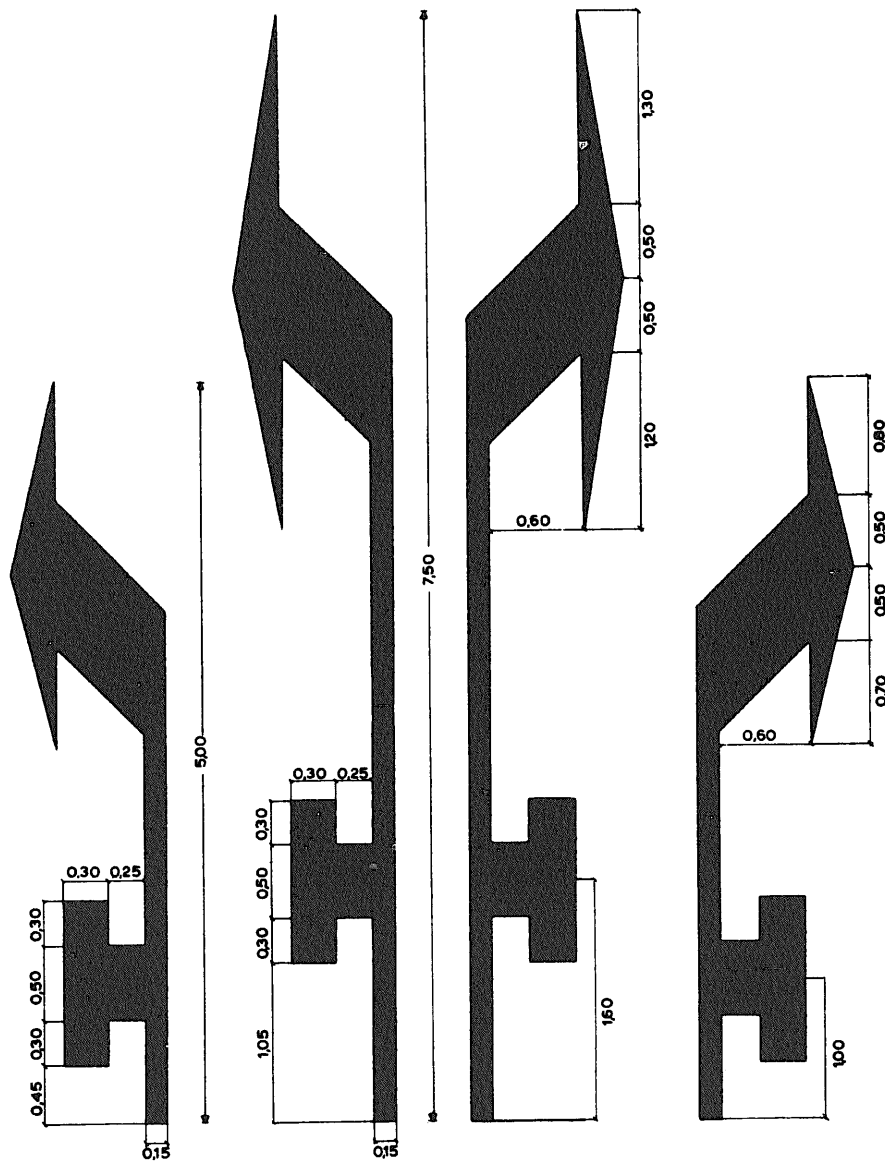
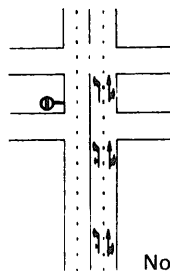
Pijllengte: 5.00 m, snelheid ≤ 60 km/h.
 Longueur de la flèche: 5.00 m, vitesse ≤ 60 km/h

Schaal 1 : 25
 Echelle 1 : 25

Diagram A.41 — *Diagramme A.41*

Voorsorteringspijlen gebruikt bij het naderen van twee kruispunten kort op elkaar gelegen wanneer voorsortering moet gebeuren voor het eerste kruispunt

Flèches de présignalisation utilisés à l'approche de deux intersections très proches l'une de l'autre lorsque la présélection doit avoir lieu avant la première intersection

Voorbeeld praktische toepassing — *Exemple d'application pratique*

Notering in meter — *Cotes en mètres*

Diagram A.42 — *Diagramme A.42*
Voorbeeld van evenwijdige schuine strepen
Exemple de lignes parallèles obliques

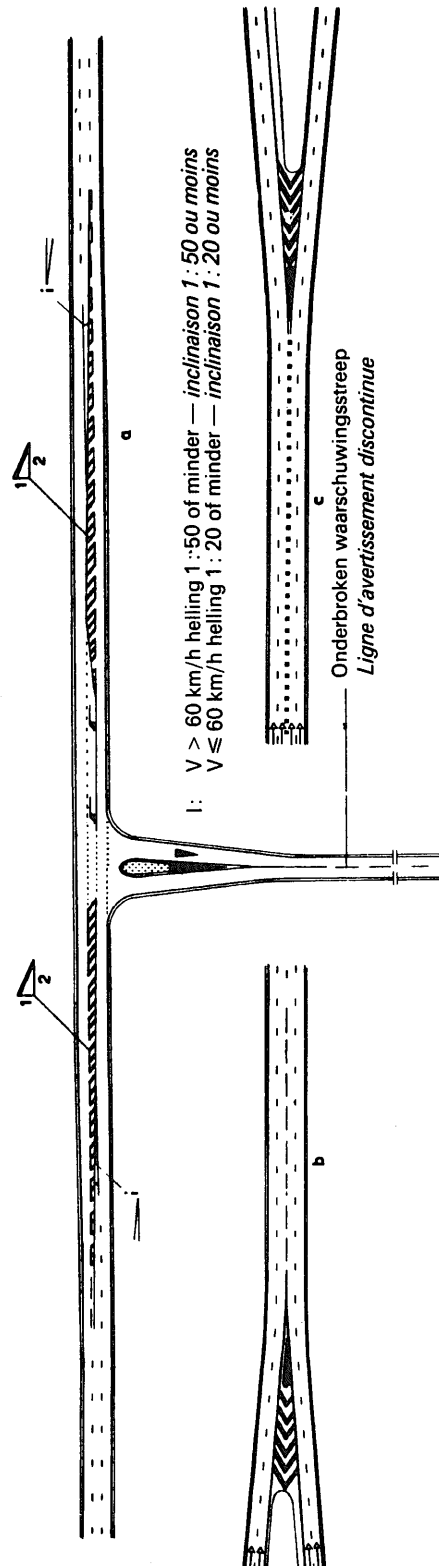
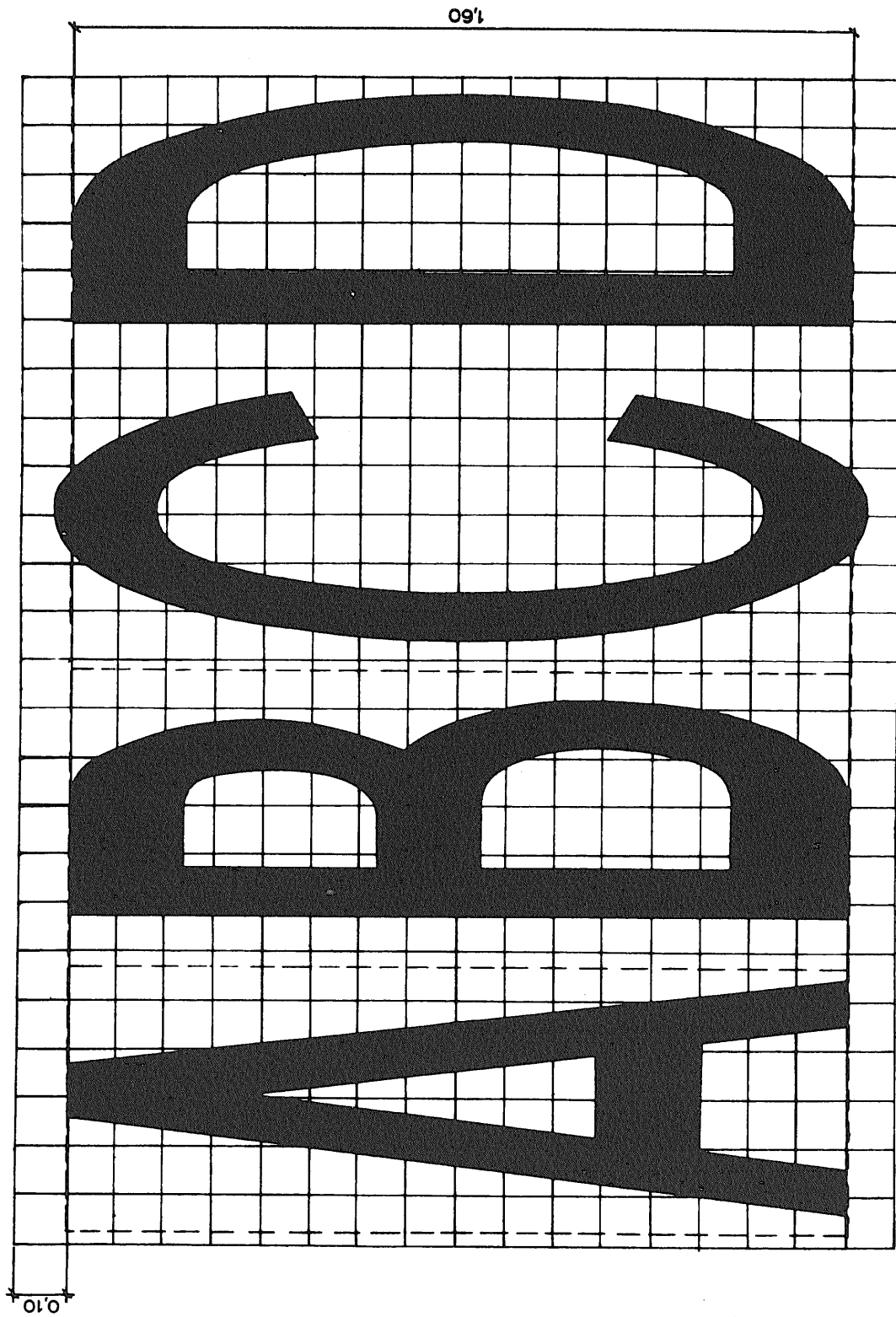


Diagram A.43 a — *Diagramme A.43 a*

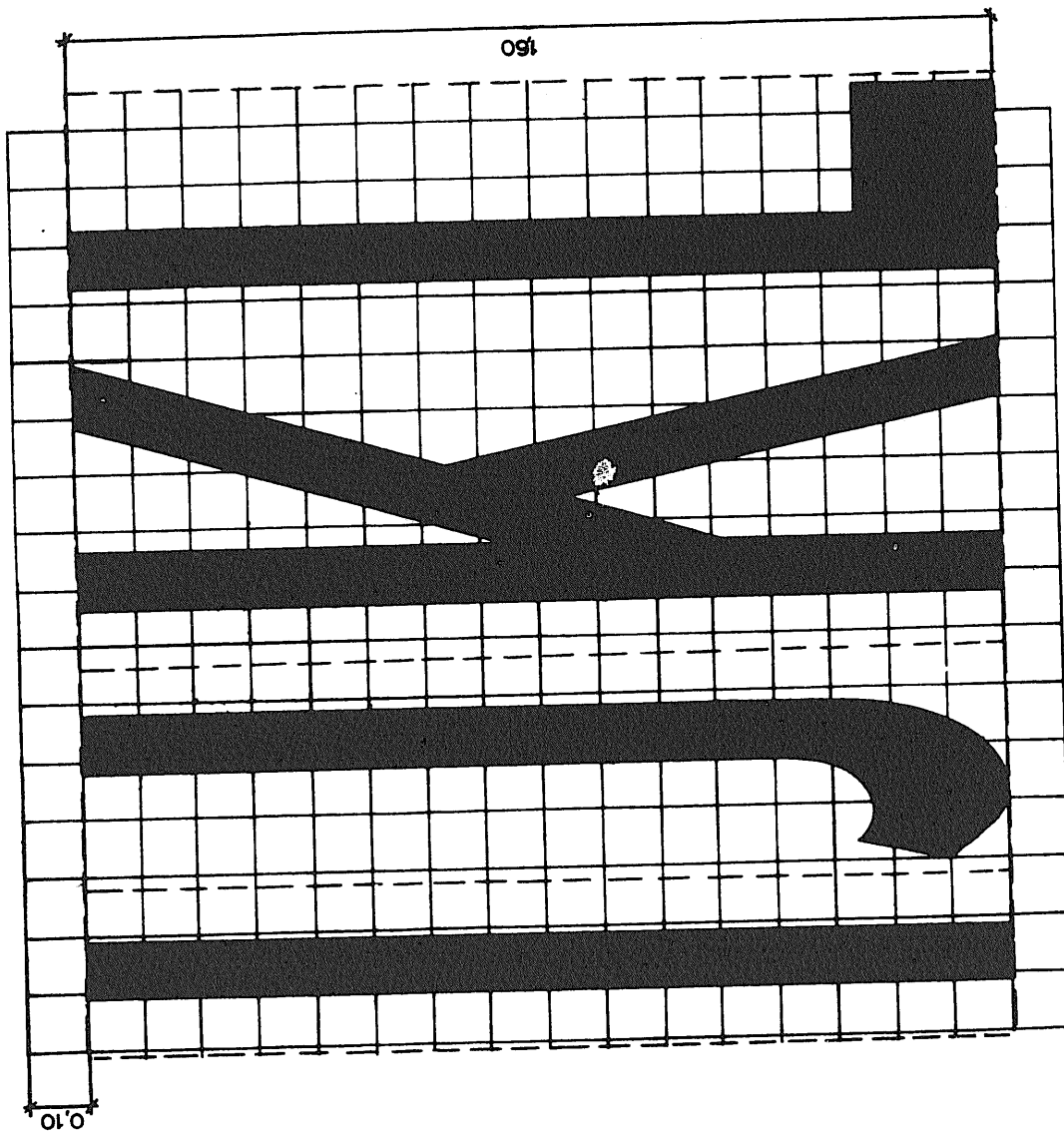
Letters voor opschrift op wegen waar de snelheid is beperkt tot 60 km/u of minder
Lettres pour les inscriptions sur les routes où la vitesse est limitée à 60 km/h ou moins



Notering in meter — Cotes en mètres

Diagram A.43 c — *Diagramme A.43 c*

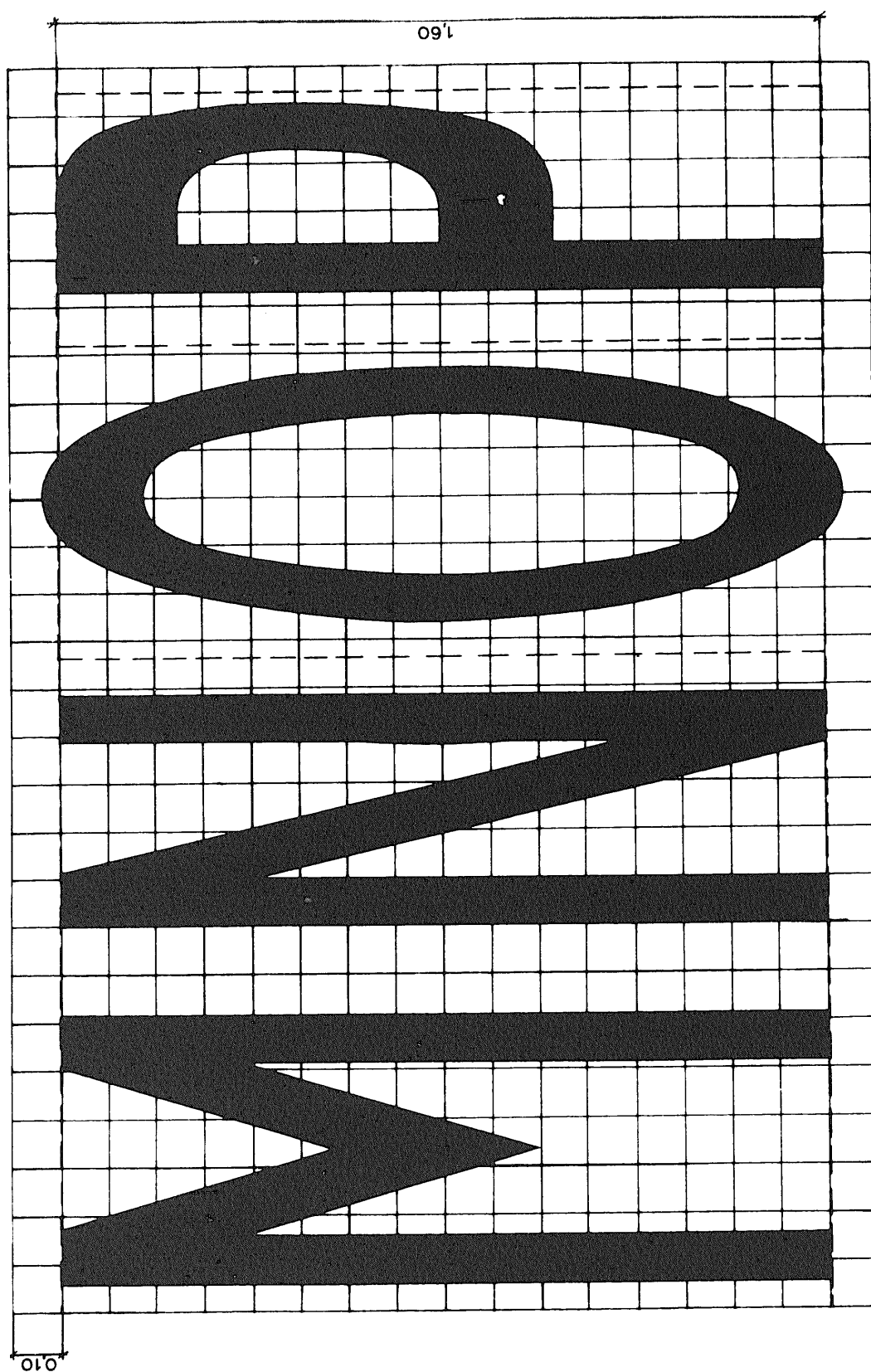
Letters voor opschrift op wegen waar de snelheid is beperkt tot 60 km/u of minder
Lettres pour les inscriptions sur les routes où la vitesse est limitée à 60 km/h ou moins



Notering in meter — Cotes en mètres

Diagram A.43 d — *Diagramme A.43 d*

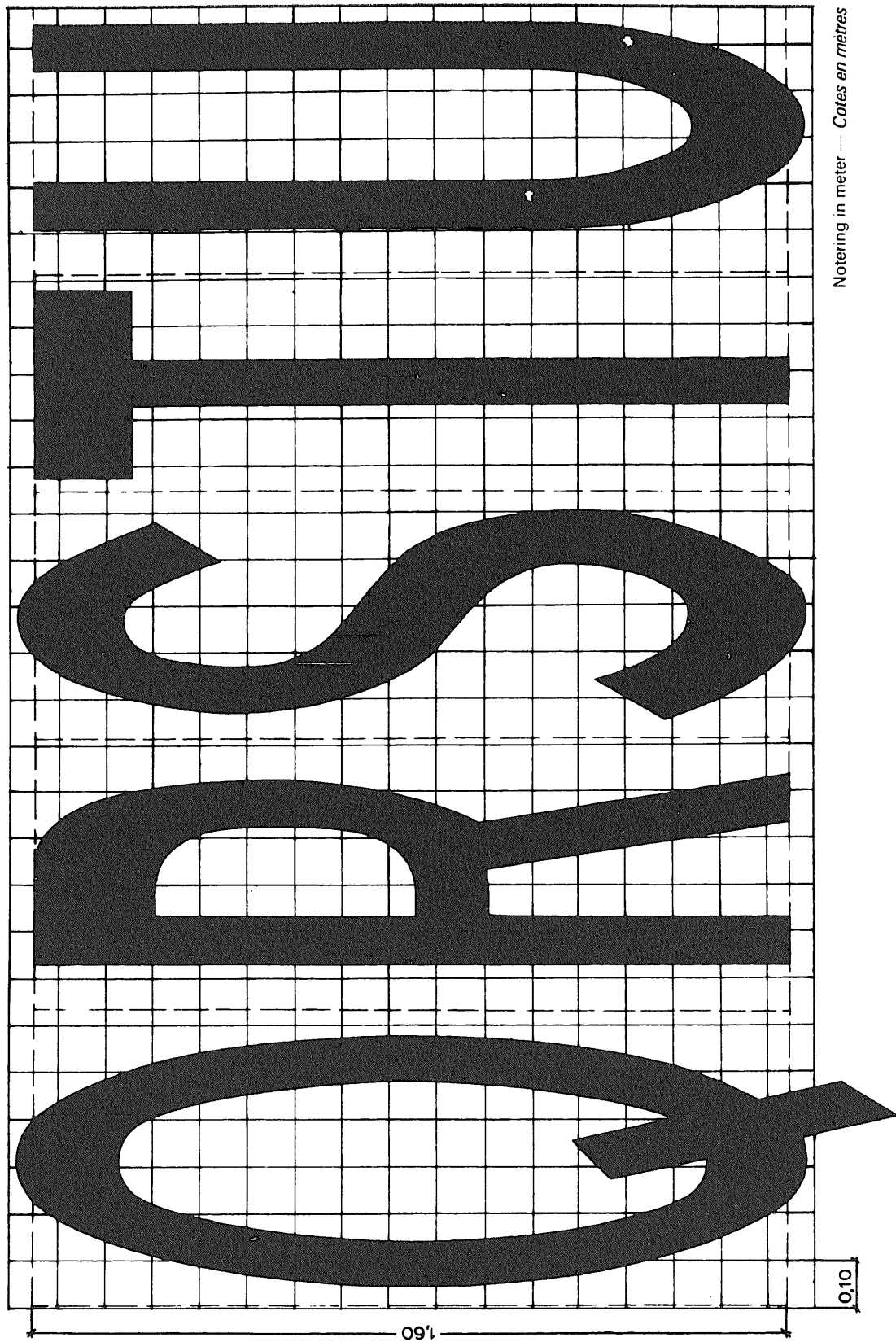
Letters voor opschrift op wegen waar de snelheid is beperkt tot 60 km/u of minder
Lettres pour les inscriptions sur les routes où la vitesse est limitée à 60 km/h ou moins



Notering in meter — *Cotes en mètres*

Diagram A.44 a — *Diagramme A.44 a*

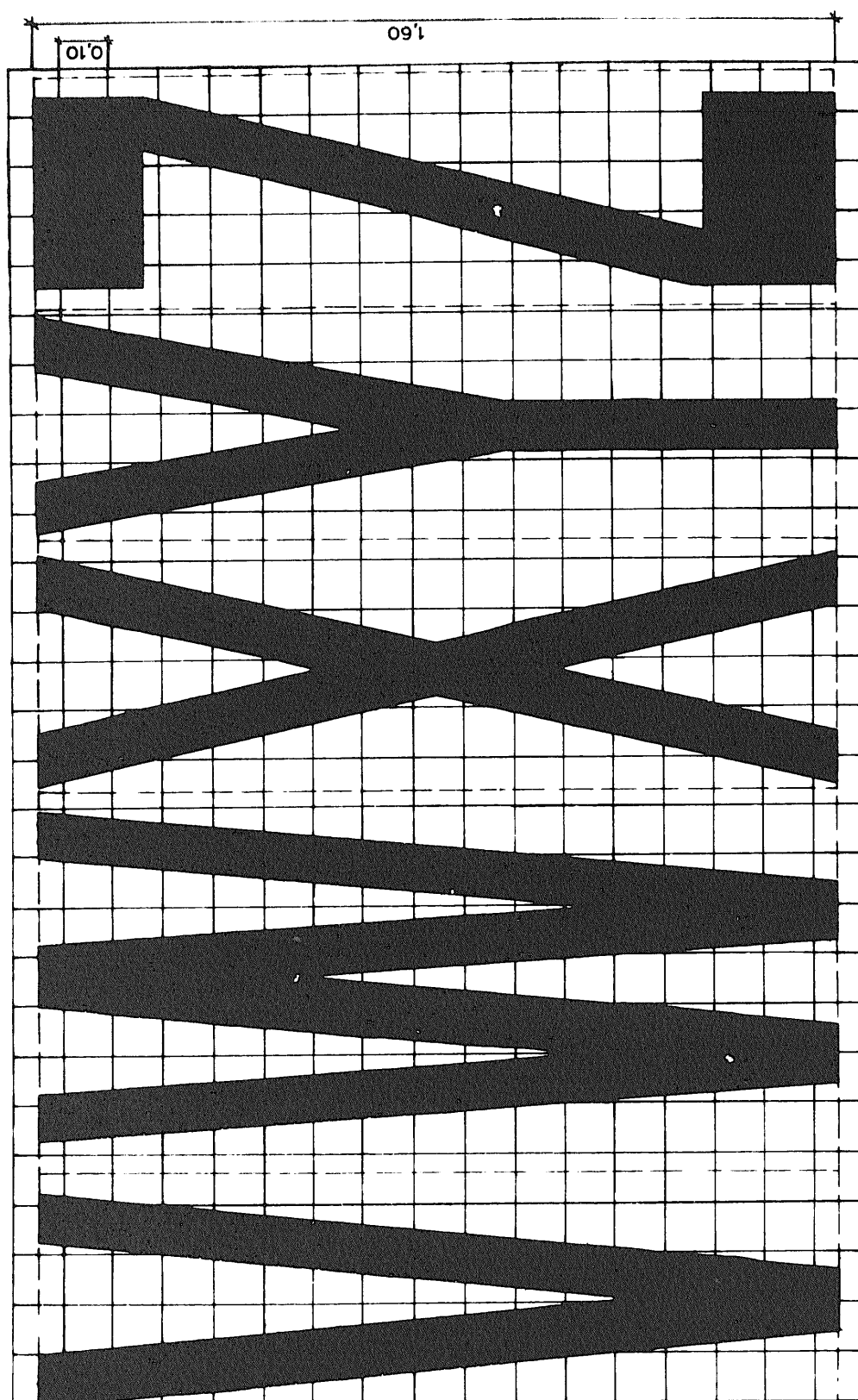
Letters voor opschrift op wegen waar de snelheid is beperkt tot 60 km/u of minder
Lettres pour les inscriptions sur les routes où la vitesse est limitée à 60 km/h ou moins



Notering in meter — Cotes en mètres

Diagram A.44 b — *Diagramme A.44 b*

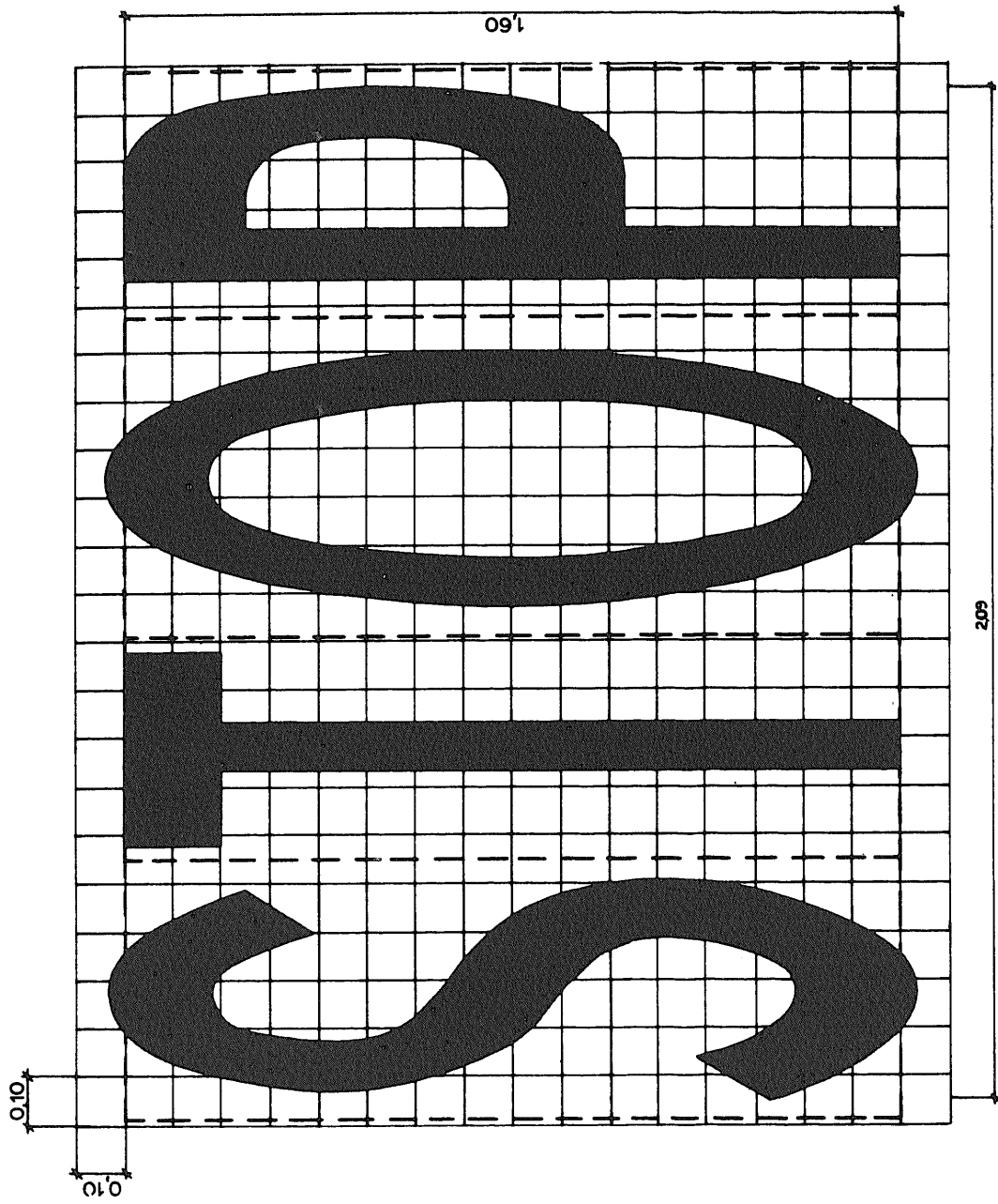
Letters voor opschrift op wegen waar de snelheid is beperkt tot 60 km/u of minder
Lettres pour les inscriptions sur les routes où la vitesse est limitée à 60 km/h ou moins



Notering in meter — Cotes en mètres

Diagram A.45 — *Diagramme A.45*

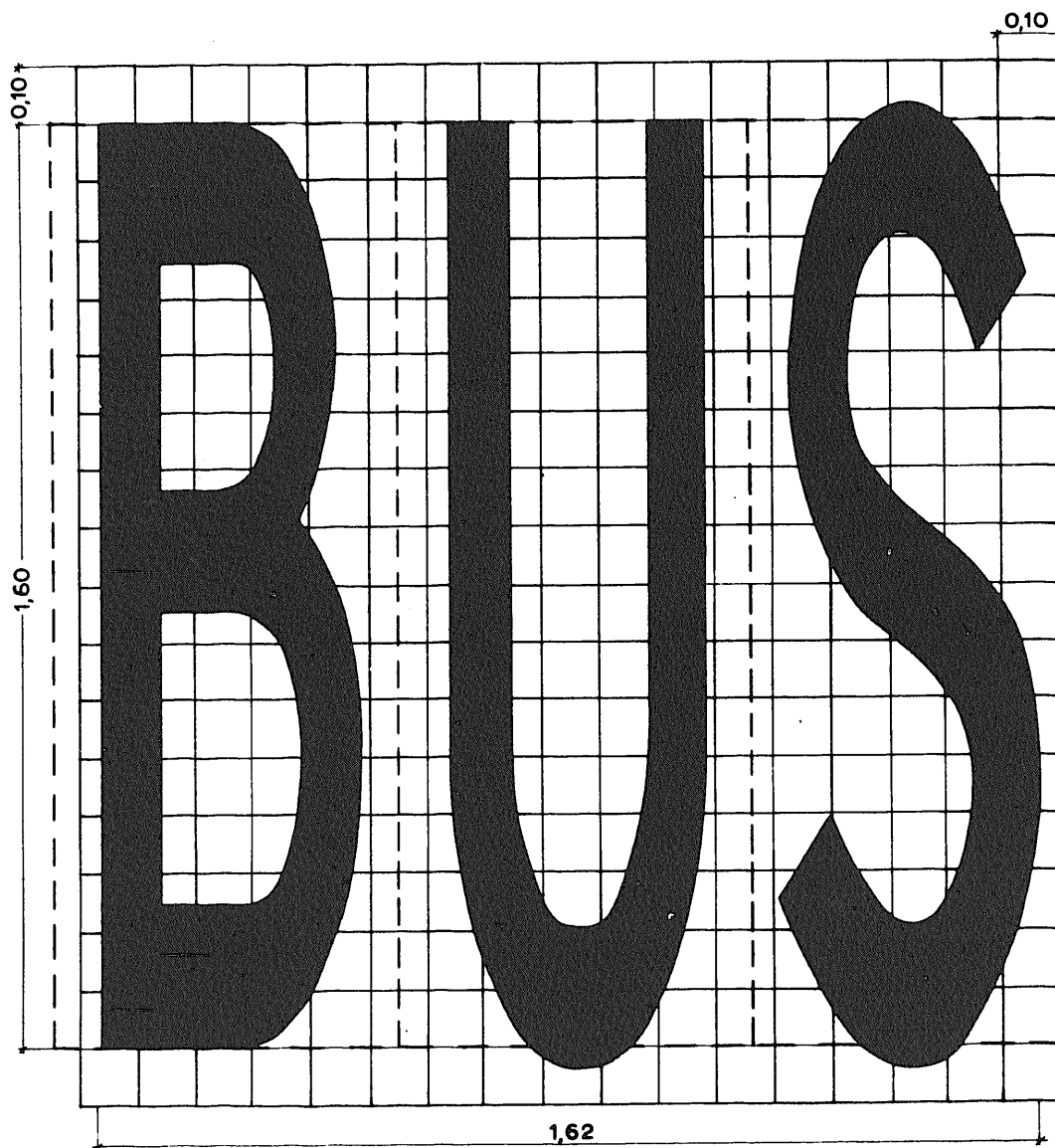
Voorbeeld van opschrift voor wegen waar de snelheid is beperkt tot 60 km/u of minder
Exemple d'inscription en lettres pour les routes où la vitesse est limitée à 60 km/h ou moins



Notering in meter — *Cotes en mètres*

Diagram A.46 — *Diagramme A.46*

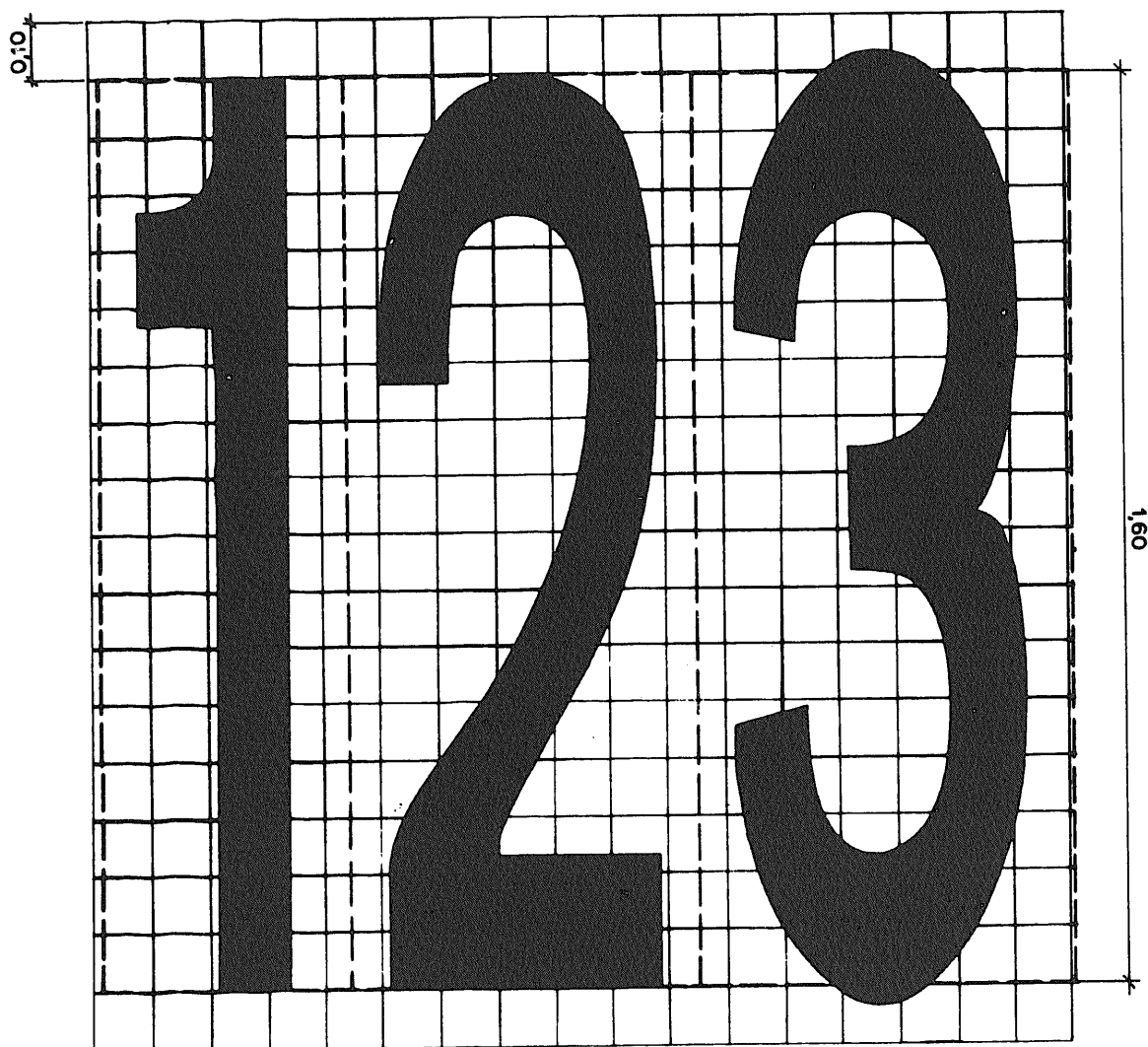
Voorbeeld van opschrift voor wegen waar de snelheid is beperkt tot 60 km/u of minder
Exemple d'inscription en lettres pour les routes où la vitesse est limitée à 60 km/h ou moins



Notering in meter — *Cotes en mètres*

Diagram A.47 a — *Diagramme A.47 a*

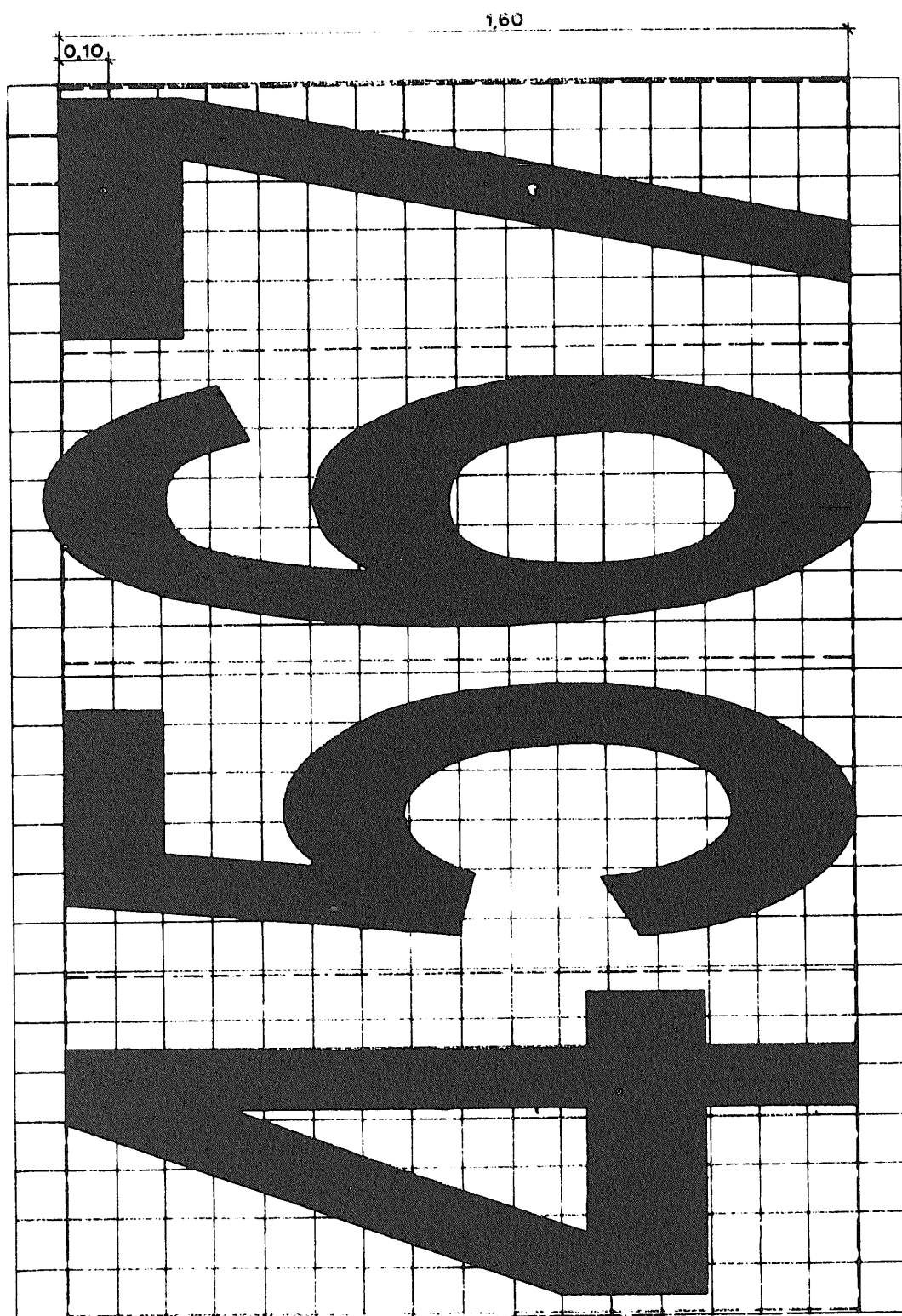
Cijfers voor opschrift op wegen waar de snelheid is beperkt tot 60 km/u of minder
Chiffres pour les inscriptions sur les routes où la vitesse est limitée à 60 km/h ou moins



Notering in meter — *Cotes en mètres*

Diagram A.47 b — *Diagramme A.47 b*

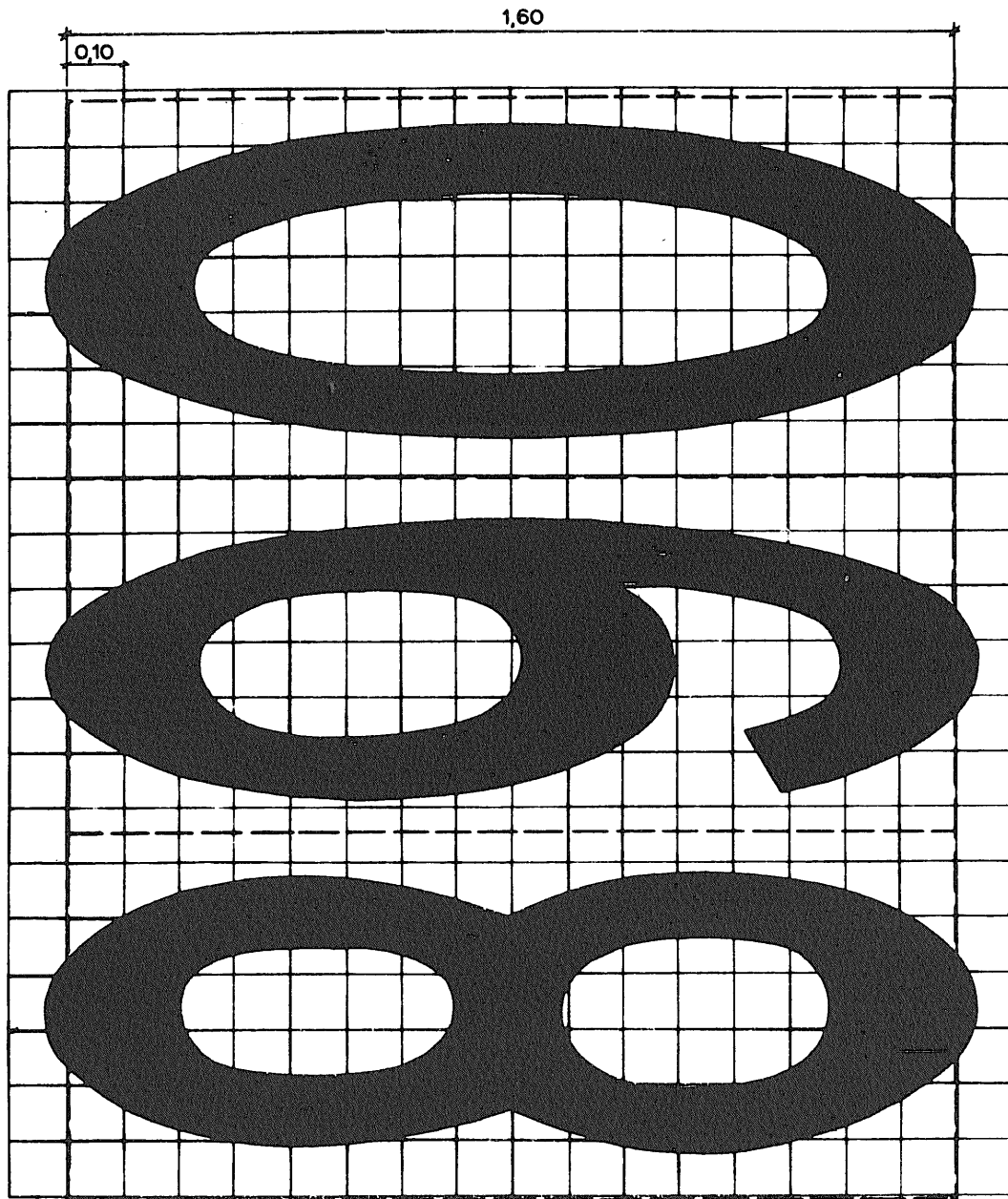
Cijfers voor opschrift op wegen waar de snelheid is beperkt tot 60 km/u of minder
Chiffres pour les inscriptions sur les routes où la vitesse est limitée à 60 km/h ou moins



Notering in meter — *Cotes en mètres*

Diagram A.47 c — *Diagramme A.47 c*

Cijfers voor opschrift op wegen waar de snelheid is beperkt tot 60 km/u of minder
Chiffres pour les inscriptions sur les routes où la vitesse est limitée à 60 km/h ou moins

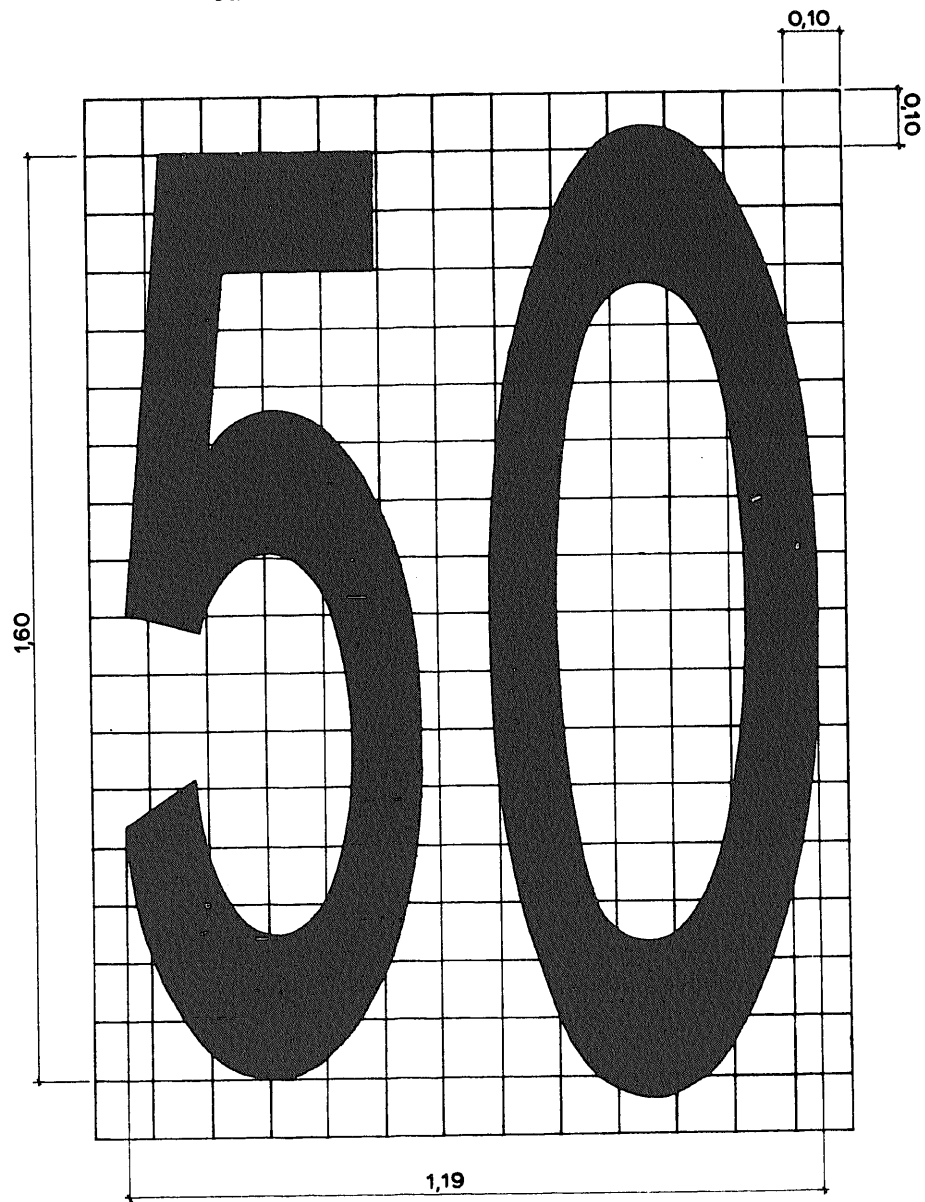


Notering in meter — *Cotes en mètres*

Diagram A.48 — *Diagramme A.48*

Voorbeeld van opschrift in cijfers voor wegen waar de snelheid
is beperkt tot 60 km/u of minder

*Exemple d'inscription en chiffres pour les routes
où la vitesse est limitée à 60 km/h ou moins*

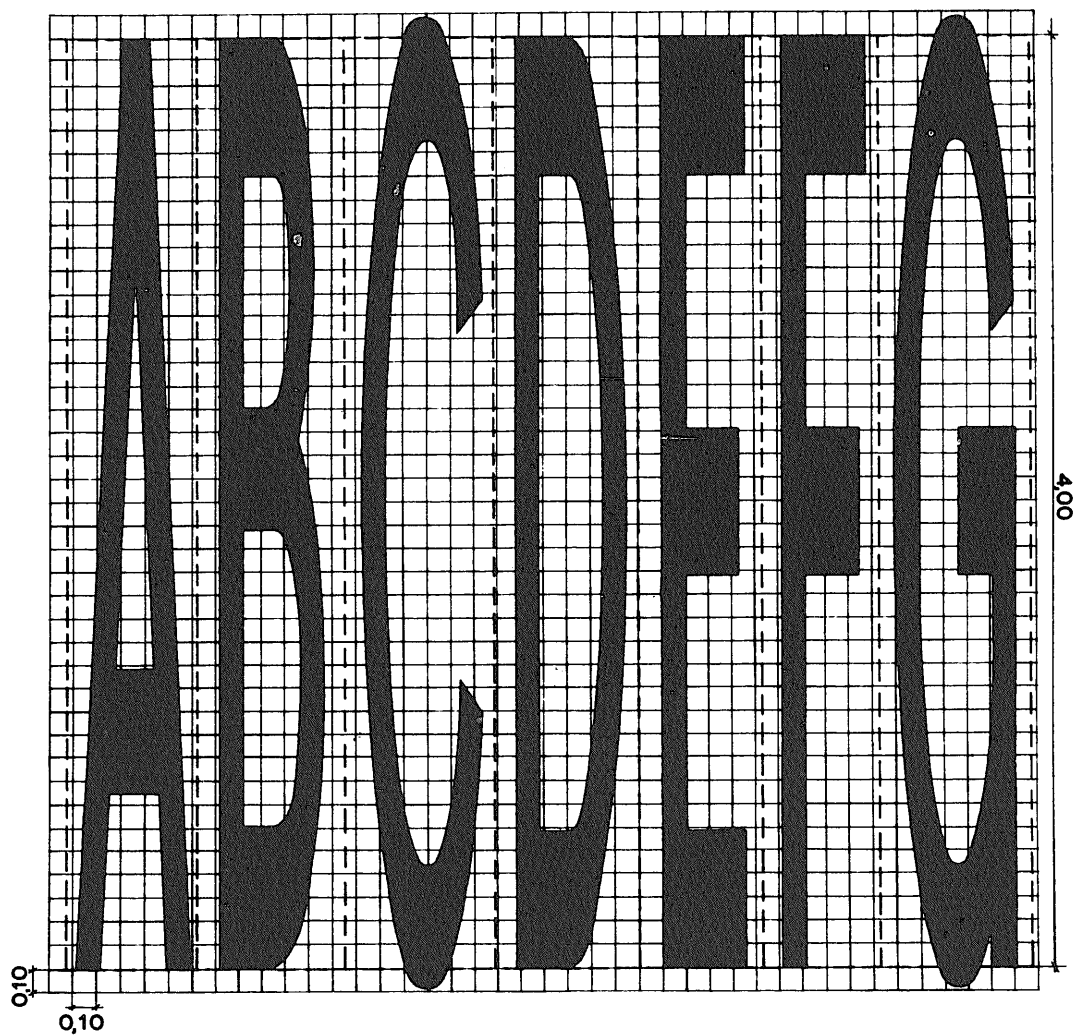


Notering in meter — *Cotes en mètres*

Diagram A.49 a — *Diagramme A.49 a*

Letters voor opschrift op wegen waar de snelheidsbeperking meer dan 60 km/u
bedraagt, of waar er geen bestaat

*Lettres pour les inscriptions sur les routes où la vitesse est limitée à plus de 60 km/h
ou n'est pas limitée*



Notering in meter — *Cotes en mètres*

Diagram A.49 b — *Diagramme A.49 b*

Letters voor opschrift op wegen waar de snelheidsbeperking meer dan 60 km/u
bedraagt of waar er geen bestaat

*Lettres pour les inscriptions sur les routes où la vitesse est limitée à 60 km/h
ou n'est pas limitée*

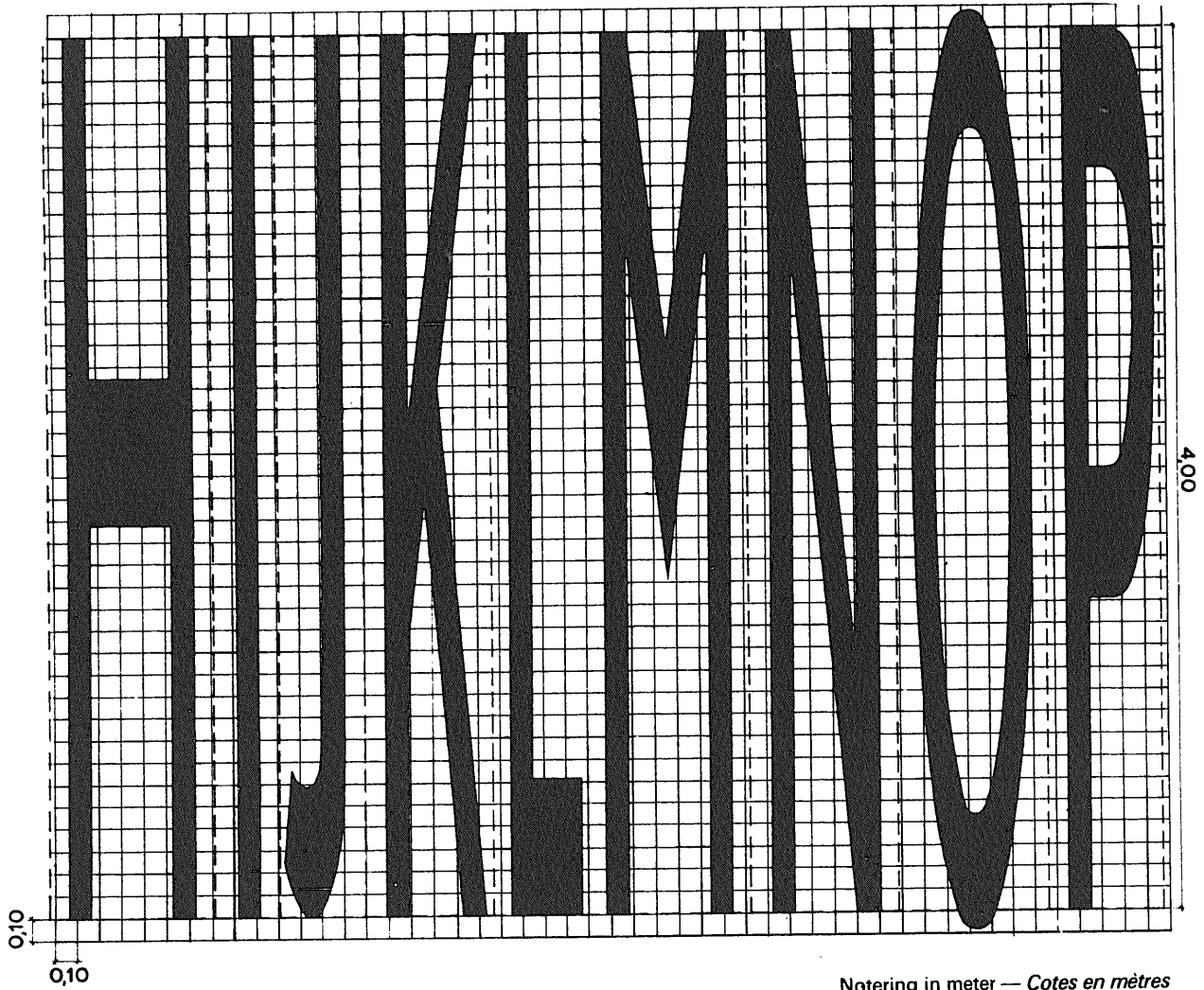
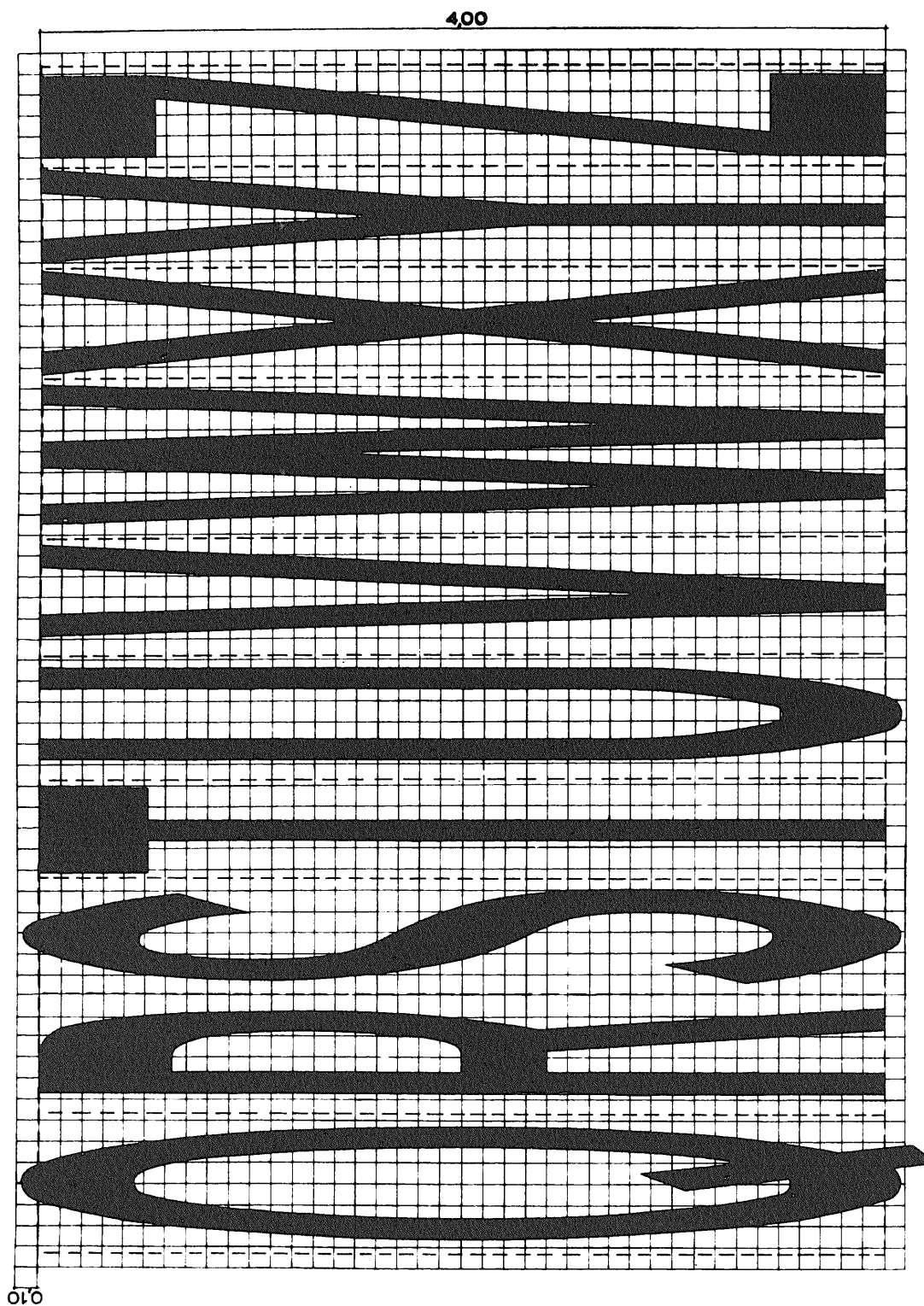


Diagram A.50 — *Diagramme A.50*

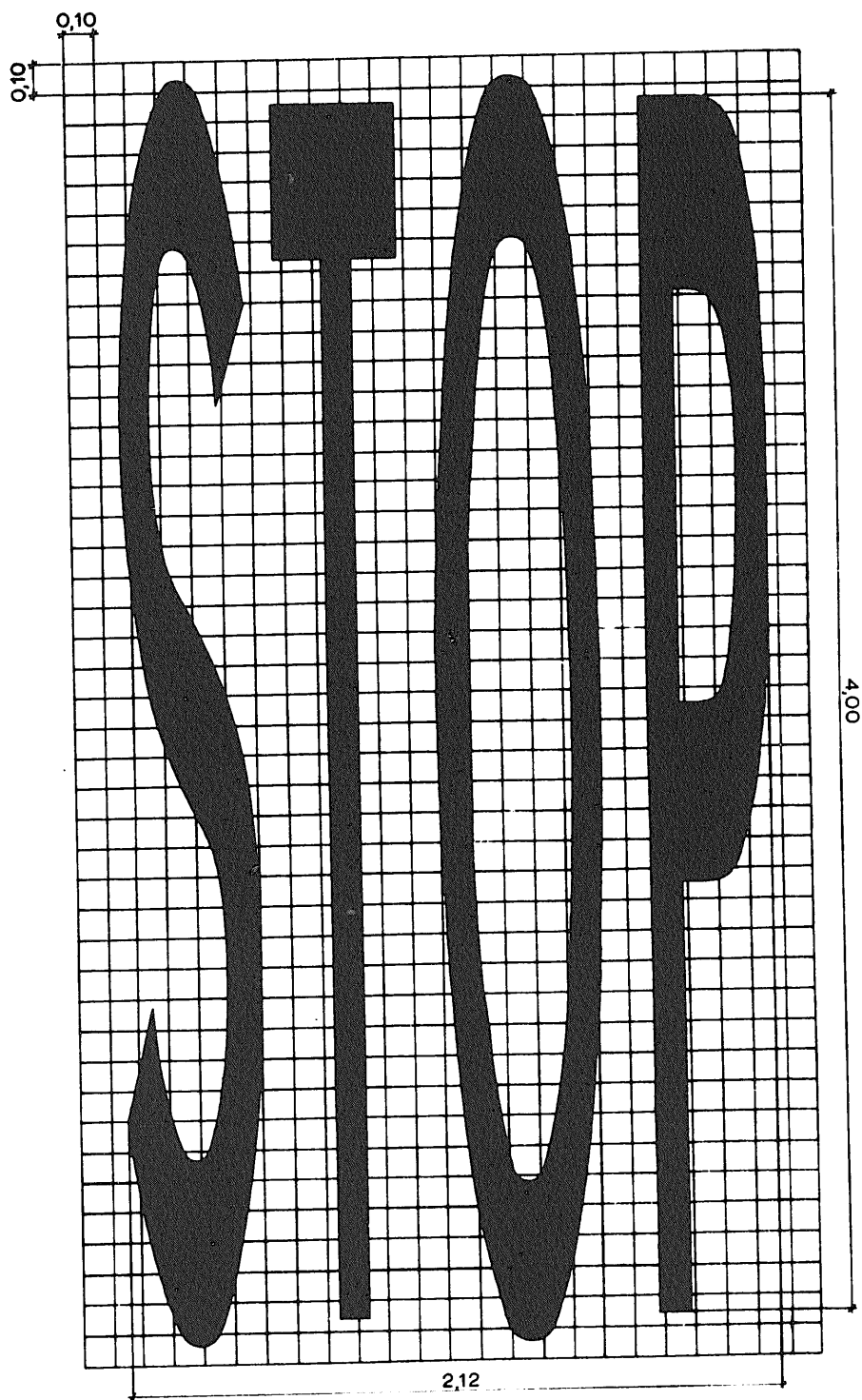
Letters voor opschrift op wegen waar de snelheidsbeperking meer dan 60 km/u bedraagt of waar er geen bestaat
Lettres pour les inscriptions sur les routes où la vitesse est limitée à plus de 60 km/h ou n'est pas limitée



Notering in meter — *Cotes en mètres*

Diagram A.51 — *Diagramme A.51*

Voorbeeld van opschrift in letters voor wegen waar de snelheidsbeperking
meer dan 60 km/u bedraagt, of waar er geen bestaat
*Exemple d'inscription en lettres pour les routes où la vitesse est limitée
à plus de 60 km/h ou n'est pas limitée*



Notering in meter — *Cotes en mètres*

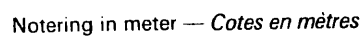
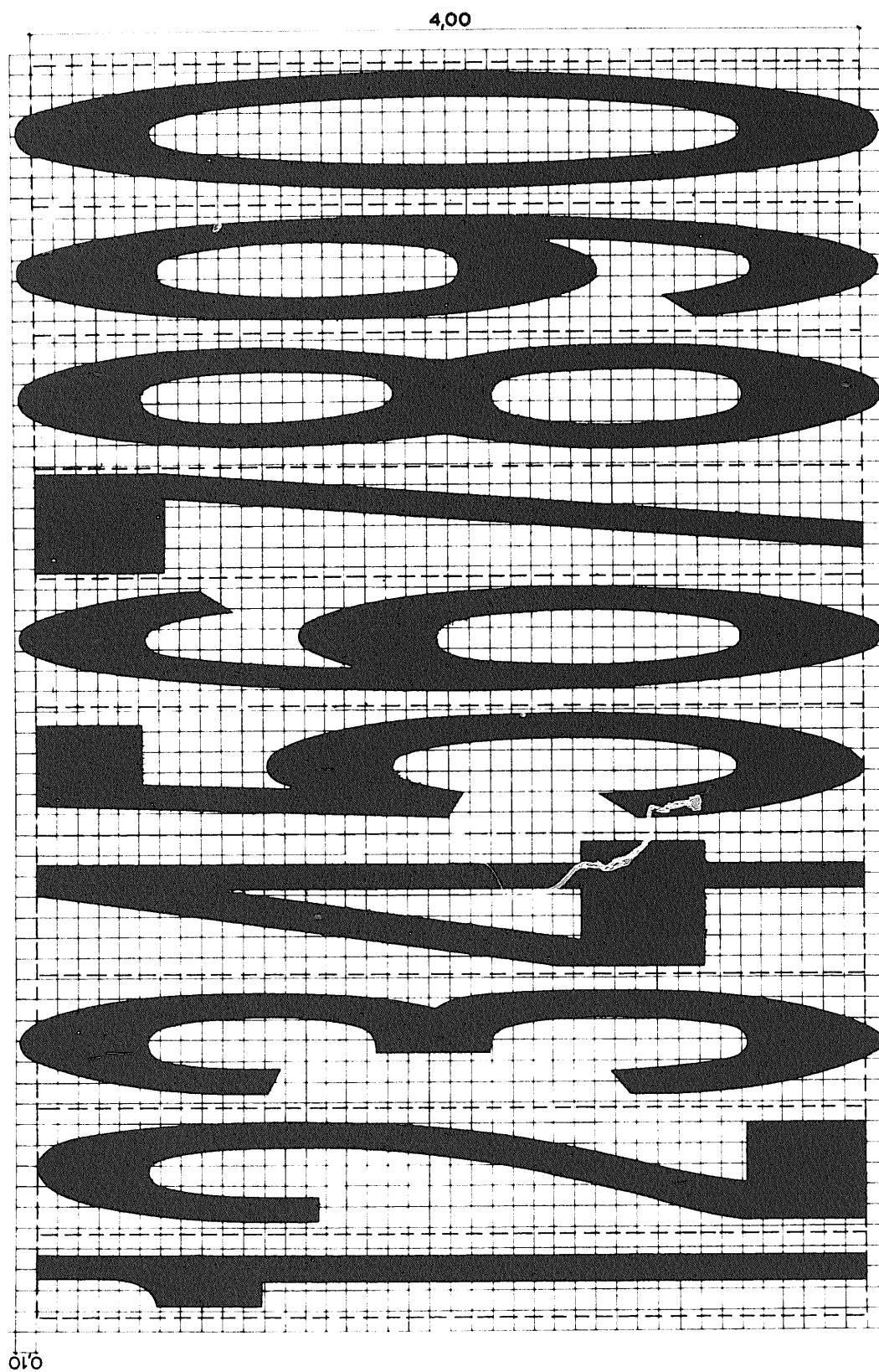


Diagram A.53 — *Diagramme A.53*

Cijfers voor opschrift op wegen waar snelheidsbeperking meer dan 60 km/u bedraagt, of waar er geen bestaat
Chiffres pour les inscriptions sur les routes où la vitesse est limitée à plus de 60 km/h ou n'est pas limitée



Notering in meter — *Cotes en mètres*

Diagram A.54 — *Diagramme A.54*

Voorbeeld van opschrift in cijfers voor wegen waar de snelheid is beperkt
tot meer dan 60 km/u of niet beperkt is

*Exemple d'inscription en chiffres pour les routes où la vitesse est limitée
à plus de 60 km/h ou n'est pas limitée*

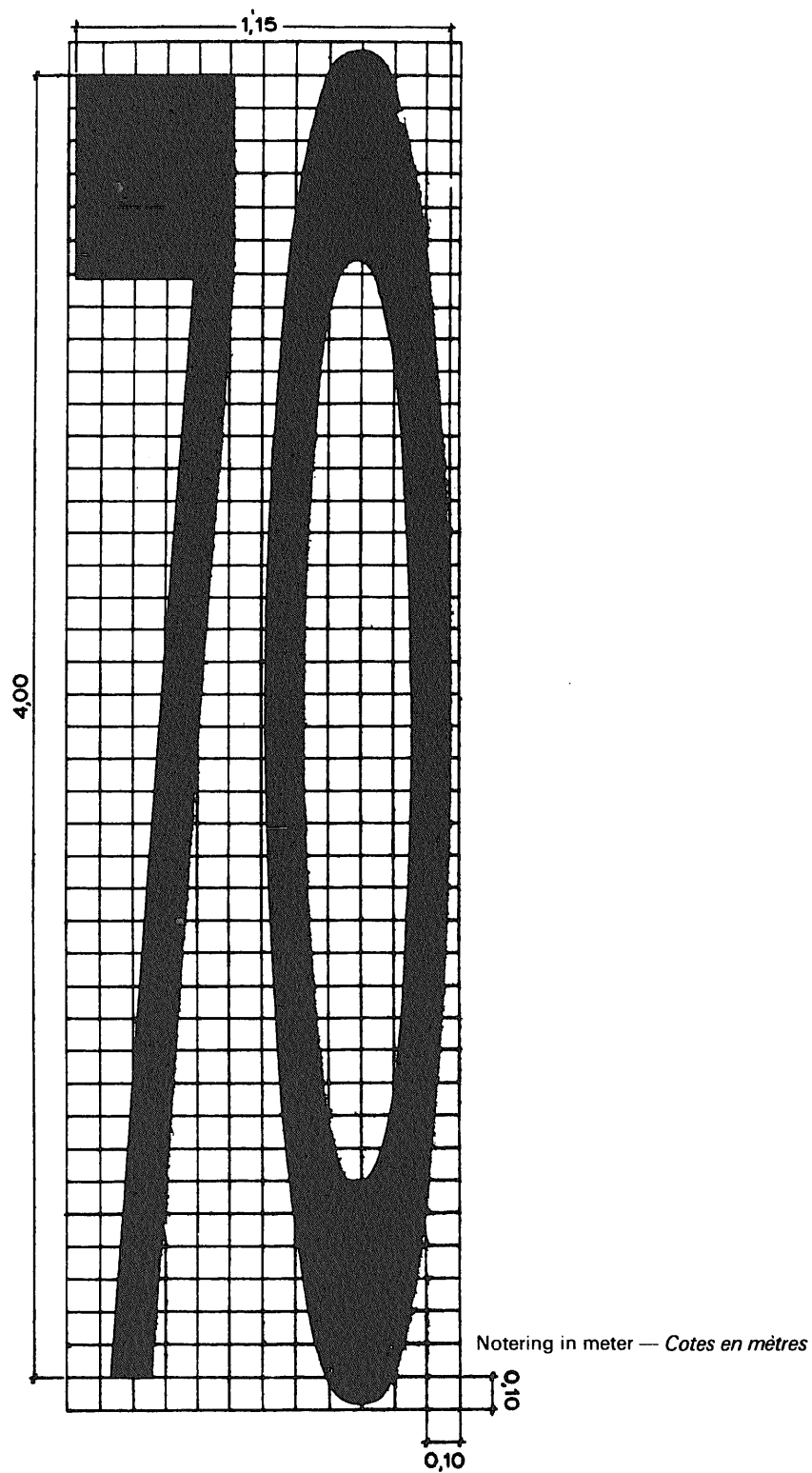


Diagram A.55 — *Diagramme A.55*

Markering die een parkeerverbod aanduidt
Marquage signalant l'interdiction du stationnement

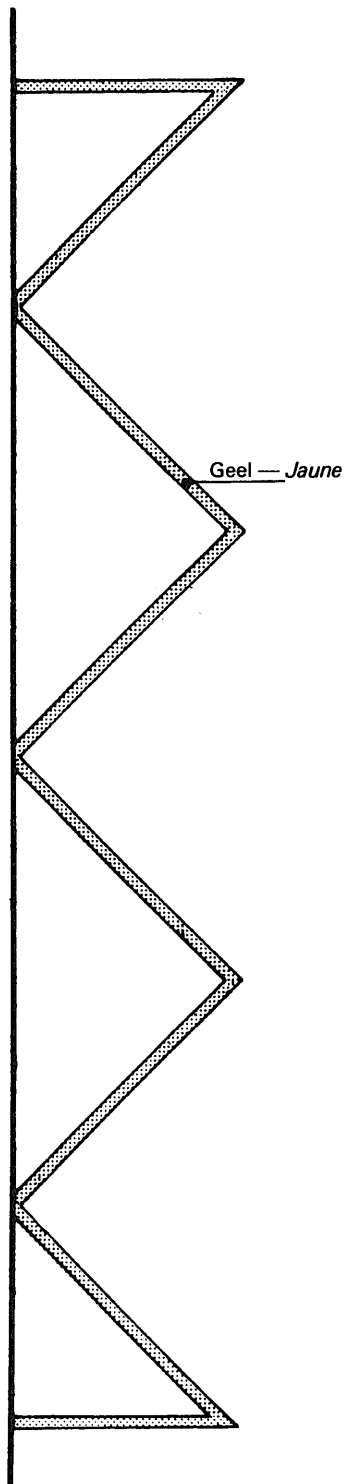


Diagram A.56 — *Diagramme A.56*

Markering die een parkeerverbod aanduidt

Marquage signalant l'interdiction du stationnement

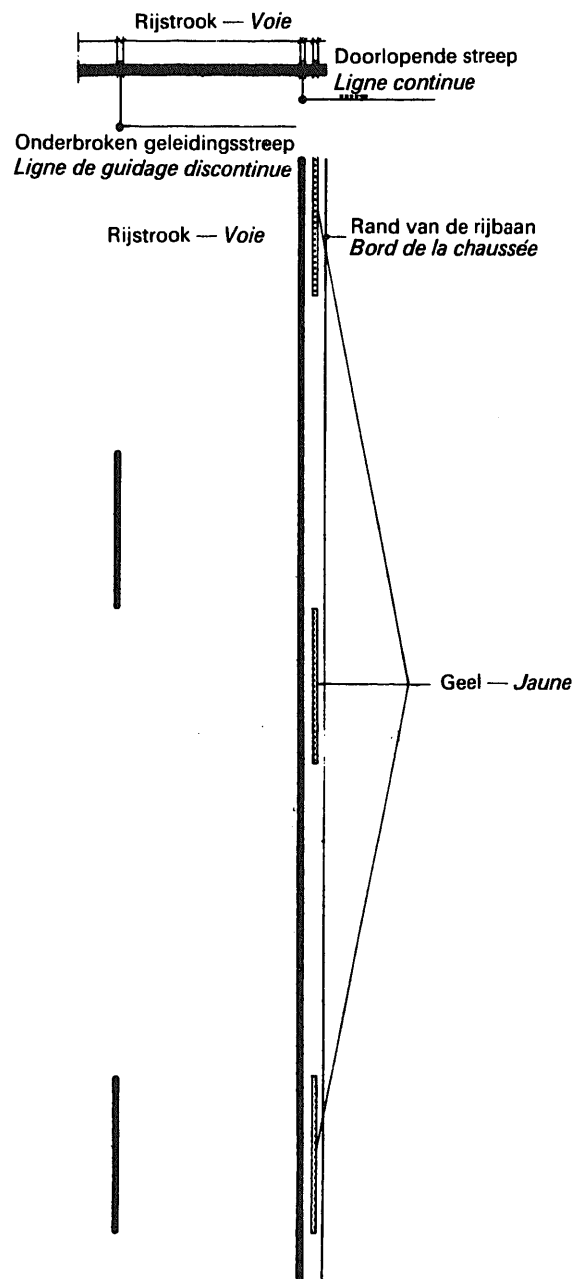
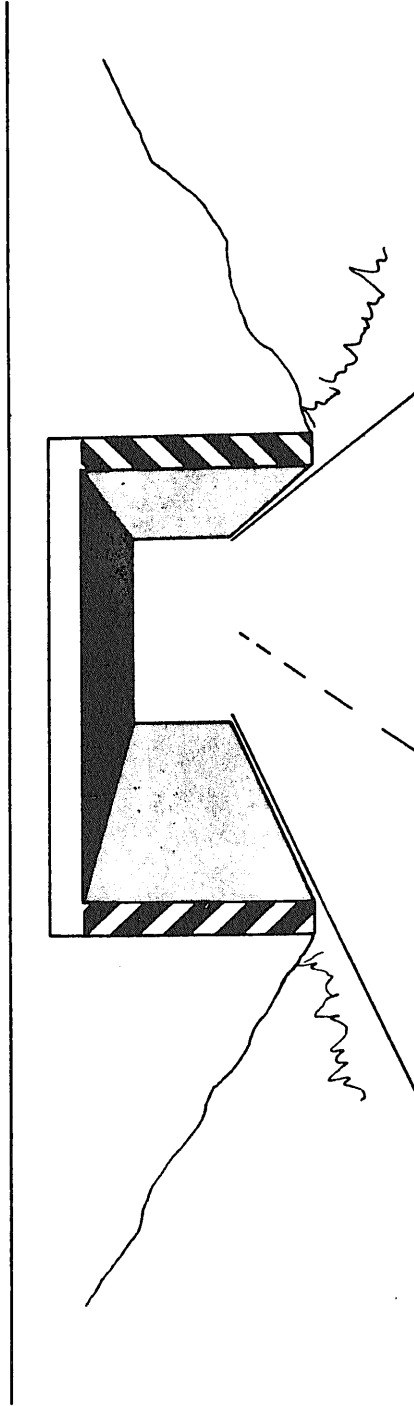


Diagram A.57 — *Diagramme A.57*
Markering van een hindernis
Marquage d'un obstacle

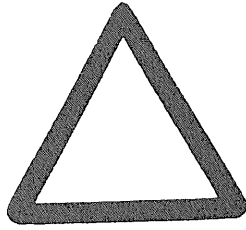


BIJLAGE 9

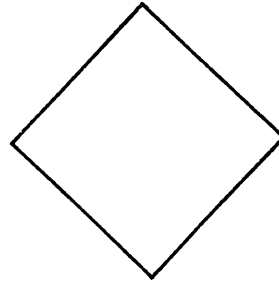
**WEERGAVE IN KLEUR VAN DE VERKEERSBORDEN,
SYMBOLLEN EN BORDEN
ZOALS BEDOELD IN BIJLAGEN 1 TOT 7
MODELLEN VAN ONDERBORDEN**

ANNEXE 9

**REPRODUCTION EN COULEUR DES SIGNAUX,
SYMBOLES ET PANNEAUX DONT IL EST QUESTION
DANS LES ANNEXES 1 A 7**



A^a



A^b



A, 1^a



A, 1^b



A, 1^c



A, 1^d



A, 2^a



A, 2^b



A, 2^c



A, 2^d



A, 3^a



A, 3^b



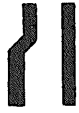
A, 3^c



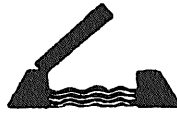
A, 3^d



A, 4^a



A, 4^b



A, 5



A, 6



A, 7^a



A, 7^b



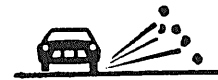
A, 7^c



A, 8



A, 9^a



A, 9^b



A, 10^a



A, 10^b



A, 11^a



A, 11^b



A, 12



A, 13



A, 14^a



A, 14^b



A, 15



A, 16^b



A, 16^a



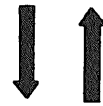
A, 16^c



A, 17



A, 18



A, 19



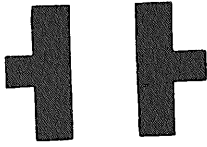
A, 20



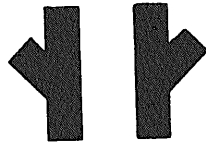
A, 21^a



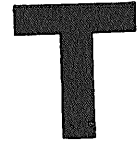
A, 21^b



A, 21^c



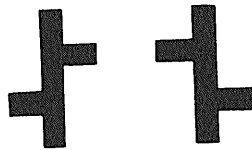
A, 21^d



A, 21^e



A, 21^f



A, 21^g



A, 22^a



A, 22^b



A, 22^c



A, 23



A, 24^a



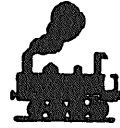
A, 24^b



A 25



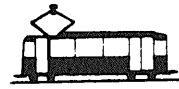
A, 26



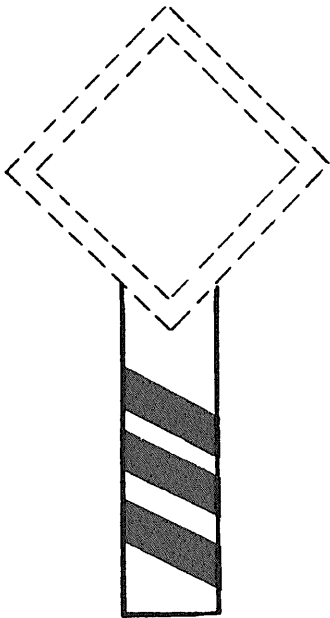
A, 27^a



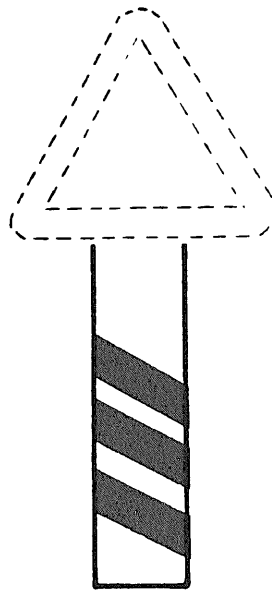
A, 27^b



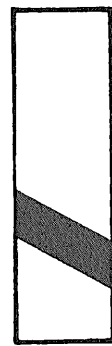
A, 28



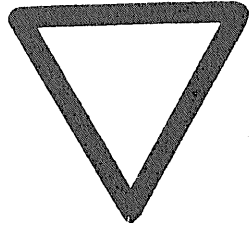
A, 29^a



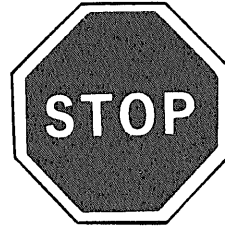
A, 29^b



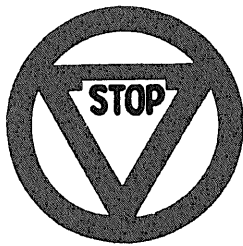
A, 29^c



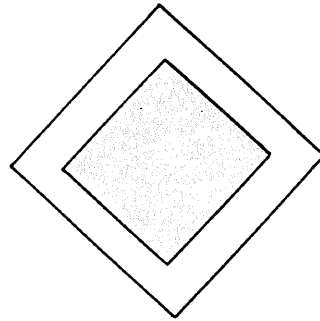
B, 1



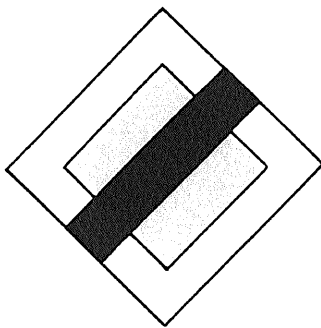
B, 2^a



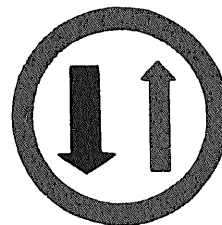
B, 2^b



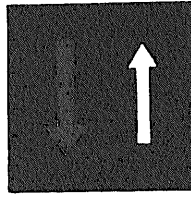
B, 3



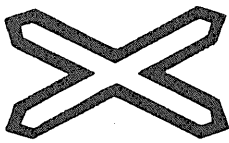
B, 4



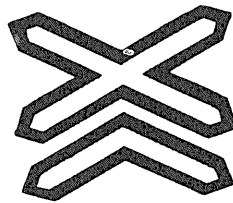
B, 5



B, 6



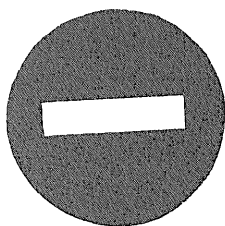
B, 7^a



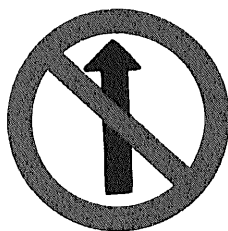
B, 7^b



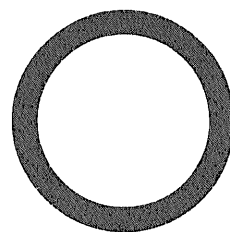
B, 7^c



c, 1^a



c, 1^b



c, 2



c, 3^a



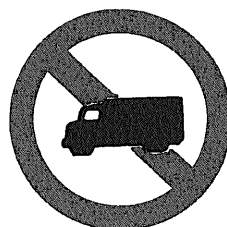
c, 3^b



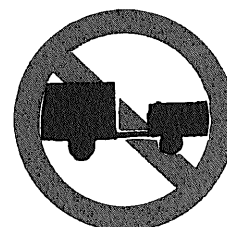
c, 3^c



c, 3^d



c, 3^e



c, 3^f



c, 3^g



c, 3^h



c, 3^j



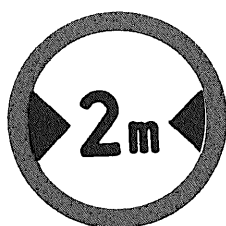
c, 3^k



c, 4^a



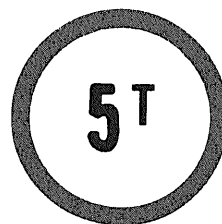
c, 4^b



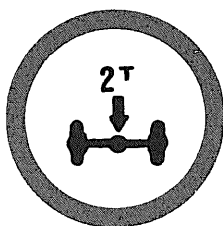
c, 5



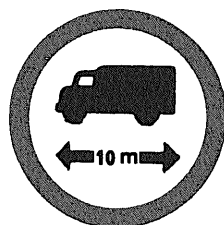
c, 6



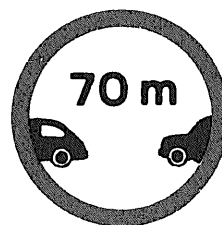
c, 7



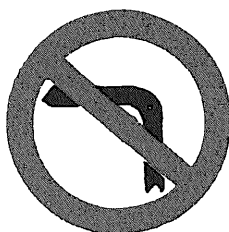
c, 8



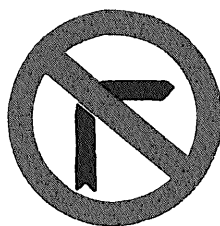
c, 9



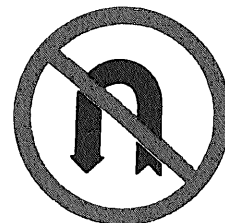
c, 10



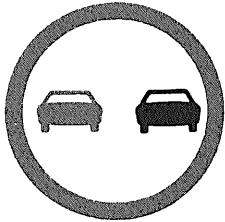
c, 11^a



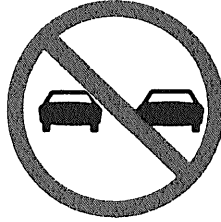
c, 11^b



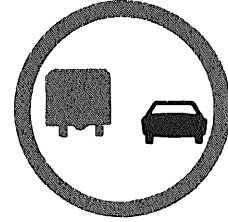
c, 12



C, 13^{aa}



C, 13^{ab}



C, 13^{ba}



C, 13^{bb}



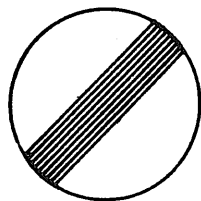
C, 14



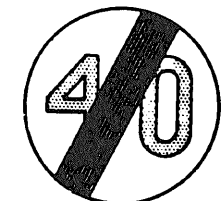
C, 15



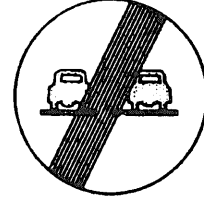
C, 16



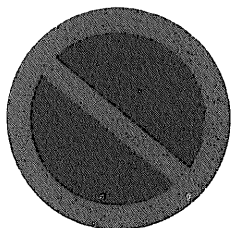
C, 17^a



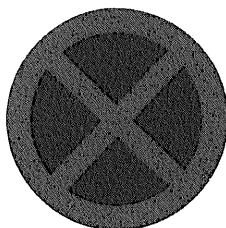
C, 17^b



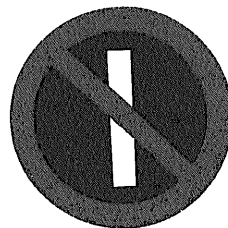
C, 17^c



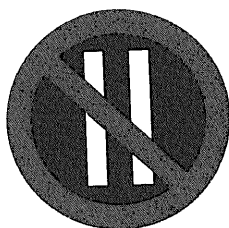
c, 18



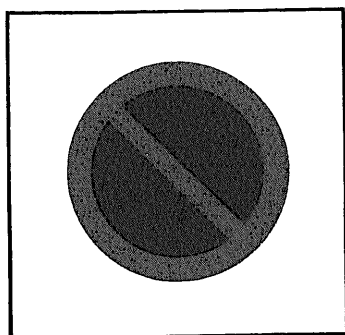
c, 19



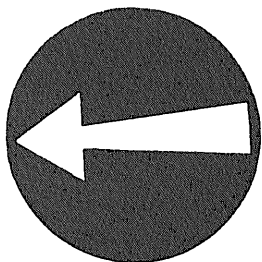
c, 20^a



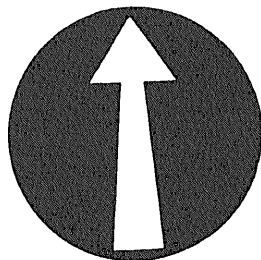
c, 20^b



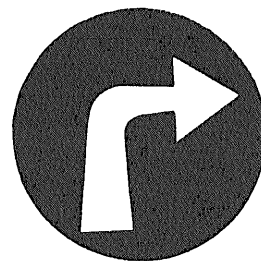
c, 21



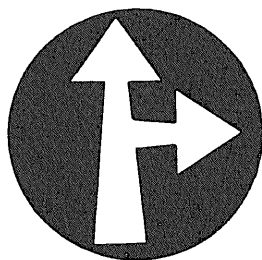
D, 1^a



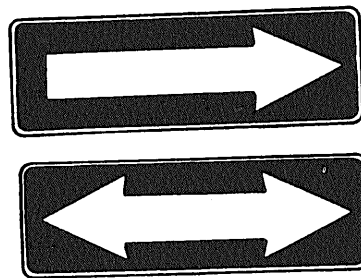
D, 1^a



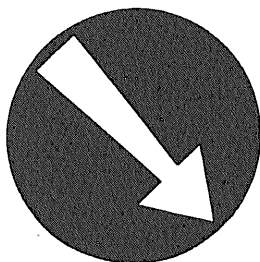
D, 1^a



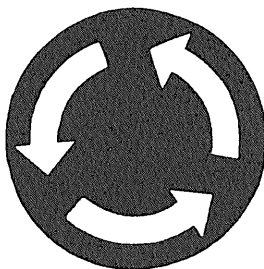
D, 1^a



D, 1^b



D, 2



D, 3



D, 4



D, 5



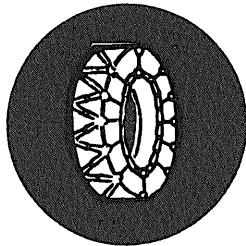
D, 6



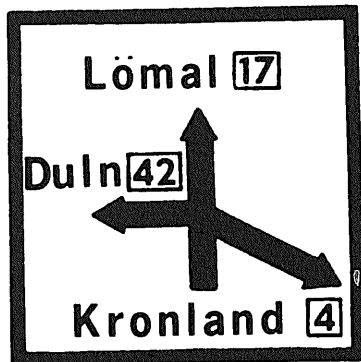
D, 7



D, 8



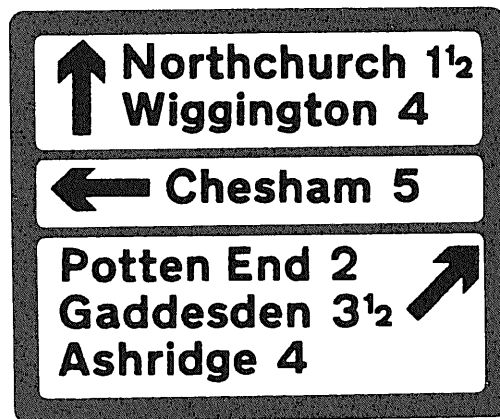
D, 9



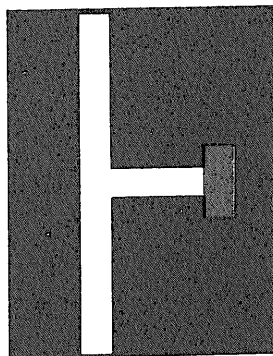
E, 1^a



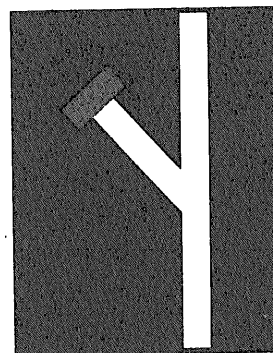
E, 1^b



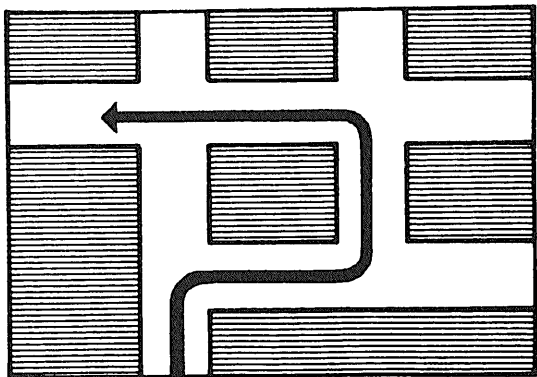
E, 1^c



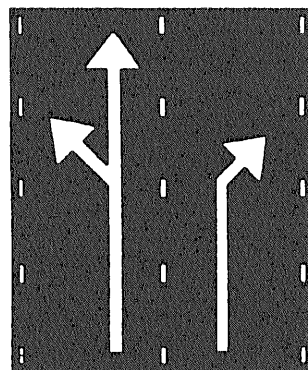
E, 2^a



E, 2^b



E, 3



E, 4



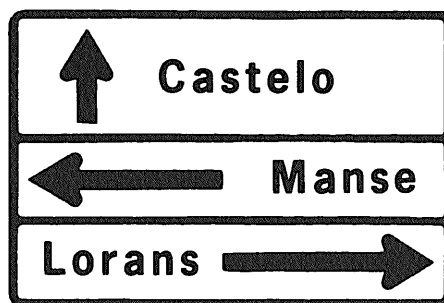
E, 5^a



E, 5^b



E, 5^c



E, 5^d



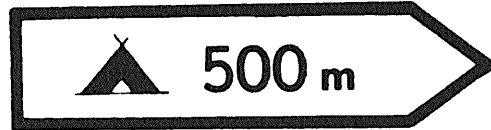
E, 6^a



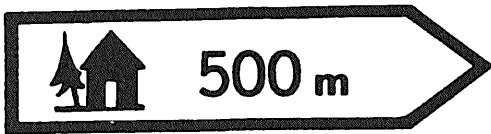
E, 6^b



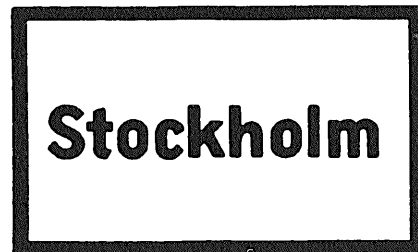
E, 6^c



E, 7



E, 8



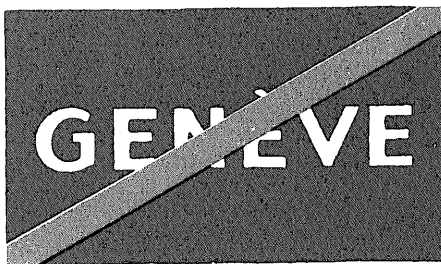
E, 9^a



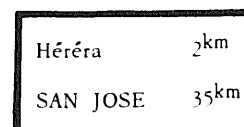
E, 9^b



E, 9^c



E, 9^d



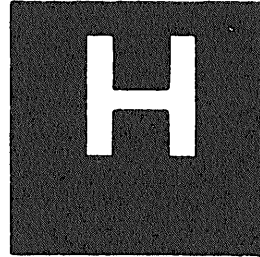
E, 10



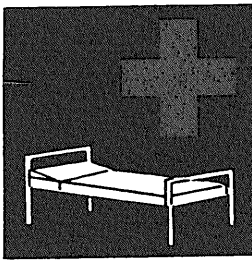
E, 11^a



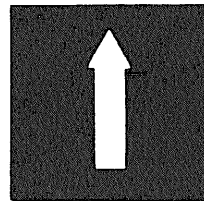
E, 11^b



E, 12^a



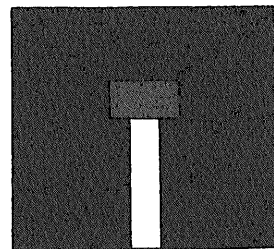
E, 12^b



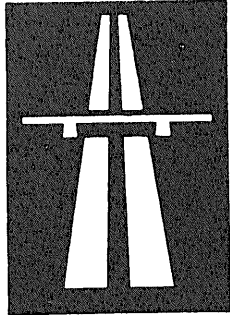
E, 13^a



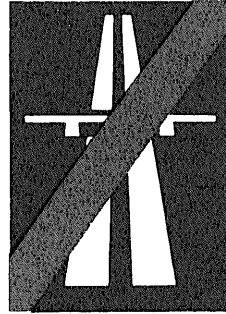
E, 13^b



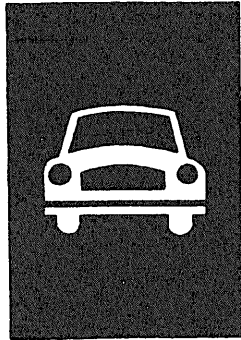
E, 14



E, 15



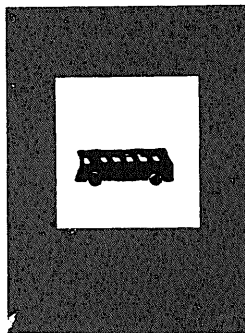
E, 16



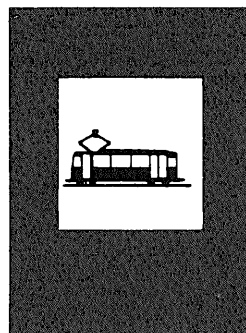
E, 17



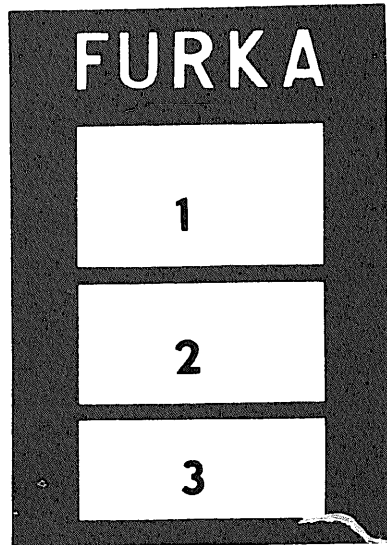
E, 18



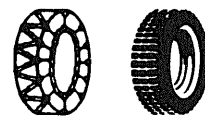
E, 19



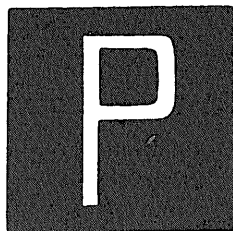
E, 20



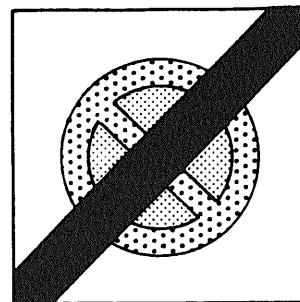
E, 21



E, 22



E, 23



E, 24