

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

20 OCTOBRE 1953.

PROJET DE LOI

portant approbation
des actes internationaux suivants :

- a) Convention internationale sur la circulation routière et 10 annexes,
 - b) Protocole relatif à la signalisation routière,
 - c) Protocole relatif aux pays ou territoires présentement occupés,
 - d) Acte final,
- signés à Genève, le 19 septembre 1949;
- e) Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière et le protocole relatif à la signalisation routière de 1949,
 - f) Accord européen portant application de l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties Contractantes et annexe,
 - g) Accord européen portant application de l'article III de l'annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties Contractantes et annexe,
 - h) Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international et annexes,
- signés à Genève, le 16 septembre 1950.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Conformément à une résolution adoptée le 26 août 1948 par le Conseil Economique et Social, le Secrétaire Général des Nations-Unies convoqua, à Genève, une Conférence mondiale en vue de conclure une Convention destinée à remplacer les actes internationaux suivants :

- La Convention internationale relative à la circulation routière, signée à Paris, le 24 avril 1926;
- La Convention internationale de la même date relative à la circulation automobile (1);

(1) Voir *Moniteur Belge* du 1^{er} juillet 1930.

20 OCTOBER 1953.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring
van de volgende internationale akten :

- a) Internationaal Verdrag nopens het wegverkeer en 10 bijlagen,
 - b) Protocol nopens de verkeerstekens,
 - c) Protocol betreffende thans bezette landen of gebieden,
 - d) Slotakte,
- ondertekend op 19 September 1949, te Genève;
- e) Europese Overeenkomst houdende aanvulling van het verdrag nopens het wegverkeer en het protocol nopens de verkeerstekens, van 1949,
 - f) Europese Overeenkomst houdende toepassing van het artikel 23 van het verdrag van 1949 nopens het wegverkeer, betreffende de afmetingen en gewichten der op zekere wegen van de Verdragsluitende Partijen toegelaten voertuigen en bijlage,
 - g) Europese Overeenkomst in zake toepassing van het artikel 3 van de bijlage 7 van het verdrag van 1949 nopens het wegverkeer, betreffende de afmetingen en gewichten van voertuigen waarmede op zekere wegen van de Verdragsluitende Partijen mag gereden worden en bijlage,
 - h) Verklaring nopens de aanleg van grote internationale verkeerswegen en bijlagen,
- ondertekend op 16 September 1950, te Genève.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Overeenkomstig een resolutie die op 26 Augustus 1948 door de Economische en Sociale Raad werd aangenomen, riep de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties te Genève een Wereldconferentie bijeen, ten einde een Verdrag te sluiten dat de volgende internationale akten moet vervangen :

- De internationale Overeenkomst betreffende het wegverkeer, ondertekend op 24 April 1926, te Parijs;
- De internationale Overeenkomst van dezelfde datum betreffende het verkeer met motorrijtuigen (1);

(1) Zie *Belgisch Staatsblad* van 1 Juli 1930.

— La Convention internationale sur l'unification de la signalisation routière et l'annexe, signées à Genève, le 30 mars 1931.

Quatre des documents, présentés dans le présent projet de loi, y furent signés le 19 septembre 1949 :

- 1° Une Convention internationale sur la circulation routière et 10 annexes;
- 2° Un Protocole relatif à la signalisation routière;
- 3° Un Protocole d'interprétation du Chapitre VII de la Convention, en ce qui concerne l'adhésion à la Convention des pays ou territoires présentement occupés;
- 4° Un Acte final de la Conférence.

Dans la suite, à Genève encore, trois accords européens furent élaborés, destinés soit à compléter, soit à porter application des dispositions de la Convention et du Protocole; il s'agit de :

1° 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;

2° L'Accord européen portant application de l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties Contractantes, signé à Genève, le 16 septembre 1950;

3° L'Accord européen portant application de l'article 3 de l'annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties Contractantes, signé à Genève, le 16 septembre 1950.

Enfin, une Déclaration sur la construction de grandes Routes de Trafic international a été signée à Genève, également le 16 septembre 1950.

* * *

Ces divers documents se rapportent aux deux grands aspects du problème routier : la route et la circulation.

1. Circulation et signalisation routière.

Le but de la Convention sur la Circulation routière est défini dans son préambule; il consiste à favoriser le développement de la circulation routière internationale et d'en assurer la sécurité. A cet effet, des dispositions uniformes ont été établies; elles ne constituent, en somme, qu'un rappel des principes sur lesquels reposent les prescriptions correspondantes de la plupart des règlements nationaux.

En ce qui concerne la circulation proprement dite, elles n'apportent aucune dérogation de principe aux règles actuellement en vigueur en Belgique.

En ce qui concerne les véhicules, certaines précisions figurent dans les annexes, précisions qui tiennent compte des progrès réalisés tant dans la construction des routes que dans la technique de l'automobile. Il n'échappe à personne que pour une bonne part, la sécurité routière est conditionnée par l'uniformité et l'efficacité des dispositifs d'éclairage, de freinage et de signalisation des véhicules.

Pour ce qui est des poids et plus particulièrement des poids maxima autorisés sous l'essieu le plus chargé, ceux admis dans la Convention sont inférieurs aux poids actuellement admis en Belgique et dans plusieurs autres pays

— De internationale Overeenkomst betreffende de eenmaking der verkeerstekens, en de bijlage, ondertekend op 30 Maart 1931, te Genève.

Vier van de bij onderhavig wetsontwerp voorgelegde oorkonden werden op 19 September 1949 ondertekend :

- 1° Een internationaal Verdrag nopens het wegverkeer en 10 bijlagen;
- 2° Een Protocol nopens de verkeerstekens;
- 3° Een Protocol tot verklaring van Hoofdstuk VII van het Verdrag, met betrekking tot de toetreding tot het Verdrag van thans bezette landen of gebieden;
- 4° Een Slotakte van de Conferentie.

Naderhand werden er, nog steeds te Genève, drie Europese akkoorden uitgewerkt die bestemd zijn om de bepalingen van het Verdrag en van het Protocol hetzij aan te vullen, hetzij toe te passen; die akkoorden zijn :

1° De Europese Overeenkomst houdende aanvulling van het Verdrag nopens het wegverkeer en het Protocol nopens de verkeerstekens, van 1949, ondertekend op 16 September 1950, te Genève;

2° De Europese Overeenkomst houdende toepassing van het artikel 23 van het Verdrag van 1949 nopens het wegverkeer, betreffende de afmetingen en gewichten der op zekere wegen van de Verdragsluitende Partijen toegelaten voertuigen, ondertekend op 16 September 1950, te Genève;

3° De Europese Overeenkomst in zake toepassing van het artikel 3 van de bijlage 7 van het Verdrag van 1949 nopens het wegverkeer, betreffende de afmetingen en de gewichten van voertuigen waarmede op zekere wegen van de Verdragsluitende Partijen mag gereden worden, ondertekend op 16 September 1950, te Genève.

Ten slotte werd er, eveneens op 16 September 1950, te Genève een Verklaring ondertekend nopens de aanleg van grote internationale verkeerswegen.

* * *

Deze verschillende documenten hebben betrekking op de twee grote aspecten van het wegenprobleem : de weg en het verkeer.

1. Verkeer en verkeerstekens.

Het doel van het Verdrag nopens het wegverkeer is omschreven in zijn preambule; dit doel bestaat erin de ontwikkeling van het internationaal wegverkeer te bevorderen en de veiligheid er van te verzekeren. Te dien einde werden er eenvormige bepalingen vastgesteld; deze bepalingen zijn ten slotte slechts een herhaling van de beginselen waarop de overeenstemmende voorschriften van de meeste nationale reglementen berusten.

Wat het eigenlijke verkeer betreft, behelzen zij generlei principiële afwijking van de in België thans geldende regelen.

Wat de voertuigen betreft, worden in de bijlagen sommige nadere inlichtingen verstrekt die met de vooruitgang verwezenlijkt op het gebied van de wegenbouw en van de automobieltechniek rekening houden. Het ontgaat niemand, dat de veiligheid der wegen afhankelijk is van de eenvormigheid en de doeltreffendheid der verlichtings-, rem- en signalisatie-inrichtingen van de voertuigen.

Wat betreft de gewichten, en meer bepaaldelijk de toegelaten maximumgewichten onder de zwaarst beladen as, zijn de door het Verdrag toegelaten gewichten geringer dan die welke thans in België en in verschillende

d'Europe occidentale. S'ils ont été retenus, ce fut pour permettre un accord général.

Mais pour obvier à ces limitations, l'annexe 7 prévoyait la possibilité de fixer des poids plus élevés en vertu d'accords régionaux; en revanche, les Etats dont les caractéristiques du réseau ne permettent pas le passage général de charges aussi élevées que celles indiquées à l'annexe 7, pouvaient désigner les routes sur lesquelles ces charges seraient néanmoins autorisées. Depuis ce temps, deux accords européens sont intervenus pour compléter la Convention dans ce sens, l'un portant application de l'annexe 7, l'autre de l'article 23.

Ces quelques précisions font apparaître la nécessité des dispositions auxquelles les Etats ont souscrit en vue de créer un minimum d'uniformité dans les règles. Cette même nécessité les a conduits à adopter des simplifications sérieuses en matière de documents requis en circulation internationale.

Le certificat international pour automobile prévu par la Convention de 1926 est supprimé. Il est simplement exigé que les certificats d'immatriculation nationaux mentionnent certaines caractéristiques déterminées du véhicule en vue de son identification.

De même, le conducteur d'un véhicule automobile ne devra plus se pourvoir pour circuler en dehors de son pays d'un permis de conduire international pour autant qu'il soit porteur d'un permis national conforme au modèle indiqué à l'annexe 9.

* * *

En matière de signalisation, il fut acquis dès le début que l'unification ne serait guère possible, en raison de la disparité qui existe entre les signaux employés en Europe, en Amérique et en Afrique. De cette impossibilité naquit l'idée d'un Protocole relatif à la signalisation, distinct de la Convention. Ce procédé avait pour but de permettre à certains pays, comme les Etats-Unis d'Amérique, de signer la Convention sans souscrire d'engagement au sujet de la signalisation. Plus récemment, l'accord européen de 1950 complétant la Convention et le Protocole est venu apporter quelques précisions supplémentaires.

Il faut souligner qu'ayant conformé sa signalisation aux dispositions de la Convention de 1931, la Belgique pourra conserver, en principe, les mêmes signaux que ceux actuellement admis. Quelques signaux nouveaux seront mis en application.

2. Les grandes routes de trafic international.

Comme il est souligné dans le préambule de la Déclaration sur la construction de grandes Routes de Trafic International :

« ... pour resserrer les relations entre les pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction ou de reconstruction de routes adaptées aux exigences du trafic international ».

A vrai dire, il n'a jamais existé jusqu'ici de réseau international. Les routes ont toujours été créées en vue de satisfaire des besoins nationaux. S'arrêtant à la frontière, elles sont la plupart du temps raccordées sans coordination. Les voiries sont aménagées et classées selon la fonction qu'elles assument dans le phénomène des communications internes. Il s'ensuit des caractéristiques différentes de pays à pays.

andere landen van West-Europa toegelaten zijn. Indien zij aanvaard werden, dan werd dit gedaan om een algemeen akkoord mogelijk te maken.

Evenwel werd, om deze beperkingen te verhelpen, in bijlage 7 de mogelijkheid voorzien om krachtens regionale akkoorden, hogere gewichten vast te stellen; daarentegen mochten de Staten wier wegennet niet geschikt is om dusdanig zware ladingen als in bijlage 7 aangegeven, onbeperkt toe te laten, de banen aanduiden waarop dergelijke ladingen niettemin zouden toegelaten worden. Sedertdien werden er twee Europese akkoorden gesloten om het Verdrag in die zin aan te vullen. Het ene tot toepassing van bijlage 7, het andere tot toepassing van artikel 23.

Deze enkele nadere inlichtingen stellen de noodzakelijkheid in het licht van de bepalingen die de Staten onderschreven hebben ten einde een minimum van eenvormigheid in de verkeersregelen te brengen. Dezelfde noodzakelijkheid heeft er hen toe gebracht, op het stuk van de voor het internationaal verkeer vereiste documenten, aanzienlijke vereenvoudigingen aan te nemen.

Het door de Overeenkomst van 1926 voorziene internationaal autobewijs is afgeschaft. Er wordt eenvoudig gevorderd, dat op de nationale inschrijvingsbewijzen bepaalde kenmerken van het voertuig vermeld staan die de identificering van dit voertuig mogelijk maken.

Eveneens zal de autobestuurder niet meer behoeven houden te zijn van een internationaal rijbewijs om buiten zijn land te reizen, indien hij in het bezit is van een nationaal bewijs dat overeenkomt met het in bijlage 9 aangegeven model.

* * *

In zake verkeerstekens, werd van in den beginne uitgemaakt dat de eenmaking bijna niet mogelijk zou zijn wegens de grote ongelijkheid tussen de verkeerstekens welke in Europa, Amerika en Afrika gebruikt worden. Uit deze onmogelijkheid sproot dan het idee voor van een Protocol betreffende de verkeerstekens, dat zou verschillen van het Verdrag. Deze werkwijze had voor doel sommige landen, zoals de Verenigde Staten van Amerika, in staat te stellen het Verdrag te ondertekenen zonder daarom enige verbintenis inzake verkeerstekens aan te gaan. Nog korter geleden heeft het Europees akkoord van 1950, tot aanvulling van het Verdrag en van het Protocol, enige aanvullende bijzonderheden gebracht.

Er dient op gewezen dat België doordien het zijn verkeerstekens heeft geregeld naar de Overeenkomst van 1931, in principe dezelfde verkeerstekens zal kunnen behouden die thans aangenomen zijn. Enige nieuwe verkeerstekens zullen ingevoerd worden.

2. De grote internationale verkeerswegen.

Zoals werd onderlijnd in de preambule van de Verklaring nopens de aanleg van Grote Internationale verkeerswegen :

« ... is het, ter bevordering van de betrekkingen tussen » de Europese landen essentieel, een geordend plan vast » te leggen voor de aanleg of het hermaken van wegen » die aan de eisen van het internationaal verkeer zijn aan- » gepast ».

Om de waarheid te zeggen, een internationaal verkeersnet heeft totnogtoe nooit bestaan. De wegen werden steeds gemaakt met het doel in nationale noodwendigheden te voorzien. Daar zij aan de grens ophouden, zijn zij meestal zonder ordening verbonden. De wegediensten zijn ingericht en geklasseerd volgens de taak die zij in het kader van het binnenlands verkeer vervullen. Daaruit volgen karakteristieken welke van land tot land verschillen.

Cependant le développement du trafic international impose l'aménagement d'itinéraires internationaux; une nouvelle catégorie est donc nécessaire impliquant un réseau qui répond aux besoins économiques et touristiques internationaux. C'est l'objectif de la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international.

Les parcours suivants intéressent la Belgique :

1° Lille - Courtrai - Gand - Anvers - Hechtel - Venlo, faisant partie de l'itinéraire E. 3, Lisbonne-Stockholm;

2° Calais - Ostende - Gand - Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle, faisant partie de l'itinéraire E. 5, Londres-Alexandroupolis;

3° Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg de l'itinéraire E. 9, Amsterdam-Gênes;

4° Cambrai - Mons - Bruxelles - Anvers - Breda, de l'itinéraire E. 10, Paris-Amsterdam;

5° Hechtel - Heerlen - Aix-la-Chapelle, itinéraire E. 39;

6° Bruxelles - Namur - Bastogne, itinéraire E. 40;

7° Valenciennes - Mons - Charleroi - Namur - Liège, itinéraire E. 41.

Bien entendu, la portée de cette Déclaration n'est pas d'obliger les États à construire ces grandes routes dans un délai déterminé; il s'agit d'adopter un projet de réseau routier « à titre de plan concerté de construction ou de » reconstruction de routes d'intérêt international qu'ils » (les États) se proposent d'entreprendre dans le cadre » de leur programme national de travaux publics ou suivant les possibilités de financement international ».

Les catégories et caractéristiques techniques de ces routes sont décrites dans l'annexe 2. Fonction de l'intensité de la circulation, elles dépendent du même critère que celui choisi par l'administration belge pour déterminer les caractéristiques du réseau national. De ce fait, la ratification par la Belgique de la Déclaration n'apportera aucun changement en ce qui concerne les caractéristiques des routes construites ou à construire faisant partie des itinéraires internationaux.

Le Ministre des Affaires Étrangères.

Evenwel maakt de ontwikkeling van het internationaal verkeer het aanleggen van internationale reiswegen noodzakelijk; een nieuwe categorie is derhalve nodig, welke een net omvat dat aan de internationale economische en toeristische noden beantwoordt. Dit is het doel van de Verklaring nopens de aanleg van Grote Internationale verkeerswegen.

Volgende routes bieden belang voor België :

1° Rijsel - Kortrijk - Gent - Antwerpen - Hechtel - Venlo, welke deel uitmaakt van de verkeersweg E. 3, Lissabon - Stockholm;

2° Calais - Oostende - Gent - Brussel - Luik - Aken, welke deel uitmaakt van de verkeersweg E. 5, Londen-Alexandroupolis;

3° Maastricht - Luik - Bastenaken - Aarlen - Luxemburg, van de verkeersweg E. 9, Amsterdam - Genua;

4° Cambrai - Bergen - Brussel - Antwerpen - Breda, van de verkeersweg E. 10, Parijs - Amsterdam;

5° Hechtel - Heerlen - Aken, verkeersweg E. 39;

6° Brussel - Namen - Bastenaken, verkeersweg E. 40;

7° Valenciennes - Bergen - Charleroi - Namen - Luik, verkeersweg E. 41.

Wel te verstaan betekent bedoelde Verklaring niet dat de Staten verplicht zijn bewuste grote wegen binnen een bepaalde tijd te bouwen; het gaat er om, een ontwerp van wegnnet aan te nemen dat geldt « als een overlegd plan » voor het aanleggen of het hermaken van wegen van » internationaal belang, dat zij (de Staten) voornemens » zijn uit te voeren in het raam van hun nationaal programma van openbare werken of volgens de mogelijkheden van internationale financiering ».

De categorieën en de technische karakteristieken van deze verkeerswegen worden beschreven in bijlage 2. Zij houden verband met de verkeersdrukte en hangen derhalve van hetzelfde criterium af als door de Belgische administratie gekozen werd om de karakteristieken van ons nationaal wegnnet te bepalen. Uit dien hoofde zal de bekrachtiging door België van de Verklaring geen enkele wijziging brengen wat betreft de karakteristieken van de gebouwde wegen of van de nog te bouwen wegen welke deel uitmaken van de internationale verkeerswegen.

De Minister van Buitenlandse Zaken.

P. van ZEELAND.

Le Ministre des Finances.

De Minister van Financiën.

A.-E. JANSSEN.

Le Ministre des Communications.

De Minister van Verkeerswezen.

P.-W. SEGERS.

*Le Ministre des Travaux Publics
et de la Reconstruction.*

*De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw.*

O. BEHOGNE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre des vacations, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 1^{er} octobre 1952, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi « portant approbation des actes internationaux suivants :

- a) Convention internationale sur la circulation routière et 10 annexes,
- b) Protocole relatif à la signalisation routière,
- c) Protocole relatif aux pays ou territoires présentement occupés,
- d) Acte final, signés à Genève, le 19 septembre 1949;
- e) Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière de 1949,
- f) Accord européen portant application de l'Article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties contractantes et annexe,
- g) Accord européen portant application de l'Article III de l'Annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties contractantes et annexe,
- h) Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international et annexes, signés à Genève, le 16 septembre 1950 »,

a donné le 8 septembre 1953 l'avis suivant :

L'avant-projet de loi portant approbation des actes internationaux spécifiés dans l'intitulé du projet et dans l'exposé des motifs n'appelle pas d'observation.

Toutefois, le Conseil d'Etat constate que la réglementation actuellement en vigueur en matière de roulage, dans plusieurs de ses dispositions, présente des discordances avec les actes internationaux que le projet propose au législateur d'approuver.

Il conviendra, en conséquence, si les conventions sont approuvées par le législateur, de modifier par arrêtés royaux les dispositions de la réglementation qui seraient en contradiction avec les actes approuvés.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Coyette, conseiller d'Etat, président,
G. Holloye et K. Mees, conseillers d'Etat,
P. Coart-Fresart et A. Bernard, assesseurs de la section de législation,
J. Cyprès, greffier adjoint, greffier.

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

Le Greffier,
(s.) J. CYPRES.

Le Président,
(s.) J. COYETTE.

Pour expédition délivrée à M. le Ministre des Affaires Etrangères.

Le 17 septembre 1953.

Le Greffier du Conseil d'Etat,
R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Etrangères, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste vacantie-kamer, de 1^o October 1952 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet « tot goedkeuring van de navolgende internationale akten :

- a) Internationaal verdrag nopens het wegverkeer en 10 bijlagen,
- b) Protocol nopens de verkeerstekens,
- c) Protocol betreffende thans bezette landen of gebieden,
- d) Slotakte, ondertekend op 19 September 1949, te Genève;
- e) Europese Overeenkomst houdende aanvulling van het verdrag nopens het wegverkeer en het Protocol nopens de verkeerstekens van 1949,
- f) Europese Overeenkomst houdende toepassing van het Artikel 23 van het verdrag nopens het wegverkeer van 1949, betreffende de afmetingen en gewichten der op zekere wegen van de verdragsluitende Partijen toegelaten voertuigen en bijlage,
- g) Europese Overeenkomst houdende toepassing van het Artikel III van de Bijlage 7 van het verdrag nopens het wegverkeer van 1949, betreffende de afmetingen en gewichten der op zekere wegen van de verdragsluitende Partijen toegelaten voertuigen en bijlage,
- h) Verklaring nopens de aanleg van grote internationale verkeerswegen en bijlagen, ondertekend op 16 September 1950, te Genève »,

heeft de 8^e September 1953 het volgend advies gegeven :

Bij het voorontwerp van wet houdende goedkeuring van de internationale akten die in de titel van het ontwerp en in de memorie van toelichting zijn opgegeven, zijn geen opmerkingen te maken.

De Raad van State stelt echter vast dat verscheidene bepalingen van de thans geldende regeling inzake wegverkeer niet overeenstemmen met de internationale akten welke het ontwerp aan de wetgever ter goedkeuring voorlegt.

Indien dus de wetgever zijn goedkeuring aan de overeenkomsten verleent, zullen koninklijke besluiten wijziging moeten brengen in die bepalingen van bedoelde regeling, welke niet met de goedgekeurde akten mochten overeenstemmen.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Coyette, raadsheer van State, voorzitter,
G. Holloye en K. Mees, raadsheren van State,
P. Coart-Fresart en A. Bernard, bijzitters van de afdeling wetgeving,
J. Cyprès, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. Mees.

De Griffier,
(get.) J. CYPRES.

De Voorzitter,
(get.) J. COYETTE.

Voor uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Buitenlandse Zaken.

De 17^e September 1953.

De Griffier van de Raad van State,
R. DECKMYN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Etrangères, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

Les actes internationaux suivants :

- a) Convention internationale sur la circulation routière et dix annexes,
- b) Protocole relatif à la signalisation routière,
- c) Protocole relatif aux pays ou territoires présentement occupés,
- d) Acte final, signés à Genève, le 19 septembre 1949;
- e) Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière de 1949,
- f) Accord européen portant application de l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties Contractantes et annexe,
- g) Accord européen portant application de l'article III de l'annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties Contractantes et annexe,
- h) Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international et annexes, signés à Genève, le 16 septembre 1950, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 22 septembre 1953.

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Financiën, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw worden 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 :

- a) Internationaal Verdrag nopens het wegverkeer en tien bijlagen,
- b) Protocol nopens de verkeerstekens,
- c) Protocol betreffende thans bezette landen of gebieden,
- d) Slotakte, ondertekend op 19 September 1949, te Genève;
- e) Europese Overeenkomst houdende aanvulling van het Verdrag nopens het wegverkeer en het Protocol nopens de verkeerstekens van 1949,
- f) Europese Overeenkomst houdende toepassing van het artikel 23 van het Verdrag nopens het wegverkeer van 1949, betreffende de afmetingen en gewichten der op zekere wegen van de Verdragsluitende Partijen toegelaten voertuigen en bijlage,
- g) Europese Overeenkomst houdende toepassing van het artikel III van de bijlage 7 van het Verdrag nopens het wegverkeer van 1949, betreffende de afmetingen en gewichten der op zekere wegen van de Verdragsluitende Partijen toegelaten voertuigen en bijlage,
- h) Verklaring nopens de aanleg van grote internationale verkeerswegen en bijlagen, ondertekend op 16 September 1950 te Genève, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 22 September 1953.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Etrangères,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. van ZEELAND.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

A.-E. JANSSEN.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

P.-W. SEGERS.

*Le Ministre des Travaux Publics
et de la Reconstruction,*

*De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw,*

O. BEHOGNE.

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILES.

Convention sur la circulation routière et dix Annexes, signées à Genève, le 19 septembre 1949.

Les Etats contractants, désireux de favoriser le développement de la circulation routière internationale et d'en assurer la sécurité, en établissant des règles uniformes à cet effet, sont convenus des dispositions suivantes :

CHAPITRE PREMIER.

Généralités.

ARTICLE 1.

1. Les Etats contractants, tout en conservant le droit de réglementer l'usage de leurs routes, conviennent que lesdites routes serviront à la circulation internationale dans les conditions prévues par la présente Convention.

2. Les Etats contractants ne seront pas tenus d'accorder le bénéfice des dispositions de la présente Convention aux automobiles, remorques ou conducteurs qui seront restés sans interruption sur leur territoire pendant une période dépassant un an.

ARTICLE 2.

1. Les annexes à la présente Convention sont considérées comme parties intégrantes de la Convention, étant entendu toutefois que tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la Convention, ou y adhèrera, ou à tout autre moment par la suite, déclarer qu'il exclut les annexes 1 et 2 de l'application de la Convention.

2. Tout Etat pourra, à tout moment, notifier au Secrétaire général des Nations Unies qu'à dater de la dite notification, il sera lié par les annexes 1 et 2 précédemment exclues par lui conformément au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 3.

1. Les mesures que tous les Etats contractants ou certains d'entre eux ont convenu ou conviendront à l'avenir de mettre en vigueur en vue de faciliter la circulation routière internationale, en simplifiant les formalités douanières, de police, sanitaires ou autres, seront considérées comme conformes à l'objet de la présente Convention.

2. — (a) Tout Etat contractant pourra exiger le dépôt d'une garantie pour assurer le paiement de tous droits ou taxes d'entrée qui, en l'absence de cette garantie, seraient perçus à l'importation de toute automobile admise à la circulation internationale;

(b) Les Etats contractants accepteront, pour l'application du présent article, la garantie d'une organisation établie sur leur propre territoire et affiliée à une association internationale ayant délivré un titre douanier international valable pour l'automobile (tel qu'un carnet de passages en douane).

3. En vue de l'accomplissement des formalités prévues par la présente Convention, les Etats contractants s'efforceront de faire coïncider les heures d'ouverture des bureaux et des postes de douanes correspondants sur une même route internationale.

ARTICLE 4.

1. Pour l'application des dispositions de la présente Convention :

Le terme « circulation internationale » désigne toute circulation impliquant le franchissement d'une frontière au moins;

Le terme « route » désigne toute voie publique ouverte à la circulation des véhicules;

Le terme « chaussée » désigne la partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules;

CONFERENTIE DER VERENIGDE NATIES VOOR WEGVERKEER EN VERKEER MET MOTORRIJTUIGEN.

Verdrag nopens het wegverkeer en tien Bijlagen, ondertekend op 19 September 1949, te Genève. (Vertaling)

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

HOOFDSTUK I.

Algemene bepalingen.

ARTIKEL 1.

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

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

ARTIKEL 2.

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

2. Iedere Staat kan te allen tijde ter kennis van de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties brengen, dat hij met ingang van de datum diër kennisgeving door de overeenkomstig het eerste lid van d't artikel uitgesloten Bijlagen is gebonden.

ARTIKEL 3.

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

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

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

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

ARTIKEL 4.

Voor de toepassing van dit Verdrag wordt verstaan onder :

« internationaal verkeer » : ieder verkeer, dat ten minste één grens passeert;

« weg » : iedere openbare weg, opengesteld voor verkeer met voertuigen;

« rijbaan » : het gedeelte van een weg, gewoonlijk gebruikt voor verkeer met voertuigen;

le terme « voie » désigne l'une quelconque des subdivisions de la chaussée, ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules;

le terme « conducteur » désigne toutes personnes qui assument la direction de véhicules, y compris les cycles, guident des animaux de trait, de charge, de selle, des troupeaux sur une route, ou qui en ont la maîtrise effective;

le terme « automobile » désigne tous véhicules pourvus d'un dispositif mécanique de propulsion circulant sur la route par leurs moyens propres, autres que ceux qui se déplacent sur rails ou sont reliés à un conducteur électrique, et servant normalement au transport de personnes ou de marchandises. Tout Etat lié par l'Annexe I exclura de cette définition les cycles à moteur auxiliaire présentant les caractéristiques qui sont déterminées dans ladite annexe;

le terme « véhicule articulé » désigne toute automobile suivie d'une remorque sans essieu avant, accouplée de telle manière qu'une partie de la remorque repose sur le véhicule tracteur et qu'une partie appréciable du poids de cette remorque et de son chargement soit supportée par le tracteur. Une telle remorque est dénommée « semi-remorque »;

le terme « remorque » désigne tout véhicule destiné à être attelé à une automobile;

le terme « cycle » désigne tout cycle non pourvu d'un dispositif automoteur. Tout Etat lié par l'annexe I inclura dans la présente définition les cycles à moteur auxiliaire présentant les caractéristiques qui sont déterminées dans ladite annexe;

le terme « poids en charge » d'un véhicule désigne le poids du véhicule à l'arrêt et en ordre de marche ainsi que de son chargement, y compris le poids du conducteur et de toutes autres personnes transportées en même temps;

le terme « charge maximum » désigne le poids du chargement déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule;

le terme « poids maximum autorisé » d'un véhicule désigne le poids du véhicule en ordre de marche et de la charge maximum.

ARTICLE 5.

La présente Convention ne doit pas être interprétée comme autorisant le transport de personnes contre rémunération ou de marchandises autres que les bagages personnels des occupants des véhicules, étant entendu que cette matière, ainsi que toutes autres non visées à la présente Convention demeurent du ressort de la législation nationale, sous réserve de l'application d'autres conventions ou accords internationaux.

CHAPITRE II.

Règles applicables à la circulation routière.

ARTICLE 6.

Chacun des Etats contractants prendra toutes mesures appropriées pour assurer l'observation des règles énoncées au présent chapitre.

ARTICLE 7.

Tous les conducteurs, piétons et autres usagers de la route doivent se comporter de façon à ne pas constituer un danger ou une gêne pour la circulation. Ils doivent éviter de causer un dommage aux personnes ou aux propriétés publiques ou privées.

ARTICLE 8.

1. Tout véhicule ou ensemble de véhicules couplés marchant isolément doit avoir un conducteur.

2. Les animaux et les bêtes de trait, de charge ou de selle doivent avoir un conducteur et, sauf dans les zones exceptionnelles signalisées à leurs points d'entrée, les bestiaux doivent être accompagnés.

3. Les convois de véhicules ou d'animaux doivent avoir le nombre de conducteurs prévu par la législation nationale.

4. Les convois doivent, le cas échéant, être fractionnés en tronçons de longueur modérée et séparés des suivants par des intervalles suffisamment grands pour assurer la commodité de la circulation. Cette disposition n'est pas applicable dans les régions où ont lieu des migrations de tribus nomades.

5. Les conducteurs doivent constamment avoir le contrôle de leur véhicule ou pouvoir guider leurs animaux. Ils doivent prendre toutes précautions utiles pour la sécurité d'autres usagers lorsqu'ils s'en approchent.

ARTICLE 9.

1. Tous les véhicules circulant dans le même sens doivent être maintenus sur le même côté de la route, le sens de la circulation dans un pays devant être uniforme sur toutes les routes. La réglementation nationale concernant la circulation à sens unique est réservée.

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

« bestuurder » : ieder, die een voertuig, waaronder mede te verstaan een rijwiel, bestuurt, een trekdiër, een lastdiër, een rijdier of een kudde dieren langs een weg geleidt, dan wel feitelijk de macht daarover heeft;

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

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

« aanhangwagen » : elk voertuig, bestemd om door een motorrijtuig te worden voortbewogen;

« rijwiel » : ieder niet werktuigelijk voortbewogen rijwiel. Staten, gebonden door Bijlage I, begripen onder deze omschrijving mede een rijwiel, uitgerust met een hulpmotor van de soort, als in die Bijlage omschreven;

« totaal gewicht » : het ledig gewicht van een voertuig, vermeerderd met de lading, wanneer het in rust is en uitgerust voor vertrek, daaronder mede begrepen het gewicht van de bestuurder en andere te zelfder tijd vervoerde personen;

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

« maximum toegestaan gewicht » : het ledig gewicht van een voertuig, vermeerderd met het laadvermogen, wanneer het voertuig is uitgerust voor vertrek.

ARTIKEL 5.

Dit Verdrag is niet op te vatten als dienende ter regeling van het vervoer van personen tegen beloning of het vervoer van goederen, andere dan de persoonlijke bagage van de inzittenden van een voertuig, met dien verstande, dat deze aangelagenheden en alle andere, waaromtrent dit Verdrag geen bepalingen inhoudt, blijven vallen onder de werking der nationale wetgeving, behoudens de toepasselijkheid van andere internationale Verdragen of Overeenkomsten.

HOOFDSTUK II.

Regels voor het verkeer op de weg.

ARTIKEL 6.

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

ARTIKEL 7.

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

ARTIKEL 8.

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

2. Trekdiëren, lastdiëren en rijdieren moeten een bestuurder hebben en behalve in speciale gebieden, welke bij de toegangen als zodanig zijn aangegeven, moet vee worden begeleid.

3. Een convoi van voertuigen of dieren moet het aantal bestuurders hebben, voorgeschreven door de nationale wetgeving.

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

5. Bestuurders moeten te allen tijde hun voertuigen of hun dieren in hun macht hebben. Bij het naderen van andere weggebruikers moeten zij de voor derzelver veiligheid vereiste voorzorgen in acht nemen.

ARTIKEL 9.

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

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

2. En règle générale et toutes les fois que les prescriptions de l'article 7 l'exigent, tout conducteur doit :

(a) sur les chaussées comportant deux voies et prévues pour la circulation dans les deux sens, maintenir son véhicule sur la voie affectée au sens de sa marche;

(b) sur les chaussées comportant plus de deux voies, maintenir son véhicule sur la voie la plus rapprochée du bord de la chaussée dans le sens de sa marche.

3. Les animaux doivent être maintenus le plus près possible du bord de la route dans les conditions prévues par la législation nationale.

ARTICLE 10.

Tout conducteur de véhicules doit rester constamment maître de sa vitesse et conduire d'une manière raisonnable et prudente. Il doit ralentir ou s'arrêter toutes les fois que les circonstances l'exigent, notamment lorsque la visibilité n'est pas bonne.

ARTICLE 11.

1. Tout conducteur doit, pour croiser ou se laisser dépasser, se tenir le plus près possible du bord de la chaussée, sur la voie affectée au sens de sa marche. Le dépassement des véhicules et des animaux doit être effectué soit à la droite, soit à la gauche de ceux-ci, suivant le sens de la circulation observé dans le pays intéressé. Ces règles sont toutefois réservées à l'égard des tramways et des trains sur route ainsi que sur certaines routes de montagne.

2. A l'approche de tout véhicule ou animal accompagné, tout conducteur doit :

(a) dans le cas où un véhicule ou des animaux accompagnés le croisent, réserver la place suffisante à leur passage;

(b) dans le cas où un véhicule s'apprête à le dépasser, serrer le plus près possible le bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation et ne pas accélérer son allure.

3. Tout conducteur qui veut effectuer un dépassement doit s'assurer qu'il dispose de l'espace suffisant pour le faire et que la visibilité à l'avant le permet sans danger. Après le dépassement, il doit ramener son véhicule vers la droite ou la gauche, suivant le sens de la circulation observé dans le pays intéressé, mais seulement après s'être assuré qu'il peut le faire sans inconvénient pour le véhicule, le piéton ou l'animal dépassé.

ARTICLE 12.

1. Tout conducteur abordant une bifurcation, une croisée de chemins, un carrefour ou un passage à niveau, doit faire preuve d'une prudence spéciale afin d'éviter tout accident.

2. La priorité de passage peut être accordée aux intersections sur certaines routes ou portions de routes. Cette priorité est matérialisée par l'apposition de signaux. Tout conducteur abordant une telle route ou portion de route à priorité est tenu de céder le passage aux conducteurs qui circulent sur cette route.

3. Les dispositions de l'annexe 2 relative à la priorité de passage aux intersections non visées du paragraphe 2 du présent article sont applicables par les Etats liés par ladite annexe.

4. Tout conducteur, avant de s'engager sur une autre route, doit :

(a) s'assurer qu'il peut effectuer sa manœuvre sans danger pour les autres usagers;

(b) indiquer clairement son intention;

(c) serrer le plus possible le bord de la chaussée correspondant au sens de sa marche, s'il a l'intention de quitter la route en tournant de ce côté;

(d) serrer le plus possible l'axe de la chaussée, s'il veut quitter la route en tournant de l'autre côté, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 16;

(e) en aucun cas, ne gêner la circulation venant en sens inverse.

ARTICLE 13.

1. Lorsque les véhicules ou animaux sont arrêtés sur la route, ils doivent être rangés aussi près que possible du bord de la chaussée, s'ils ne peuvent l'être en dehors de celle-ci. Les conducteurs ne doivent quitter les véhicules ou les animaux qu'après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter un accident.

2. Les véhicules et les animaux ne doivent pas stationner là où ils constitueraient un danger ou une gêne, notamment à l'angle de deux voies, dans un virage, au sommet d'une côte ou à proximité de ceux-ci.

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

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

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

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

ARTIKEL 10.

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

ARTIKEL 11.

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

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

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

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

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

ARTIKEL 12.

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

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

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

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

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

(b) op duidelijke waarneembare wijze het voornemen daartoe kenbaar maken;

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

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

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

ARTIKEL 13.

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

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

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

ARTICLE 14.

Toutes précautions utiles doivent être prises pour que le chargement d'un véhicule ne puisse être une cause de dommage ou de danger.

ARTICLE 15.

1. Dès la tombée du jour et pendant la nuit, ou lorsque les conditions atmosphériques l'exigent, tout véhicule ou ensemble de véhicules couplés se trouvant sur une route doit avoir au moins un feu blanc dirigé vers l'avant et au moins un feu rouge dirigé vers l'arrière.

Lorsqu'un véhicule, autre qu'un cycle ou qu'un motocycle sans side-car, est muni d'un seul feu blanc avant, celui-ci doit être placé du côté des véhicules venant en sens inverse.

Dans les pays où deux feux blancs avant sont imposés ceux-ci doivent être placés à droite et à gauche du véhicule.

Le feu rouge peut être produit soit par un dispositif distinct de celui qui produit le ou les feux blancs vers l'avant, soit par le même dispositif lorsque la faible longueur et les dispositions du véhicule le permettent.

2. En aucun cas un véhicule ne fera usage d'un feu rouge dirigé vers l'avant ou d'un feu blanc dirigé vers l'arrière; il ne devra pas d'avantage être muni de dispositifs réfléchissants rouges à l'avant, blancs à l'arrière. La prescription ne s'applique pas aux feux blancs ou jaunes de marche arrière lorsque la législation nationale du pays d'immatriculation du véhicule permet l'emploi de ces feux.

3. Les feux et les catadioptres doivent signaler efficacement le véhicule aux autres usagers de la route.

4. Tout Etat contractant ou l'une de ses subdivisions peut, sous réserve que toutes mesures seront prises pour garantir les conditions normales de sécurité de la circulation, exempter des dispositions du présent article :

(a) les véhicules employés à des fins ou dans des conditions particulières;

(b) certains véhicules de forme ou de nature particulières;

(c) les véhicules stationnés sur une route dont l'éclairage est suffisant.

ARTICLE 16.

1. Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux trolleybus.

2. — (a) Les cyclistes sont tenus de circuler sur les pistes cyclables lorsqu'un signal spécial les y invite ou lorsque la réglementation nationale leur en impose l'obligation;

(b) Les cyclistes doivent se mettre en file simple dans tous les cas où les conditions de circulation l'exigent et, sauf dans les cas exceptionnels prévus par la réglementation nationale, ils ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée;

(c) Il est interdit aux cyclistes de se faire remorquer par un véhicule;

(d) La règle énoncée à l'article 12, paragraphe 4, alinéa (d), ne s'appliquera pas aux cyclistes dans les pays où la réglementation nationale en dispose autrement.

CHAPITRE III.

Signalisation.

ARTICLE 17.

1. Afin d'assurer l'homogénéité de la signalisation, les signes et signaux adoptés dans chaque Etat contractant seront, autant que possible, les seuls placés sur les routes de cet Etat. Dans le cas où il serait nécessaire d'introduire quelque nouveau signal, celui-ci devrait, par ses caractéristiques de forme et de couleur, ainsi que par la nature du symbole éventuellement employé, entrer dans le système en vigueur dans cet Etat.

2. Le nombre des signaux réglementaires sera limité au minimum nécessaire. Ils ne seront implantés qu'aux endroits où leur présence est indispensable.

3. Les signaux de danger doivent être implantés à une distance suffisante des obstacles pour les annoncer efficacement aux usagers.

4. L'apposition sur un signal réglementaire de toute inscription étrangère à l'objet de celui-ci et de nature à en diminuer la visibilité ou à en altérer le caractère ne sera pas autorisée.

5. Tous panneaux ou inscriptions qui pourraient prêter à confusion avec les signaux réglementaires ou rendre leur lecture plus difficile ne seront pas autorisés.

ARTIKEL 14.

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

ARTIKEL 15.

1. Van het vallen der duisternis af en gedurende de nacht, alsmede wanneer de weersomstandigheden het noodzakelijk maken, moet een voertuig of een samenstel van voertuigen op een weg ten minste een wit licht aan de voorzijde voeren en ten minste een rood licht aan de achterzijde. Wanneer een voertuig, voor zover een rijwiel of motorrijwiel, zonder zijspan, aan de voorzijde slechts met een wit licht is uitgerust, moet dit zijn aangebracht aan de zijde, het dichtst bij het tegenliggende verkeer. In landen, waar twee witte voorlichten zijn voorgeschreven, moeten deze rechts en links aan het voertuig zijn aangebracht. Het rode licht mag worden voortgebracht door een afzonderlijke inrichting, dan wel door dezelfde als die van het voorlicht of de voorlichten, indien het voertuig daarvoor niet te lang is en de bouw zulks toelaat.

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

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

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

(a) voertuigen, gebruikt voor bijzondere doeleinden of onder bijzondere omstandigheden;

(b) voertuigen van bijzondere vorm of aard;

(c) stilstaande voertuigen op voldoende verlichte wegen.

ARTIKEL 16.

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

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

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

(c) Wielrijders mogen zich niet door voertuigen laten voorttrekken;

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

HOOFDSTUK III.

Verkeerstekens.

ARTIKEL 17.

1. Ter verzekering van een gelijksoortig stelsel moeten de in elk der Verdragsluitende Staten aangenomen verkeerstekens, voorzover mogelijk, de enige zijn, welke langs de wegen van die Staat worden aangebracht. Voorzover het noodzakelijk mocht zijn een nieuw teken in te voeren, moeten de vorm en de kleur daarvan, alsmede het daarvoor gebezigde soort symbool overeenstemmen met het in die Staat geldende stelsel.

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

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

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

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

CHAPITRE IV.

Dispositions applicables aux automobiles
et aux remorques
en circulation internationale.

ARTICLE 18.

1. Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention, toute automobile doit être immatriculée par un Etat contractant ou une de ses subdivisions conformément à sa législation.

2. Il est délivré au demandeur, soit par l'autorité compétente, soit par une association habilitée à cet effet, un certificat d'immatriculation comportant au moins le numéro d'ordre dit numéro d'immatriculation, le nom ou la marque du constructeur du véhicule, le numéro de fabrication ou le numéro de série du constructeur, la date de première mise en circulation, ainsi que le nom, le ou les prénoms et le domicile du demandeur dudit certificat.

3. Les certificats d'immatriculation délivrés dans les conditions sus-visées seront acceptés dans tous les Etats contractants comme attestant leur teneur jusqu'à preuve du contraire.

ARTICLE 19.

1. Toute automobile doit porter au moins à l'arrière, inscrit sur une plaque ou sur le véhicule lui-même, le numéro d'immatriculation attribué par l'autorité compétente. Dans le cas d'un véhicule automobile suivi d'une ou de plusieurs remorques, la remorque unique ou la dernière remorque doit porter le numéro d'immatriculation du véhicule tracteur ou un numéro d'immatriculation propre.

2. La composition et les conditions d'apposition du numéro d'immatriculation sont déterminées à l'annexe 3.

ARTICLE 20.

1. Toute automobile doit, outre le numéro d'immatriculation, porter à l'arrière, inscrit sur une plaque ou sur le véhicule lui-même, un signe distinctif du lieu d'immatriculation de ce véhicule. Ce signe est l'indicatif, soit d'un Etat, soit d'un territoire constituant une unité distincte du point de vue de l'immatriculation. Dans le cas d'un véhicule suivi d'une ou de plusieurs remorques, le signe distinctif doit être répété à l'arrière de la remorque unique ou de la dernière remorque.

2. La composition et les conditions d'apposition du signe distinctif sont déterminées à l'annexe 4.

ARTICLE 21.

Toute automobile et toute remorque doivent porter les marques d'identification déterminées à l'annexe 5.

ARTICLE 22.

1. Les automobiles et leurs remorques doivent être en bon état de marche et en condition de fonctionnement tel qu'elles ne puissent constituer un danger pour les conducteurs, les occupants du véhicule et les autres usagers de la route, ni causer un dommage aux propriétés publiques ou privées.

2. En outre, les automobiles et les remorques et leur équipement doivent répondre aux conditions prévues à l'annexe 6 et leurs conducteurs doivent observer les prescriptions de cette annexe.

3. Les dispositions du présent article sont applicables aux trolleybus.

ARTICLE 23.

1. Les dimensions et poids maxima des véhicules admis à circuler sur les routes d'un Etat contractant ou de l'une de ses subdivisions, sont fixés par la législation nationale. Sur certaines routes désignées par les Etats contractants à des accords régionaux, ou à défaut par un Etat contractant, les dimensions et poids maxima autorisés seront ceux fixés dans l'annexe 7.

2. Les dispositions du présent article sont applicables aux trolleybus.

CHAPITRE V.

Conducteurs d'automobile
en circulation internationale.

ARTICLE 24.

1. Chaque Etat contractant autorisera tout conducteur qui pénètre sur son territoire et qui remplit les conditions prévues à l'annexe 8.

HOOFDSTUK IV.

Bepalingen van toepassing
op motorrijtuigen en aanhangwagens
in het internationale verkeer.

ARTIKEL 18.

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

2. Door het bevoegde gezag, dan wel door een naar behoren daartoe gemachtigde vereniging, wordt op aanvraag een kentekenbewijs afgegeven, hetwelk in ieder geval vermeldt, het kenteken, de naam of het handelsmerk van de fabrikant van het motorrijtuig, het fabrieksnummer of serienummer, de datum van eerste uitgifte van het kentekenbewijs, de naam, de voornamen, het adres en de woonplaats van de aanvrager.

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

ARTIKEL 19.

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

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

ARTIKEL 20.

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

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

ARTIKEL 21.

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

ARTIKEL 22.

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

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

3. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing op trolleybussen.

ARTIKEL 23.

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

2. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing op trolleybussen.

HOOFDSTUK V.

Bestuurders van motorrijtuigen
in het internationale verkeer.

ARTIKEL 24.

1. De Verdragsluitende Staten staan een tot hun grondgebied toegelaten bestuurder, die aan de in Bijlage 8 omschreven voorwaarden

à conduire sur ses routes, sans nouvel examen, des automobiles de la catégorie ou des catégories définies aux annexes 9 et 10, pour lesquelles un permis de conduire valable lui a été délivré, après qu'il a fait preuve de son aptitude, par l'autorité compétente d'un autre Etat contractant ou d'une de ses subdivisions, ou par une association habilitée par cette autorité.

2. Toutefois, un Etat contractant pourra exiger d'un conducteur qui pénètre sur son territoire qu'il soit porteur d'un permis international de conduire conforme au modèle contenu à l'annexe 10, en particulier s'il s'agit d'un conducteur venant d'un pays où un permis de conduire national n'est pas exigé ou dans lequel le permis national qui est délivré n'est pas conforme au modèle contenu à l'annexe 9.

3. Le permis international de conduire sera délivré par l'autorité compétente d'un Etat contractant ou d'une de ses subdivisions ou par une association habilitée par cette autorité sous le sceau ou le cachet de l'autorité ou de l'association après que le conducteur aura fait preuve de son aptitude. Il permet de conduire, sans nouvel examen, et dans tous les Etats contractants, les véhicules automobiles entrant dans les catégories pour lesquelles il aura été délivré.

4. Le droit de faire usage des permis de conduire tant nationaux qu'internationaux peut être refusé s'il est évident que les conditions prescrites pour leur délivrance ne sont plus remplies.

5. Un Etat contractant ou une de ses subdivisions ne peut retirer à un conducteur le droit de faire usage d'un des permis visés ci-dessus que si ce dernier a commis une infraction à la réglementation nationale en matière de circulation susceptible d'entraîner le retrait du permis de conduire en vertu de la législation dudit Etat contractant. En pareil cas, l'Etat contractant ou celle de ses subdivisions qui a retiré l'usage du permis pourra se faire remettre le permis et le conserver jusqu'à l'expiration du délai pendant lequel l'usage de ce permis est retiré au conducteur, ou jusqu'au moment où ce dernier quittera le territoire de cet Etat contractant, si son départ est antérieur à l'expiration dudit délai. L'Etat ou sa subdivision pourra porter sur le permis une mention du retrait ainsi effectué et communiquer les nom et adresse du conducteur à l'autorité qui a délivré le permis.

6. Pendant une période de cinq années à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, tout conducteur admis à la circulation internationale en vertu des dispositions de la Convention internationale relative à la circulation automobile signée à Paris, le 24 avril 1926, ou de la Convention sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine ouverte à la signature à Washington, le 15 décembre 1943, et possédant les documents exigés par celles-ci, sera considéré comme satisfaisant aux conditions prévues au présent article.

ARTICLE 25.

Les Etats contractants s'engagent à se communiquer réciproquement les renseignements propres à établir l'identité des personnes titulaires d'un permis national ou international de conduire lorsqu'elles sont passibles d'une pénalité pour infraction à la réglementation de la circulation. Ils se communiqueront de même les renseignements propres à établir l'identité du propriétaire ou de la personne au nom de laquelle tout véhicule étranger qui a été l'occasion d'un accident grave a été immatriculé.

CHAPITRE VI.

Dispositions applicables aux cycles circulant internationalement.

ARTICLE 26.

Les cycles doivent être pourvus des dispositifs suivants :

- (a) au moins un frein efficace;
- (b) un appareil avertisseur sonore constitué par un timbre susceptible d'être entendu à distance suffisante, à l'exclusion de tout autre avertisseur sonore;
- (c) un feu blanc ou jaune dirigé vers l'avant, ainsi qu'un feu rouge ou un dispositif réfléchissant dirigé vers l'arrière, dès la tombée du jour et pendant la nuit, ou lorsque les conditions l'exigent.

CHAPITRE VII.

Clauses finales.

ARTICLE 27.

1. La présente Convention sera ouverte, jusqu'au 31 décembre 1949, à la signature de tous les Etats membres des Nations-Unies et de tout

voldoet, zonder verder examen toe op zijn wegen motorrijtuigen te besturen van de in de Bijlage 9 en 10 bedoelde categorie of categorieën, indien hij in het bezit is van een geldig rijbewijs, hem daarvoor, nadat hij een rijvaardigheidsproef heeft afgelegd, uitgereikt door het bevoegde gezag van een andere Verdragsluitende Staat of van een van deszelfs samenstellende delen dan wel door een naar behoren door dat gezag gemachtigde vereniging.

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

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

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

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

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

ARTIKEL 25.

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

HOOFDSTUK VI.

Bepalingen, van toepassing op rijwielen in het internationale verkeer.

ARTIKEL 26.

Elk rijwiel moet zijn voorzien :

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

HOOFDSTUK VII.

Slotbepalingen.

ARTIKEL 27.

1. Dit Verdrag is tot 31 December 1949 opgesteld voor ondertekening door alle Staten, welke als lid bij de Verenigde Naties zijn aan-

Etat invité à participer à la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles tenue à Genève en 1949.

2. La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

3. A partir du 1^{er} janvier 1950, les Etats mentionnés au paragraphe 1 de cet article qui n'auront pas signé la présente Convention ainsi que tout autre Etat désigné à cet effet par une résolution du Conseil économique et social pourront adhérer à la présente Convention. Celle-ci sera également ouverte à l'adhésion au nom de tout territoire sous tutelle dont l'administration est confiée aux Nations Unies.

4. L'adhésion se fera par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

ARTICLE 28.

1. Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion ou à tout autre moment, par la suite, déclarer par notification adressée au Secrétaire général des Nations Unies, que les dispositions de la présente Convention seront applicables à tout territoire dont il assure les relations internationales. Ces dispositions deviendront applicables dans le ou les territoires désignés dans la notification, trente jours après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu la dite notification, ou, si la Convention n'est pas alors entrée en vigueur, au moment de son entrée en vigueur.

2. Lorsque les circonstances le permettent, tout Etat contractant s'engage à prendre le plus tôt possible les mesures nécessaires pour étendre l'application de la présente Convention aux territoires dont il assure les relations internationales, sous réserve, si des raisons constitutionnelles l'exigent, du consentement des gouvernements de ces territoires.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article concernant l'application de la présente Convention à un territoire dont il assure les relations internationales pourra, par la suite, déclarer à tout moment, par notification adressée au Secrétaire général, que la présente Convention cessera d'être applicable au territoire désigné dans la notification. Un an à partir de la date de la notification, la Convention cessera d'être applicable au territoire visé.

ARTICLE 29.

La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date du dépôt du cinquième instrument de ratification ou d'adhésion. Pour chaque Etat qui la ratifiera ou y adhèrera après cette date, la présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit Etat.

Le Secrétaire général des Nations Unies notifiera la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à chacun des Etats signataires ou adhérents ainsi qu'aux autres Etats qui ont été invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles.

ARTICLE 30.

La présente Convention abroge et remplace, 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 à Paris, le 24 avril 1926, ainsi que la Convention sur la réglementation de la circulation automobile inter-américaine ouverte à la signature à Washington, le 15 décembre 1943.

ARTICLE 31.

1. Tout amendement à la présente Convention proposé par un Etat contractant sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies, qui en communiquera le texte à tous les Etats contractants auxquels il demandera en même temps de faire connaître dans les quatre mois :

(a) s'ils désirent qu'une Conférence soit convoquée pour étudier l'amendement proposé;

(b) ou s'ils sont d'avis d'accepter l'amendement proposé sans qu'une conférence se réunisse;

(c) ou s'ils sont d'avis de rejeter l'amendement proposé sans la convocation d'une conférence.

L'amendement proposé devra également être transmis par le Secrétaire général à tous les Etats autres que les Etats contractants qui ont été invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles.

2. Le Secrétaire général convoquera une conférence des Etats contractants en vue d'étudier l'amendement proposé au cas où la convocation d'une conférence serait demandée :

gesloten en alle Staten, welke zijn uitgenodigd tot het bijwonen van de in 1949 te Genève gehouden conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen.

2. Dit Verdrag wordt bekrachtigd. De bekrachtigingsoorkonden worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties.

3. Van 1 Januari 1950 af is dit Verdrag opgesteld voor toetreding door die van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde Staten, welke dit Verdrag niet hebben ondertekend, en elke andere Staat, welke ingevolge een resolutie van de Economische en Sociale Raad daarvoor in aanmerking komt. Het Verdrag is eveneens opengesteld voor toetreding voor en namens een afhankelijk gebied, waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam vormen.

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

ARTIKEL 28.

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

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

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

ARTIKEL 29.

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

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

ARTIKEL 30.

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

ARTIKEL 31.

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

(a) verlangt, dat een conferentie ter overweging van de voorgestelde wijziging wordt bijeengeroepen;

(b) de aanvaarding van de voorgestelde wijziging zonder conferentie voorstaat;

(c) de verwerping van de voorgestelde wijziging zonder conferentie voorstaat.

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

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

(a) par un quart au moins des Etats contractants, lorsqu'il s'agit d'un amendement proposé aux parties de la Convention autres que les annexes;

(b) par un tiers au moins des Etats contractants, lorsqu'il s'agit d'un amendement proposé à une annexe autre que les annexes 1 et 2;

(c) lorsqu'il s'agit des annexes 1 et 2, par un tiers au moins des Etats liés par l'annexe à laquelle l'amendement est proposé.

Le Secrétaire général invitera à cette conférence les Etats autres que les Etats contractants qui ont été invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles ou dont le Conseil économique et social estimera la présence souhaitable.

Ces dispositions ne s'appliqueront pas lorsqu'un amendement à la Convention aura été adopté conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article.

3. Tout amendement à la présente Convention qui sera adopté par la Conférence à la majorité des deux tiers, sera communiqué à tous les Etats contractants pour acceptation. Quatre-vingt-dix jours après son acceptation par les deux tiers des Etats contractants, tout amendement à la Convention autre qu'un amendement aux annexes 1 et 2 entrera en vigueur pour tous les Etats contractants à l'exception de ceux qui déclareront, avant la date de son entrée en vigueur, qu'ils ne l'adoptent pas.

Pour l'entrée en vigueur de tout amendement aux annexes 1 et 2, la majorité exigée sera celle des deux tiers des Etats liés par l'annexe amendée.

4. Lors de l'adoption d'un amendement à la présente Convention autre qu'un amendement aux annexes 1 et 2, la Conférence pourra décider, à la majorité des deux tiers, que la nature de cet amendement est telle que tout Etat contractant qui aura déclaré ne pas l'accepter et qui ne l'acceptera pas dans un délai de douze mois après son entrée en vigueur, cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la Convention.

5. Au cas où les deux tiers au moins des Etats contractants informeraient le Secrétaire général, conformément à l'alinéa (b) du paragraphe 1 du présent article, qu'ils sont d'avis d'adopter l'amendement sans qu'une conférence se réunisse, notification de leur décision sera adressée par le Secrétaire général à tous les Etats contractants. L'amendement prendra effet dans un délai de quatre-vingt-dix jours à dater de cette notification à l'égard de tous les Etats contractants à l'exception des Etats qui, dans ce délai, notifieront au Secrétaire général qu'ils s'y opposent.

6. En ce qui concerne les amendements aux annexes 1 et 2 et les amendements autres que ceux visés au paragraphe 4 du présent article, la disposition originale restera en vigueur à l'égard de tout Etat contractant qui aura fait la déclaration prévue au paragraphe 3 ou l'opposition prévue au paragraphe 5.

7. L'Etat contractant qui aura fait la déclaration prévue au paragraphe 3 du présent article ou qui aura fait opposition à un amendement conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, pourra à tout moment retirer cette déclaration ou cette opposition par notification faite au Secrétaire général. L'amendement prendra effet à l'égard de cet Etat au reçu de ladite notification par le Secrétaire général.

ARTICLE 32.

La présente Convention pourra être dénoncée au moyen d'un préavis d'une année donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation à chaque Etat signataire ou adhérent. A l'expiration de ce délai d'un an, la Convention cessera d'être en vigueur pour l'Etat contractant qui l'aura dénoncée.

ARTICLE 33.

Tout différend entre deux ou plusieurs Etats contractants touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à la requête d'un quelconque des Etats contractants intéressés, devant la Cour internationale de Justice pour être tranché par elle.

ARTICLE 34.

Aucune disposition de la présente Convention ne devra être interprétée comme interdisant à un Etat contractant de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'il estime nécessaires pour assurer sa sécurité extérieure ou intérieure.

ARTICLE 35.

1. Outre les notifications prévues à l'article 29 et aux paragraphes 1,

(a) als de voorgestelde wijziging enig onderdeel van het Verdrag anders dan de Bijlagen betreft, door tenminste een vierde gedeelte der Verdragsluitende Staten;

(b) als de voorgestelde wijziging een der Bijlagen, anders dan de Bijlagen 1 of 2 betreft, door ten minste een derde gedeelte der Verdragsluitende Staten;

(c) als zij een der Bijlagen 1 of 2 betreft, door tenminste een derde gedeelte van de Staten, gebonden door de Bijlage, waarop de voorgestelde wijziging betrekking heeft.

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

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

3. Een wijziging van dit Verdrag, welke door de conferentie met tweederde meerderheid van stemmen is aangenomen, wordt ter kennis van alle Verdragsluitende Staten gebracht ter fine van aanvaarding. Een wijziging van het Verdrag, niet de Bijlagen 1 of 2 betreffende, treedt negentig dagen na haar aanvaarding door tweederde gedeelte der Verdragsluitende Staten in werking voor alle Verdragsluitende Staten, behalve die, welke voor het in werking treden verklaren de wijziging niet aan te nemen.

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

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

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

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

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

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

ARTIKEL 32.

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

ARTIKEL 33.

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

ARTIKEL 34.

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

ARTIKEL 35.

1. Behalve van kennisgevingen ingevolge artikel 29, leden 1, 3 en 5,

3 et 5 de l'article 31 ainsi qu'à l'article 32, le Secrétaire Général notifiera aux Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 27 :

(a) les déclarations par lesquelles les Etats contractants excluent l'annexe 1, l'annexe 2 ou l'une et l'autre de l'application de la Convention, conformément au paragraphe 1 de l'article 2;

(b) les déclarations par lesquelles un Etat contractant notifie sa décision d'être lié par l'annexe 1, l'annexe 2 ou par l'une et l'autre, conformément au paragraphe 2 de l'article 2;

(c) les signatures, ratifications et adhésions en vertu de l'article 27;

(d) les notifications au sujet de l'application territoriale de la Convention en l'exécution de l'article 28;

(e) les déclarations par lesquelles les Etats acceptent les amendements à la Convention conformément au paragraphe 3 de l'article 31;

(f) l'opposition aux amendements à la Convention notifiée par les Etats au Secrétaire général conformément au paragraphe 5 de l'article 31;

(g) la date d'entrée en vigueur des amendements à la Convention, conformément aux paragraphes 3 et 5 de l'article 31;

(h) la date à laquelle un Etat aura cessé d'être partie à la Convention conformément au paragraphe 4 de l'article 31;

(i) le retrait de l'opposition à un amendement en vertu du paragraphe 7 de l'article 31;

(j) la liste des Etats liés par les amendements à la Convention;

(k) les dénonciations de la Convention conformément à l'article 32;

(l) les déclarations que la Convention a cessé d'être applicable à un territoire conformément au paragraphe 3 de l'article 28;

(m) les notifications au sujet de lettres distinctives faites par des Etats conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'annexe 4.

2. L'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général, qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Etats visés au paragraphe 1 de l'article 27.

3. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer la présente Convention au moment de son entrée en vigueur.

En foi de quoi les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le dix-neuf septembre mil neuf cent quarante-neuf.

Afghanistan.

Albanie.

Argentine.

Australie.

Autriche.

Herman DAHLEN.

Belgique.

F. BLONDEEL.

Bolivie.

Brésil.

Bulgarie.

Birmanie.

République Socialiste Soviétique de Biélorussie.

Canada.

Chili.

Chine.

Colombie.

Costa-Rica.

Cuba.

Tchécoslovaquie.

Excluant l'annexe 2 de l'application de la Convention, conformément au paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Convention.

V. OUTRATA.

28 décembre 1949.

artikel 31 en artikel 32, stelt de Secretaris-Generaal de in het eerste lid van artikel 27 bedoelde Staten in kennis van :

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

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

(c) ondertekeningen, bekrachtigingen, en toetredingen overeenkomstig artikel 27;

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

(e) verklaringen, waarbij Staten overeenkomstig het derde lid van artikel 31 wijzigingen van het Verdrag aanvaarden;

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

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

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

(i) het intrekken van bezwaren tegen een wijziging overeenkomstig het zevende lid van artikel 31;

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

(k) opzeggingen van het Verdrag overeenkomstig artikel 32;

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

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

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

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

Ten blijke waarvan de ondergetekende vertegenwoordigers nadat zij elkander hun volmachten hebben overgelegd en deze in goede en behoorlijke vorm hebben bevonden, dit Verdrag hebben ondertekend.

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

Afghanistan.

Albanië.

Argentinië.

Australië.

Oostenrijk.

Herman DAHLEN.

België.

F. BLONDEEL.

Bolivia.

Brazilië.

Bulgarije.

Birma.

Wit-Russische Socialistische Sowjet Republiek.

Canada.

Chili.

China.

Columbia.

Costa-Rica.

Cuba.

Tsjechoslowakije.

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

V. OUTRATA.

28 December 1949.

Danemark.

K. BANG,

A. BLOM-ANDERSEN.

Sous réserve d'une déclaration faite conformément au paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Convention et visant à exclure l'annexe 1 de l'application de la Convention.

République Dominicaine.

T. F. FRANCO.

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

T. F. F.

*Equateur.**Egypte.*

A. K. SAFWAT.

*Salvador.**Ethiopie.**Finlande.**France.*

Lucien HUBERT.

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

L. H.

*Grèce.**Guatemala.**Haiti.**Honduras.**Hongrie.**Islande.**Inde.*

N. RAGHAVAN PILLAI.

Sous réserve d'une déclaration faite conformément au paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Convention et visant à exclure les annexes 1 et 2 de l'application de la Convention.

*Iran.**Irak.**Irlande.**Israël.*

M. KAHANY,

M. LUBARSKY.

Italie.

M. Enrico MELLINI.

Liban.

(Sous réserve de ratification)

J. MIKAOUÏ.

*Liberia.**Luxembourg.*

R. LOGELIN.

*Mexique.**Pays-Bas.*

J. J. OYEVAAR.

*Nouvelle-Zélande.**Nicaragua.**Denmark.*

K. BANG,

A. BLOM-ANDERSEN.

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

De Dominicaanse Republiek.

T. F. FRANCO.

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

T. F. F.

*Ecuador.**Egypte.*

A. K. SAFWAT.

*Salvador.**Ethiopie.**Finland.**Frankrijk.*

Lucien HUBERT.

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

L. H.

*Griekenland.**Guatemala.**Haiti.**Honduras.**Hongarije.**IJsland.**India.*

N. RAGHAVAN PILLAI.

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

*Iran.**Irak.**Ierland.**Israël.*

M. KAHANY.

M. LUBARSKY.

Italië.

M. Enrico MELLINI.

Libanon.

(Onder voorbehoud van ratificatie)

J. MIKAOUÏ.

*Liberia.**Luxemburg.*

R. LOGELIN.

*Mexico.**Nederland.*

J. J. OYEVAAR.

*Nieuw-Zeeland.**Nicaragua.*

Norvège.
Axel RONNING.

Sous réserve d'une déclaration faite conformément au paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Convention et visant à exclure l'annexe 1 de l'application de la Convention.

A. R.

Pakistan,

Panama,

Paraguay,

Pérou,

Philippines.

Rodolfo MASLOG.

Sous réserve d'une déclaration faite conformément au paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Convention et visant à exclure l'annexe 1 de l'application de la Convention.

Pologne,

Portugal,

Roumanie,

Arabie Saoudite,

Suède.

Gösta HALL.

Sous réserve d'une déclaration faite conformément au paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Convention et visant à exclure l'annexe 1 de l'application de la Convention.

Suisse,

Heinrich ROTHMUND,

Robert PLUMEZ,

Paul GOTTRET.

Syrie,

Thaïlande,

Transjordanie,

Turquie.

République Socialiste Soviétique d'Ukraine.

Union Sud-Africaine,

H. BRUNE.

Sous réserve d'une déclaration faite conformément au paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Convention et visant à exclure les annexes 1 et 2 de l'application de la Convention.

Union des Républiques Socialistes Soviétiques,

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

C. A. BIRTCHNELL.

Compte tenu de la réserve sur l'article 26, mentionnée au paragraphe 7 (d) de l'Acte Final de la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles et sous réserve d'une déclaration faite conformément au paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Convention et visant à exclure les annexes 1 et 2 de l'application de la Convention.

Etats-Unis d'Amérique,

Henry H. KELLY,

Herbert S. FAIRBANK.

Uruguay,

Vénézuëla,

Yemen.

Yougoslavie,

Ljub. KOMNENOVIC.

Noorwegen,
Axel RONNING.

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

Pakistan,

Panama,

Paraguay,

Peru.

De Philippijnen.

Rodolfo MASLOG.

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

Polen,

Portugal,

Roemenië,

Saoedi Arabië,

Zweden.

Gösta HALL.

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

Zwitserland,

Heinrich ROTHMUND,

Robert PLUMEZ,

Paul GOTTRET.

Syrië,

Thaïland,

Transjordanie,

Turkije,

Oekraïense Socialistische Sowjet Republiek.

De Unie van Zuid-Afrika.

H. BRUNE.

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

De Unie van Socialistische Sowjet Republieken.

Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland.

C. A. BIRTCHNELL.

Onder het voorbehoud met betrekking tot artikel 26, als bedoeld in lid 7 (d) van de Slotact van de Conferentie voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen en onder voorbehoud van een verklaring, gedaan in overeenstemming met lid 1 van artikel 2 van dit Verdrag, inhoudende, dat de toepasselijkheid van het Verdrag wordt uitgesloten voorzover het betreft de bijlagen 1 en 2.

De Verenigde Staten van Amerika.

Henry H. KELLY,

Herbert S. FAIRBANK.

Uruguay,

Venezuela,

Yemen,

Joegoslavië,

Ljub. KOMNENOVIC.

ANNEXE 1.

DISPOSITION ADDITIONNELLE RELATIVE A LA DEFINITION DES AUTOMOBILES ET DES CYCLES.

Les cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une cylindrée maximum de 50 cm³ (3,05 cu. in.) ne sont pas considérés comme des automobiles, à condition qu'ils conservent toutes les caractéristiques normales des cycles quant à leur structure.

ANNEXE 2.

PRIORITE.

1. Lorsque deux véhicules s'approchent simultanément d'une intersection de routes par des routes dont l'une ne jouit pas de la priorité sur l'autre, le véhicule venant par la gauche dans les pays où le sens de la circulation est à droite, par la droite dans les pays où le sens de la circulation est à gauche, est tenu de céder le passage à l'autre véhicule.

2. La priorité est toutefois réservée à l'égard des tramways et des trains sur route.

ANNEXE 3.

NUMERO D'IMMATRICULATION DES VEHICULES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

1. Le numéro d'immatriculation de tout véhicule doit être composé, soit de chiffres, soit de chiffres et de lettres. Les chiffres doivent être des chiffres arabes, tels qu'ils sont en usage dans les documents des Nations Unies; les lettres doivent être en caractères latins. Il est toutefois permis d'employer d'autres chiffres et caractères, mais en pareil cas, les mentions doivent être répétées dans les chiffres et les caractères visés ci-dessus.

2. Le numéro doit être lisible de jour par temps clair à une distance de 20 m (65 pieds).

3. Dans le cas où le numéro d'immatriculation est apposé sur une plaque spéciale, cette plaque doit être fixée dans une position sensiblement verticale et perpendiculairement au plan longitudinal de symétrie du véhicule lui-même. Lorsque le numéro est fixé ou peint sur le véhicule lui-même, il faut que ce soit sur une surface verticale ou sensiblement verticale de la face arrière du véhicule.

4. Le numéro d'immatriculation arrière doit être éclairé ainsi qu'il est prescrit à l'Annexe 6.

ANNEXE 4.

SIGNE DISTINCTIF DES VEHICULES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

1. Le signe distinctif doit être composé d'une à trois lettres en caractères latins majuscules. Les lettres ont au minimum une hauteur de 80 mm (3,1 pouces) et leurs traits une épaisseur d'au moins 10 mm (0,4 pouce). Les lettres sont peintes en noir sur un fond blanc de forme elliptique dont l'axe principal est horizontal.

2. Si le signe distinctif comporte trois lettres, les dimensions de l'ellipse sont au moins de 240 mm (9,4 pouces) de largeur sur 145 mm (5,7 pouces) de hauteur. Ces dimensions peuvent être réduites à 175 mm (6,9 pouces) de largeur et 115 mm (4,5 pouces) de hauteur si le signe comporte moins de trois lettres.

En ce qui concerne les signes distinctifs des motocycles, les dimensions de l'ellipse, que le signe comporte une, deux ou trois lettres, peuvent être réduites à 175 mm (6,9 pouces) de largeur et 115 mm (4,5 pouces) de hauteur.

3. Les lettres distinctives pour les différents Etats et territoires sont les suivantes :

BIJLAGE 1.

AANVULLLENDE BEPALING BETREFFENDE DE BEGRIPSOMSCHRIJVING VOOR MOTORRIJTUIGEN EN RIJWIELEN.

Rijwiel, uitgerust met een hulpmotor in de vorm van een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ (3,05 kubieke inch), worden niet als motorrijtuigen aangemerkt, mits zij overigens voorzover betreft hun bouw de voor rijwiel normale eigenschappen bezitten.

BIJLAGE 2.

VOORRANG.

1. Wanneer twee voertuigen gelijktijdig een kruising of splitsing van wegen naderen langs wegen, waarvan de een geen voorrang boven de ander geniet, moet in landen, waar het verkeer rechts houdt, het van links naderende voertuig, en in landen, waar het verkeer links houdt, het van rechts naderende voertuig de doorgang vóór zich langs vrijlaten voor het andere voertuig.

2. Deze voorrangsregel is zonder meer niet van toepassing voorzover er trams en langs de weg rijdende treinen bij betrokken zijn.

BIJLAGE 3.

HET KENTEKEN VAN VOERTUIGEN IN HET INTERNATIONALE VERKEER.

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

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

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

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

BIJLAGE 4.

ONDSCHIEDINGSTEKENS VOOR VOERTUIGEN IN HET INTERNATIONALE VERKEER.

1. Het onderscheidingsteken is samengesteld uit één, twee of drie latijnse hoofdletters. De letters hebben een hoogte van ten minste 80 millimeter (3,1 inch), terwijl de lijndikte der letters 10 millimeter (0,4 inch) bedraagt. De letters zijn in zwart geschilderd op een witte, ovale achtergrond, waarvan de langste als horizontaal gericht is.

2. Indien het onderscheidingsteken uit drie letters bestaat, is de elips ten minste 240 millimeter (9,4 inch) breed en ten minste 145 millimeter (5,7 inch) hoog. Indien het teken minder dan drie letters bevat, mag de breedte tot 175 millimeter (6,9 inch) en de hoogte tot 115 millimeter (4,5 inch) worden verminderd.

Voorzover betreft de onderscheidingstekens voor motorrijwiel, mag de breedte van de elips worden verminderd tot 175 millimeter (6,9 inch) en de hoogte tot 115 millimeter (4,5 inch), onverschillig of het teken uit één, twee of drie letters bestaat.

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

Australie	AUS
Autriche	A
Belgique	B
Congo belge	CB
Bulgarie	BG
Chili	RCH
Tchécoslovaquie	CS
Danemark	DK
France	F
Algérie, Tunisie, Maroc, Indes françaises	F
Sarre	SA
Inde	IND
Iran	IR
Israël	IL
Italie	I
Liban	RL
Luxembourg	L
Pays-Bas	NL
Norvège	N
Philippines	PI
Pologne	PL
Suède	S
Suisse	CH
Turquie	TR
Union Sud-Africaine	ZA
Royaume-Uni	GB
Alderney	GBA
Guernesey	GBG
Jersey	GBJ
Aden	ADN
Bahames	BS
Basoutoland	BL
Betchouanaland	BP
Honduras britannique	BH
Chypre	CY
Cambie	WAG
Gibraltar	GBZ
Côte de l'Or	WAC
Hong-Kong	HK
Jamaïque	JA
Johore	JO
Kedah	KD
Kelantan	KL
Kenia	EAK
Labouan	SS
Malacca	SS
Union malaise (Negri Sembilan, Pahang, Perak, Selangor)	FM
Malte	GBY
Ile Maurice	MS
Nigeria	WAN
Rhodésie du Nord	NR
Nyassaland	NP
Penang	SS
Perlis	PS
Province Wellesley	SS
Les Seychelles	SY
Sierra Leone	WAL
Somalie anglaise	SP
Rhodésie du Sud	SR
Souaziland	SD
Tanganyika	EAT
Trengganu	TU
Trinité	TD
Ouganda	EAU
Iles du Vent :	
Grenade	WG
Sainte-Lucie	WL
Saint-Vincent	WV
Zanzibar	EAZ
Etats-Unis d'Amérique	USA
Yougoslavie	YU

Australie	AUS
Oostenrijk	A
België	B
Belgisch Congo	CB
Bulgarie	BG
Chili	RCH
Tsjechoslowakije	CS
Denemarken	DK
Frankrijk	F
Algérie, Tunis, Marokko, de Franse bezittingen in Vóór-Indië	F
Het Saargebied	SA
India	IND
Iran	IR
Israël	IL
Italië	I
Libanon	RL
Luxemburg	L
Nederland	NL
Noorwegen	N
De Philippijnen	PI
Polen	PL
Zweden	S
Zwitserland	CH
Turkije	TR
De Unie van Zuid-Afrika	ZA
Het Verenigd Koninkrijk	GB
Alderney	GBA
Guernesey	GBG
Jersey	GBJ
Aden	ADN
De Bahama's	BS
Basoetoland	BL
Beetsjoeanaland	BP
Brits Honduras	BH
Cyprus	CY
Gambia	WAG
Gibraltar	GBZ
De Goudkust	WAC
Hong-Kong	HK
Jamaica	JA
Johore	JO
Kedah	KD
Kelantan	KL
Kenia	EAK
Laboean	SS
Malakka	SS
Malaise Staten (Negri, Sembilan, Pahang, Perak, Selangor)	FM
Malta	GBY
Mauritius	MS
Nigeria	WAN
Noord-Rhodesië	NR
Nyassaland	NP
Penang	SS
Perlis	PS
De Provincie Wellesley	SS
De Seychellen	SY
Sierra Leone	WAL
Brits Somaliland	SP
Zuid-Rhodesië	SR
Zwaziland	SD
Tanganjika	EAT
Trengganoe	TU
Trinidad	TD
Oeganda	EAU
De Bovenwindse Eilanden :	
Grenada	WG
St Lucia	WL
St. Vincent	WV
Zanzibar	EAZ
Verenigde Staten van Amerika	USA
Joegoslavië	YU

Tout Etat qui ne l'aura pas fait précédemment devra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention, ou y adhèrera, notifier au Secrétaire général les lettres distinctives qu'il aura choisies.

4. Dans le cas où le signe distinctif est apposé sur une plaque spéciale, cette plaque doit être fixée dans une position sensiblement verticale et perpendiculairement au plan longitudinal de symétrie du véhicule. Dans le cas où le signe est apposé ou peint sur le véhicule lui-même, il faut que ce soit sur une surface verticale ou sensiblement verticale de la face arrière du véhicule.

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

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

ANNEXE 5.

MARQUES D'IDENTIFICATION DES VEHICULES 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, soit les indications mentionnées sous (i) et (ii), soit une marque d'identification attribuée à la remorque par l'autorité compétente.

2. Les marques mentionnées ci-dessus doivent être placées à des endroits accessibles et facilement lisibles; de plus, elles doivent être telles qu'il soit difficile de les modifier ou de les supprimer.

ANNEXE 6.

CONDITIONS TECHNIQUES RELATIVES A L'EQUIPEMENT DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

I. — Freinage.

(a) *Freinage des automobiles autres que les motocycles avec ou sans side-car.*

Toute automobile doit être munie de freins permettant d'en contrôler le mouvement et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante sur laquelle le véhicule se trouve.

Le freinage doit pouvoir être exercé par deux dispositifs agencés de manière que l'un quelconque d'entre eux soit capable, en cas de défaillance de l'autre, d'arrêter le véhicule sur une distance raisonnable.

Dans le présent texte, l'un de ces dispositifs est dénommé « frein de service », l'autre « frein de secours ».

Le frein de secours doit pouvoir rester bloqué, même en l'absence du conducteur, par un dispositif à action purement mécanique.

Les roues freinées par chacun des dispositifs doivent être réparties symétriquement par rapport au plan longitudinal de symétrie.

Les surfaces freinées doivent être constamment en liaison avec les roues, sans possibilité de désaccouplement autre que momentané, notamment au moyen de l'embrayage, de la boîte de vitesse ou d'une roue libre.

L'un au moins des dispositifs doit agir sur des surfaces freinées fixées aux roues rigidement ou par l'intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance.

(b) *Freinage des remorques.*

Toute remorque dont le poids maximum autorisé dépasse 750 kg (1.650 livres) doit être munie d'au moins un dispositif de freinage agissant sur des roues réparties symétriquement par rapport au plan longitudinal de symétrie du véhicule et sur la moitié au moins du nombre de roues.

Les dispositions du précédent alinéa sont cependant applicables aux remorques si leur poids maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg (1.650 livres), mais est supérieur à la moitié du poids à vide du véhicule tracteur.

Le dispositif de freinage des remorques dont le poids maximum autorisé dépasse 3.500 kg (7.700 livres) doit pouvoir être actionné par la commande du frein de service du véhicule tracteur; lorsque le poids maximum autorisé de la remorque n'excède pas 3.500 kg (7.700 livres), son dispositif de freinage peut être actionné par le rapprochement de la remorque et du véhicule tracteur (freinage par inertie).

BIJLAGE 5.

AANWIJZINGEN VAN VOERTUIGEN IN HET INTERNATIONALE VERKEER.

1. De aanwijzingen omvatten :

(a) voor wat betreft motorrijtuigen :

(i) de naam of het handelsmerk van de fabrikant van het motorrijtuig;

(ii) op het onderstel of bij gebreke daarvan op het koetswerk het fabrieknummer of serienummer;

(iii) op de motor, het fabrieknummer, indien daarop een dergelijk nummer door de fabrikant is aangebracht.

(b) voor wat betreft aanhangwagens :

hetzij de hierboven onder (i) en (ii) bedoelde gegevens, hetzij een door het bevoegde gezag voor de aanhangwagen toegekend nummer.

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

BIJLAGE 6.

TECHNISCHE VOORWAARDEN BETREFFENDE DE UITRUSTING VAN MOTORRIJTUIGEN EN AANHANGWAGENS IN HET INTERNATIONALE VERKEER.

I. — Remmen.

(a) *Remmen van motorrijtuigen, behalve motorrijwielen met of zonder zijspan.*

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

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

In deze Bijlage wordt één van deze reminrichtingen aangeduid met « bedrijfsrem » en de andere met « andere rem ».

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

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

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

(b) *Remmen van aanhangwagens.*

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

Le dispositif de freinage doit permettre d'empêcher la rotation des roues de la remorque désaccouplée.

Toute remorque munie de freins doit être équipée d'un dispositif assurant automatiquement l'arrêt en cas de rupture de l'attelage. Cette disposition n'est applicable ni aux remorques de camping à deux roues ni aux remorques légères à bagages dont le poids est supérieur à 750 kg (1.650 livres) à condition que ces remorques soient munies, en plus de l'attache principale, d'une attache secondaire qui peut être constituée par une chaîne ou un câble.

(c) *Freinage des véhicules articulés et des ensembles.*

(i) *Véhicules articulés.*

Les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus sont applicables à tout véhicule articulé. La semi-remorque doit être pourvue d'au moins un dispositif de freinage actionné par commande du frein de service du véhicule tracteur, lorsque son poids maximum autorisé excède 750 kg (1.650 livres).

Le dispositif de freinage de la semi-remorque doit en outre permettre d'empêcher la rotation des roues lorsqu'elle est désaccouplée.

La réglementation nationale pourra prescrire que toute semi-remorque munie de freins soit équipée d'un dispositif de freinage assurant automatiquement l'arrêt en cas de rupture de l'attelage.

(ii) *Ensembles.*

Tout ensemble composé d'une automobile et d'une ou plusieurs remorques doit être muni de freins permettant d'en contrôler le mouvement et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante sur laquelle il se trouve.

(d) *Freinage des motocycles avec ou sans side-car.*

Tout motocycle doit être muni de deux dispositifs de freinage commandés à la main ou au pied, et permettant d'en contrôler le mouvement et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace.

II. — Eclairage.

(a) Toute automobile, autre qu'un motocycle, avec ou sans side-car, dont la vitesse en palier peut dépasser 20 km (12 miles) par heure doit être munie d'au moins deux feux-route blancs ou jaunes, placés à l'avant du véhicule, capables d'éclairer efficacement la route la nuit par temps clair sur une distance minimum de 100 m (325 pieds) en avant du véhicule.

(b) Toute automobile, autre qu'un motocycle, avec ou sans side-car, dont la vitesse en palier peut dépasser 20 km (12 miles) par heure doit être munie de deux feux-croisement blancs ou jaunes, placés à l'avant du véhicule, capables, en cas de besoin, d'éclairer efficacement la route la nuit par temps clair sur une distance minimum de 30 m (100 pieds) en avant du véhicule sans éblouir les autres usagers de la route, quel que soit le sens de la circulation.

Les feux-croisement doivent être employés à l'exclusion des feux-route dans toute circonstance où il est nécessaire ou obligatoire de ne pas éblouir les autres usagers de la route.

(c) Tout motocycle, avec ou sans side-car, doit être muni d'au moins un feu-route et d'un feu-croisement, conformes aux stipulations des alinéas (a) et (b) ci-dessus. Toutefois, les motocycles pourvus d'un moteur d'une cylindrée maximum de 50 cm³ (3.05 cu. in.) peuvent être dispensés de cette obligation.

(d) Toute automobile, autre qu'un motocycle sans side-car, doit être munie à l'avant de deux feux-position blancs. Ces feux doivent être visibles de nuit par temps clair à une distance de 150 m (500 pieds) de l'avant du véhicule sans être éblouissants pour les autres usagers.

Le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal de symétrie du véhicule doit se trouver le plus près possible et en tous cas à moins de 400 mm (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors-tout du véhicule.

Les feux de position doivent être allumés, la nuit, dans tous les cas où l'emploi de ces feux est obligatoire et en même temps que les feux-croisement, si aucun point de la plage éclairante du projecteur de croisement ne se trouve à moins de 400 mm (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors-tout du véhicule.

(e) Toute automobile ou toute remorque placée à l'arrière d'un ensemble de véhicules, doit être à l'arrière d'au moins un feu rouge visible la nuit par temps clair, à une distance de 150 m (500 pieds) de l'arrière du véhicule.

(f) Le numéro d'immatriculation arrière de toute automobile ou

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

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

Deze bepaling is niet van toepassing op tweewielige kampeeraanhangwagens of lichte bagageaanhangwagens, welker gewicht meer dan 750 kg. (1.650 lbs.) bedraagt, mits zij buiten de hoofdkoppeling zijn voorzien van een reserve-koppeling in de vorm van een ketting of kabel.

(c) *Remmen van gelede motorrijtuigen en van samenstellen van motorrijtuigen en aanhangwagens.*

(i) *Gelede motorrijtuigen.*

De bepalingen, vervat onder (a) van dit Deel, zijn van toepassing op elke trekker met oplegger. Een oplegger met een toegestaan maximum gewicht van meer dan 750 kg. (1.650 lbs.) is voorzien van tenminste een reminrichting, welke kan worden bediend door gebruik van de bedrijfsrem van het trekkende motorrijtuig.

De reminrichting van een oplegger moet bovendien kunnen verhinderen, dat de wielen van de oplegger draaien, indien deze is afgekoppeld.

Voorzover de nationale voorschriften zulks vereisen, is een oplegger, voorzien van een rem, uitgerust met een inrichting, welke de oplegger automatisch tot stilstand brengt, indien tijdens het rijden de koppeling losraakt.

(ii) *Samenstellen van motorrijtuigen en aanhangwagens.*

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

(d) *Remmen van motorrijwielen met of zonder zijspan.*

Elk motorrijwiel is voorzien van twee reminrichtingen, welke met de hand of met de voet mogen worden bediend, waarmede zijn beweging kan worden beheerst en waarmede het doeltreffend, veilig en snel tot stilstand kan worden gebracht.

II. — Verlichting.

(a) Elk motorrijtuig, voorzover geen motorrijwiel met of zonder zijspan, hetwelk in staat is langs de vlakke weg met een snelheid van meer dan 20 km (12 mijl) per uur te rijden, is voorzien van tenminste twee witte of gele koplichten, welke aan de voorzijde zijn bevestigd en de weg voor het motorrijtuig des nachts bij helder weer over een afstand van 100 meter (325 voet) doelmatig kunnen verlichten.

(b) Elk motorrijtuig, voorzover geen motorrijwiel, hetwelk in staat is langs de vlakke weg met een snelheid van meer dan 20 km (12 mijl) per uur te rijden, is uitgerust met twee witte of gele getemperde lichten, welke aan de voorzijde zijn bevestigd en zonodig de weg voor het motorrijtuig des nachts bij helder weer over een afstand van 30 meter (100 voet) doelmatig kunnen verlichten zonder andere weggebruikers te verblinden, welke richting het verkeer ook heeft.

Passeelichten worden gebruikt in plaats van de koplichten zo dikwijls het gebruik van niet verblindende lichten nodig of verplicht is.

(c) Elk motorrijwiel met of zonder zijspan heeft tenminste een koplicht en tenminste een getemperd licht overeenkomstig de bepalingen onder (a) en (b) van dit Deel. Evenwel mogen motorrijwielen met een motor van ten hoogste 50 kubieke centimeter (3.05 kubieke inch) cylinderinhoud van deze verplichting worden uitgezonderd.

(d) Elk motorrijtuig, voorzover geen motorrijwiel met of zonder zijspan, is voorzien van twee witte stadslampen aan de voorzijde. Deze lichten moeten des nachts bij helder weer duidelijk zichtbaar zijn op een afstand van 150 meter (500 voet) van de voorzijde van het motorrijtuig, zonder dat zij andere weggebruikers verblinden.

Het punt van het lichtgevende oppervlak dezer lichten, dat het verst van de lengte-as van het motorrijtuig verwijderd is, moet zich zo dicht mogelijk bij de uiterste linker- en rechterzijde van het motorrijtuig bevinden en mag daarvan in geen geval verder dan 400 millimeter (16 inch) zijn verwijderd.

Stadslampen zijn des nachts ontstoken zo dikwijls het gebruik van zulke lichten verplicht is en gelijktijdig met de getemperde lichten, indien geen enkel punt van het lichtgevende oppervlak van de lampen der getemperde lichten minder dan 400 millimeter (16 inch) is verwijderd van de uiterste linker- en rechterzijde van het motorrijtuig.

(e) Elk motorrijtuig en elke achterste aanhangwagen van een samenstel van voertuigen is aan de achterzijde uitgerust met tenminste een rood licht, hetwelk des nachts bij helder weer zichtbaar is op een afstand van 150 meter (500 voet) van de achterzijde van het voertuig.

(f) het kenteken, aangebracht aan de achterzijde van een motor-

remorque doit pouvoir être éclairé la nuit de manière à être lisible par temps clair à une distance minimum de 20 m (65 pieds) de l'arrière du véhicule.

(g) Le feu ou les feux rouges arrière et le feu du numéro d'immatriculation arrière doivent s'allumer en même temps que l'un quelconque des feux-position, feux-croisement ou feux-route.

(h) Toute automobile, autre qu'un motocycle sans side-car, doit être munie de deux catadioptrés rouges, de préférence de forme non triangulaire, placés à l'arrière du véhicule, symétriquement de chaque côté. Le bord extérieur de chacun de ces catadioptrés doit se trouver le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors-tout du véhicule. Les catadioptrés peuvent être incorporés aux lanternes rouges arrières si ces dernières satisfont à la condition ci-dessus. Ces catadioptrés devront être visibles la nuit par temps clair à une distance d'au moins 100 m (325 pieds) lorsqu'ils sont éclairés par deux feux-route.

(i) Tout motocycle sans side-car doit être muni d'un catadioptré rouge, de préférence de forme non triangulaire, placé à l'arrière du véhicule, incorporé ou non à la lanterne rouge arrière et satisfaisant à la condition de visibilité fixée à l'alinéa (h) ci-dessus.

(j) Toute remorque ou tout véhicule articulé doit être muni de deux catadioptrés rouges de préférence de forme triangulaire, placés à l'arrière du véhicule, symétriquement, de chaque côté. Ces catadioptrés doivent être visibles la nuit par temps clair à une distance de 100 m (325 pieds) au moins, lorsqu'ils sont éclairés par deux feux-route.

Lorsque les catadioptrés sont de forme triangulaire, le triangle sera un triangle équilatéral de 150 mm (6 pouces) de côté au moins, dont un sommet sera dirigé vers le haut. L'extrémité extérieure du côté horizontal du triangle doit être le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors-tout du véhicule.

(k) Toute automobile, autre qu'un motocycle, ou toute remorque placée à l'arrière d'un ensemble de véhicules, doit être munie à l'arrière, d'au moins un feu-stop de couleur rouge ou orange. Ce feu doit s'allumer lors de l'entrée en action du frein de service de l'automobile. Si le feu-stop est de couleur rouge, son intensité lumineuse doit être supérieure à celle du feu rouge arrière lorsqu'il est groupé avec celui-ci ou lui est incorporé. Le feu-stop n'est pas exigé sur les remorques et les semi-remorques lorsque leurs dimensions sont telles que le feu-stop du véhicule tracteur reste visible de l'arrière.

(l) Lorsqu'une automobile est munie d'indicateurs de direction, ceux-ci doivent appartenir à l'un des types suivantes :

(i) bras mobile dépassant le gabarit du véhicule de part et d'autre et comportant un feu orange, permanent lorsque le bras est en position horizontale;

(ii) à position fixe et à feu clignotant orange, placé de part et d'autre du véhicule sur les parois latérales;

(iii) à position fixe et à feu clignotant, placé de part et d'autre, aux extrémités avant et arrière du véhicule, blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière.

(m) Aucun feu ne doit être clignotant à l'exception des indicateurs de direction.

(n) Si un véhicule a plusieurs feux de même nature, ils doivent être de même couleur, et, excepté pour les motocycles avec side-car, deux de ces feux doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal de symétrie.

(o) Plusieurs feux peuvent être incorporés dans un même dispositif d'éclairage à condition que chacun de ces feux réponde aux dispositions ci-dessus qui lui sont applicables.

III. — Autres dispositions.

(a) Appareil de direction.

Toute automobile doit être munie d'un appareil de direction robuste qui permette de tourner facilement, rapidement et sûrement.

(b) Miroir rétroviseur.

Toute automobile doit être munie au moins d'un miroir rétroviseur de dimensions suffisantes, disposé de façon à permettre au conducteur de surveiller de son siège la route vers l'arrière du véhicule. Toutefois, cette disposition n'est pas obligatoire pour les motocycles avec ou sans side-car.

(c) Avertisseur sonore.

Toute automobile doit être munie d'au moins un appareil avertisseur sonore d'une puissance suffisante, à l'exclusion des timbres, gongs, cloches, ainsi que des sirènes et autres appareils à son strident.

rijtuig of een aanhangwagen, moet des nachts zodanig kunnen worden verlicht, dat het bij helder weer leesbaar is op een afstand van 20 meter (65 voet) van de achterzijde van het voertuig.

(g) Het rode achterlicht of de rode achterlichten en het licht voor het kenteken aan de achterzijde zijn ontstoken gelijktijdig met de stadslichten dan wel met de getemperde lichten of de koplichten.

(h) Elk motorrijtuig, voorzover geen motorrij wiel zonder zijspan, is voorzien van twee rode reflectoren, bij voorkeur niet driehoekig van vorm, welke aan de achterzijde van het motorrijtuig symmetrisch aan weerszijden zijn aangebracht. De buitenste rand van elk dezer reflectoren bevindt zich zo dicht mogelijk bij de uiterste linker- en rechterzijde van het motorrijtuig en mag daarvan in geen geval verder dan 400 millimeter (16 inch) zijn verwijderd. Deze reflectoren mogen zijn ingebouwd in de rode achterlichten, indien deze aan bovenbedoelde vereisten voldoen. Deze reflectoren moeten des nachts bij helder weer, wanneer zij door twee koplichten worden verlicht, zichtbaar zijn op een afstand van tenminste 100 meter (325 voet).

(i) Elk motorrij wiel zonder zijspan is uitgerust met een rode reflector, bij voorkeur niet driehoekig van vorm, welke aan de achterzijde van het motorrij wiel is bevestigd, al of niet in het rode achterlicht is ingebouwd en voldoet aan de onder (h) van dit Deel gestelde voorwaarden omtrent zichtbaarheid.

(j) Elke aanhangwagen en elk geleed motorrijtuig is voorzien van twee rode reflectoren, bij voorkeur driehoekig van vorm, welke aan de achterzijde van het voertuig symmetrisch aan weerszijden aangebracht. Deze reflectoren moeten des nachts bij helder weer, wanneer zij door twee koplichten worden verlicht, zichtbaar zijn op een afstand van tenminste 100 meter (325 voet).

Wanneer de reflectoren driehoekig van vorm zijn, is de driehoek gelijkzijdig met zijden van tenminste 150 millimeter (6 inch), terwijl een hoek omhoog wijst. De buitenste hoek van elk dezer reflectoren moet zich zo dicht mogelijk bevinden bij de uiterste linker- en rechterzijde van het voertuig en mag daarvan in geen geval meer dan 400 millimeter (16 inch) zijn verwijderd.

(k) Elk motorrijtuig, voorzover geen motorrij wiel, en elke achterste aanhangwagen van een samenstel van voertuigen is aan de achterzijde voorzien van tenminste een stoplicht, hetwelk rood of geel licht geeft. Dit licht wordt ontstoken door gebruik van de bedrijfsrem van het motorrijtuig. Indien het stoplicht rood is en is ingebouwd in het rode achterlicht of daarmee is verbonden, moet zijn lichtsterkte groter zijn dan die van het rode achterlicht. Het stoplicht is niet vereist voor aanhangwagens en opleggers van zodanige afmetingen, dat het stoplicht van het trekkende motorrijtuig van de achterzijde zichtbaar blijft.

(l) Wanneer een motorrijtuig is voorzien van richtingaanwijzers, moeten deze voldoen aan een der volgende omschrijvingen :

(i) een beweegbare seinarm aan weerszijden van het motorrijtuig, welke ter zijde buiten het motorrijtuig uitsteekt en een gelijkmatig oranje-geel tot oranje-rood licht geeft, wanneer de seinarm horizontaal is gericht;

(ii) een vast oranje-geel tot oranje-rood knipper- of flikkerlicht, aangebracht aan elke zijkant van het motorrijtuig;

(iii) een vast oranje-geel tot oranje-rood knipper- of flikkerlicht, aangebracht aan weerszijden van het motorrijtuig, zowel voor als achter. De kleur dezer lichten is wit of oranje-geel tot oranje-rood aan de voorzijde en rood of oranje-geel tot oranje-rood aan de achterzijde.

(m) Behoudens de richtingaanwijzers mag geen enkel licht een knipper- of flikkerlicht zijn.

(n) Indien een voertuig van verscheiden lichten van dezelfde soort is voorzien, moeten zij van dezelfde kleur zijn en, behoudens voorzover het betreft motorrijwielen met zijspan, moeten twee dier lichten symmetrisch ten opzichte van de lengte-as van het motorrijtuig zijn aangebracht.

(o) Verschillende lichten mogen in dezelfde verlichtingsinrichting zijn opgenomen, mits elk dier lichten voldoet aan de daaromtrent in dit Deel vervatte bepalingen.

III. — Verdere vereisten.

(a) Stuurinrichting.

Elk motorrijtuig is voorzien van een sterke stuurinrichting waarmee het motorrijtuig gemakkelijk, snel en zeker kan worden gewend.

(b) Achteruit-kijkspiegel.

Elk motorrijtuig is voorzien van tenminste een achteruit-kijkspiegel van doelmatige afmetingen en zo opgesteld, dat de bestuurder in staat is van zijn zitplaats de weg aan de achterzijde van het voertuig te zien. Deze verplichting geldt echter niet voor motorrijwielen met of zonder zijspan.

(c) Geluidssignalen.

Elk motorrijtuig is uitgerust met tenminste een toestel tot het geven van geluidssignalen van voldoende sterkte, welk toestel niet mag zijn een bel, een gong, een sirene of ander schel klinkend toestel.

(d) *Essuie-glace.*

Toute automobile pourvue d'un pare-brise doit être munie d'au moins un essuie-glace efficace dont le fonctionnement ne requiert pas l'intervention constante du conducteur. Toutefois, cet accessoire n'est pas obligatoire pour les motocycles avec ou sans side-car.

(e) *Pare-brise.*

Les pare-brise au moins doivent être en un produit inaltérable, parfaitement transparent, et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. Les objets vus par transparence ne doivent pas apparaître déformés.

(f) *Dispositif de marche en arrière.*

Toute automobile doit être munie d'un dispositif de marche en arrière manœuvrable du siège du conducteur lorsque le poids à vide de l'automobile excède 400 kg (900 livres).

(g) *Dispositif d'échappement silencieux.*

Afin d'éviter tout bruit excessif ou anormal, toute automobile doit être munie d'un dispositif d'échappement silencieux, en usage constant et tel que le conducteur n'en puisse pas interrompre le fonctionnement en cours de route.

(h) *Bandages.*

Les roues des automobiles et de leurs remorques doivent être munies de bandages pneumatiques ou de tout autre système équivalent au point de vue de l'élasticité.

(i) *Dispositif empêchant la dérive d'un véhicule sur une pente.*

Toute automobile dont le poids maximum autorisé excède 3.500 kg (7.700 livres) doit, lorsqu'elle circule dans une région montagneuse d'un pays où la réglementation nationale l'exige, être pourvue d'un dispositif tel qu'une cale, pouvant empêcher la dérive en avant ou en arrière.

(j) *Dispositions générales.*

(i) Dans toute la mesure du possible, les organes mécaniques et les appareils accessoires de l'automobile ne doivent, ni prêter à risques d'incendie ou d'explosion, ni donner lieu à émission de gaz nocifs, d'odeurs ou de bruits incommodes, ni présenter un danger en cas de collision;

(ii) Toute automobile doit être construite de telle manière que le champ de visibilité du conducteur, vers l'avant, vers la droite et vers la gauche, soit suffisant pour que celui-ci puisse conduire avec sûreté.

(iii) Les dispositions sur le freinage et l'éclairage ne s'appliquent pas aux voitures d'infirmités qui sont équipées, en matière de freinage et d'éclairage, conformément à la réglementation du pays d'immatriculation. Pour l'application du présent alinéa, le terme « voiture d'infirmité » désigne un véhicule automobile dont le poids à vide ne dépasse pas 300 kg (700 livres) et dont la vitesse ne dépasse pas 30 km (19 miles) à l'heure, spécialement conçu et construit (et non pas simplement adapté) à l'usage d'une personne atteinte d'une infirmité ou incapacité physique, et qui est normalement utilisé par une telle personne.

IV. — Ensembles de véhicules.

(a) Un « ensemble de véhicules couplés » peut se composer d'un véhicule tracteur et d'une ou de deux remorques. Un véhicule articulé peut être suivi d'une remorque, mais si ce véhicule articulé est affecté au transport de personnes, la remorque ne peut comporter plus d'un essieu et ne pourra être affectée au transport de personnes.

(b) Tout Etat contractant pourra toutefois indiquer qu'il n'admettra qu'une seule remorque derrière un véhicule tracteur et qu'il n'en admettra pas derrière un véhicule articulé. Il pourra également indiquer qu'il n'admettra pas les véhicules articulés affectés au transport de personnes.

V. — Dispositions transitoires.

Les dispositions des Parties I et II, et du paragraphe (e) de la Partie III, seront applicables, à l'expiration d'un délai de deux ans à dater de la mise en vigueur de la présente Convention, aux automobiles mises en circulation pour la première fois après cette date, et à leurs remorques. Ce délai est porté à cinq ans pour les automobiles dont la première mise en circulation est antérieure à la date d'expiration du délai de deux ans susvisé, ainsi que pour les remorques.

(d) *Ruitenwissers.*

Elk motorrijtuig, uitgerust met een voorruit, is voorzien van tenminste een doelmatige ruitenwischer, welke werkt zonder dat hij bij voortduring door de bestuurder bewogen behoeft te worden. Deze verplichting geldt echter niet voor motorrijtuigen met of zonder zijspan.

(e) *Voorruit.*

Voorruit moeten zijn vervaardigd van duurzaam, goed doorzichtig materiaal, dat ingeval van breuk geen scherpe splinters geeft. Voorwerpen mogen door dit materiaal niet verwrongen gezien worden.

(f) *Inrichting om achteruit te rijden.*

Elk motorrijtuig met een ledig gewicht van meer dan 400 kilogram (900 lbs.) is voorzien van een inrichting om achteruit te rijden, welke van de bestuurderszitplaats in werking kan worden gesteld.

(g) *Geluidemper.*

Elk motorrijtuig is voorzien van een geluidemper ter voorkoming van buitensporig of uitzonderlijk lawaai, welke bij voortduring werkt en waarvan de werking door de bestuurder tijdens het rijden niet kan worden onderbroken.

(h) *Banden.*

De wielen van motorrijtuigen en hun aanhangwagens zijn voorzien van luchtbanden, dan wel van een andere soort banden van gelijke veerkracht.

(i) *Inrichting om te voorkomen, dat een voertuig van een helling naar beneden rijdt.*

Elk motorrijtuig met een toegestaan maximum gewicht van meer dan 3.500 kg. (7.700 lbs.) moet, wanneer het zich beweegt door een bergachtige streek van een land, waar de nationale wetgeving zulks voorschrijft, een inrichting met zich voeren in de vorm van een wig of stootblok, waarmede voorkomen kan worden, dat het motorrijtuig achterwaarts of naar voren wegslijdt.

(j) *Algemene bepalingen.*

(i) Voorzover mogelijk mag het voortbewegingswerktuig met toebehoren van een motorrijtuig noch gevaar voor brand of ontplofing medebrengen noch schadelijke gassen of hinderlijke reuk of geluiden voortbrengen noch gevaar veroorzaken ingeval van een aanrijding.

(ii) Elk motorrijtuig is zo ingericht, dat de bestuurder voldoende uitzicht heeft naar voren, naar links en naar rechts, om veilig te kunnen rijden.

(iii) De bepalingen betreffende remmen en verlichting zijn niet van toepassing op invalidewagens, welke voldoen aan de nationale voorschriften omtrent remmen, verlichting en reflectoren van het land, waar zij zijn ingeschreven. Voor deze bepaling wordt onder « invalide-wagen » verstaan een motorrijtuig met een ledig gewicht van niet meer dan 300 kg. (700 lbs.) en een snelheid van niet meer dan 30 km. (19 mijl) per uur, dat speciaal ontworpen en gebouwd (niet enkel geschikt gemaakt) is voor gebruik door een persoon, die aan een lichamelijke gebrek lijdt en dat gewoonlijk door zulk een persoon wordt gebruikt.

IV. — Samenstellen van voertuigen.

(a) Een « samenstel van voertuigen » mag zijn samengesteld uit een trekkend motorrijtuig en een of meer aanhangwagens. Een geleed motorrijtuig mag een aanhangwagen voortbewegen, doch indien zulk een geleed motorrijtuig wordt gebruikt voor het vervoer van personen, mag die aanhangwagen slechts één as hebben en geen personen vervoeren.

(b) Elke Verdragsluitende Staat mag evenwel bepalen, dat een motorrijtuig slechts een aanhangwagen mag voortbewegen en dat het een geleed motorrijtuig is verboden een aanhangwagen voort te bewegen. Hij mag eveneens bepalen, dat een geleed motorrijtuig is verboden personen te vervoeren.

V. — Overgangsbepalingen.

De bepalingen van Deel I, Deel II en Deel III, onder (e), van deze Bijlage zijn van toepassing op elk motorrijtuig, dat voor het eerst wordt ingeschreven meer dan twee jaar na het in werking treden van dit Verdrag, alsmede op elke door zulk een motorrijtuig getrokken aanhangwagen. Op motorrijtuigen, welke voor het eerst worden ingeschreven binnen twee jaar na het in werking treden van dit Verdrag, worden deze bepalingen van toepassing na verloop van vijf jaar na het in werking treden van dit Verdrag; hetzelfde geldt met betrekking tot aanhangwagens.

Pendant ces délais, les dispositions suivantes seront applicables :

(a) Toute automobile doit être pourvue, soit de deux systèmes de freinage indépendants l'un de l'autre, soit d'un système actionné par deux commandes indépendantes l'une de l'autre et dont l'une des parties peut agir même si l'autre vient à être en défaut, en tout cas l'un et l'autre systèmes suffisamment efficaces et à action rapide.

(b) Toute automobile circulant isolément doit, pendant la nuit et dès la tombée du jour, être munie à l'avant d'au moins deux feux blancs, placés l'un à droite, l'autre à gauche, et à l'arrière d'un feu rouge.

Toutefois, pour les motocycles à deux roues, non accompagnés d'un side-car, le nombre de feux à l'avant peut être réduit à un.

(c) Toute automobile doit également être pourvue d'un ou plusieurs dispositifs permettant d'éclairer efficacement la route à l'avant sur une distance suffisante, à moins que les feux blancs ci-dessus prescrits ne remplissent cette condition.

Si le véhicule est susceptible de marcher à une vitesse supérieure à 30 km (19 miles) à l'heure, ladite distance ne doit pas être inférieure à 100 m (325 pieds).

(d) Les appareils d'éclairage susceptibles de produire un éblouissement doivent être établis de manière à permettre la suppression de l'éblouissement à la rencontre des autres usagers de la route ou dans toute circonstance où cette suppression serait utile. La suppression de l'éblouissement doit toutefois laisser subsister une puissance lumineuse suffisante pour éclairer efficacement la chaussée jusqu'à une distance d'au moins 25 m (80 pieds).

(e) Les automobiles suivies d'une remorque sont assujetties aux mêmes règles que les automobiles isolées en ce qui touche l'éclairage vers l'avant; le feu rouge d'arrière est reporté à l'arrière de la remorque.

ANNEXE 7.

DIMENSIONS ET POIDS DES VEHICULES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

1. La présente Annexe s'applique aux routes désignées dans les conditions prévues à l'Article 23.

2. Sur ces routes, les dimensions et poids maxima autorisés, à vide ou en charge, sous réserve qu'aucun véhicule ne devra transporter une charge dépassant la charge maximum déclarée admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation, seront les suivants :

	Mètres	Poids
(a) Largeur totale	2,50	8,20
(b) Hauteur totale	3,80	12,50
(c) Longueur totale :		
Camions à deux essieux	10,00	33,00
Véhicules de transport de voyageurs à deux essieux	11,00	36,00
Véhicules à trois essieux ou plus	11,00	36,00
Véhicules articulés	14,00	46,00
Ensembles de véhicules couplés ne comportant qu'une remorque (1)	18,00	59,00
Ensembles de véhicules couplés comportant deux remorques (1)	22,00	72,00
(d) Poids maximum autorisé :	Tonnes métriques	Livres
(i) sur l'essieu le plus chargé (2)	8,00	17.600
(ii) sur le double essieu le plus chargé (la distance des deux axes de ce groupe étant égale ou supérieure à 1,00 mètre (40 pouces) et inférieure à 2,00 mètres (7 pieds)	14,50	32.000

(1) Les dispositions de la Partie IV de l'annexe 6 concernant les ensembles de véhicules sont aussi applicables aux ensembles de véhicules faisant l'objet de la présente Annexe.

(2) La charge par essieu sera définie comme étant la charge totale transmise à la route par toutes les roues dont le centre peut être compris entre deux plans transversaux verticaux parallèles distants de 1,00 m (40 pouces) s'étendant sur toute la largeur du véhicule.

Intussen zijn de navolgende bepalingen van toepassing :

(a) Elk motorrijtuig is voorzien hetzij van twee onderling onafhankelijke remmen, hetzij van een rem met twee onderling onafhankelijke bedieningsorganen, waarvan de een werkt ook al is de andere onklaar, een en ander met dien verstande, dat in elk geval behoorlijk doeltreffende en snelwerkende remmen worden gebruikt.

(b) Elk afzonderlijk rijdend motorrijtuig is van het vallen der duisternis af en gedurende de nacht aan de voorzijde voorzien van tenminste twee witte lichten, links en rechts aangebracht, en aan de achterzijde van een rood licht.

Voor motorrijwielen zonder zijspan mag het aantal lichten aan de voorzijde tot één worden verminderd.

(c) Elk motorrijtuig is eveneens voorzien van een of meer inrichtingen, waarmede de weg over voldoende afstand vooruit doeltreffend verlicht kan worden, tenzij de twee hierboven voorgeschreven lichten reeds aan deze voorwaarde voldoen.

Indien het motorrijtuig in staat is sneller dan 30 km. (19 mijl) per uur te rijden, moet bedoelde afstand tenminste 100 meter (325 voet) bedragen.

(d) Lampen, welke verblindend licht kunnen geven, zijn voorzien van een inrichting om de verblindende uitwerking weg te nemen bij het tegenkomen van andere weggebruikers of bij elke andere gelegenheid, dat zulks nuttig is. Bij het wegnemen van de verblindende uitwerking moet er evenwel voldoende licht overblijven om de weg over een afstand van tenminste 25 meter (80 voet) helder te verlichten.

(e) Motorrijtuigen, welke aanhangwagens voortbewegen, zijn, voorzover betreft de verlichting aan de voorzijde, aan dezelfde voorschriften onderworpen als afzonderlijke motorrijtuigen; het rode achterlicht wordt gevoerd aan de achterzijde van de aanhangwagen.

BIJLAGE 7.

AFMETINGEN EN GEWICHTEN VAN VOERTUIGEN IN HET INTERNATIONALE VERKEER.

1. Deze Bijlage is van toepassing op wegen, aangewezen overeenkomstig artikel 23.

2. Op deze wegen zijn de toegestane maximum afmetingen en gewichten — onverschillig of het voertuig leeg of geladen is — de volgende, met dien verstande echter, dat voertuigen niet zwaarder beladen mogen zijn dan toegestaan door het bevoegde gezag van het land van inschrijving :

	Meter	Voet
(a) Grootste breedte	2,50	8,20
(b) Grootste hoogte	3,80	12,50
(c) Grootste lengte :		
Vrachtoertuigen met twee assen	10,00	33,00
Personenvoertuigen met twee assen	11,00	36,00
Voertuigen met drie of meer assen	11,00	36,00
Gelede motorrijtuigen	14,00	46,00
Samenstel van voertuigen met een aanhangwagen (1)	18,00	59,00
Samenstel van voertuigen met twee aanhangwagens (1)	22,00	72,00
(d) Maximum toegestaan gewicht :	Metrieke tonnen	Engelse ponden
(i) per zwaarst beladen as (2)	8,00	17.600
(ii) per zwaarst beladen stel tandemassen (onderlinge afstand der assen tenminste 1 meter (40 inch), doch minder dan 2 meter (7 voet)	14,50	32.000

(1) De bepalingen van Deel IV van Bijlage 6 betreffende samenstellen van voertuigen zijn eveneens van toepassing op de in deze Bijlage bedoelde samenstellen van voertuigen.

(2) Onder het gewicht per as is te verstaan het totale gewicht, op de weg overgebracht door alle wielen, welker middelpunt ligt binnen twee evenwijdige verticale dwarsvlakken, welke zich op een onderlinge afstand van 1 meter (40 inch) over de volle breedte van het voertuig uitstrekken.

(iii) d'un véhicule, d'un véhicule articulé ou autre ensemble :

Distance, en mètres entre les deux essieux extrêmes d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble	Poids maximum autorisé en tonnes métriques, d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble	Distance, en pieds, entre les deux essieux extrêmes d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble	Poids maximum autorisé en livres, d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble
1 inclus à 2 exclu	14,50	3 inclus à 7 exclu	32.000
		7 » 8 »	32.480
		8 » 9 »	33.320
		9 » 10 »	34.160
2 » 3 »	15,00	10 » 11 »	35.000
		11 » 12 »	35.840
		12 » 13 »	36.680
		13 » 14 »	37.520
3 » 4 »	16,25	14 » 15 »	38.360
		15 » 16 »	39.200
		16 » 17 »	40.040
		17 » 18 »	40.880
4 » 5 »	17,50	18 » 19 »	41.720
		19 » 20 »	42.560
		20 » 21 »	43.400
		21 » 22 »	44.240
5 » 6 »	18,75	22 » 23 »	45.080
		23 » 24 »	45.920
		24 » 25 »	46.760
		25 » 26 »	47.600
6 » 7 »	20,00	26 » 27 »	48.440
		27 » 28 »	49.280
		28 » 29 »	50.120
		29 » 30 »	50.960
7 » 8 »	21,25	30 » 31 »	51.800
		31 » 32 »	52.640
		32 » 33 »	53.480
		33 » 34 »	54.320
8 » 9 »	22,50	34 » 35 »	55.160
		35 » 36 »	56.000
		36 » 37 »	56.840
		37 » 38 »	57.680
9 » 10 »	23,75	38 » 39 »	58.520
		39 » 40 »	59.360
10 » 11 »	25,00		
11 » 12 »	26,25		

(iii) per voertuig, trekker met oplegger of ander samenstel :

Afstand in meters, tussen de verst uiteengelegen assen van een voertuig, geleed motorrijtuig of ander samenstel	Maximum toegestaan gewicht in metrische tonnen van een voertuig, geleed motorrijtuig of ander samenstel	Afstand, in voeten, tussen de verst uiteengelegen assen van een voertuig, geleed motorrijtuig of ander samenstel	Maximum toegestaan gewicht in ponden (lbs) van een voertuig, geleed motorrijtuig of ander samenstel
van 1 tot 2	14,50	van 3 tot 7	32.000
		» 7 » 8	32.480
		» 8 » 9	33.320
		» 9 » 10	34.160
» 2 » 3	15,00	» 10 » 11	35.000
		» 11 » 12	35.840
		» 12 » 13	36.680
		» 13 » 14	37.520
» 3 » 4	16,25	» 14 » 15	38.360
		» 15 » 16	39.200
		» 16 » 17	40.040
		» 17 » 18	40.880
» 4 » 5	17,50	» 18 » 19	41.720
		» 19 » 20	42.560
		» 20 » 21	43.400
		» 21 » 22	44.240
» 5 » 6	18,75	» 22 » 23	45.080
		» 23 » 24	45.920
		» 24 » 25	46.760
		» 25 » 26	47.600
» 6 » 7	20,00	» 26 » 27	48.440
		» 27 » 28	49.280
		» 28 » 29	50.120
		» 29 » 30	50.960
» 7 » 8	21,25	» 30 » 31	51.800
		» 31 » 32	52.640
		» 32 » 33	53.480
		» 33 » 34	54.320
» 8 » 9	22,50	» 34 » 35	55.160
		» 35 » 36	56.000
		» 36 » 37	56.840
		» 37 » 38	57.680
» 9 » 10	23,75	» 38 » 39	58.520
		» 39 » 40	59.360
» 10 » 11	25,00		
» 11 » 12	26,25		

Distance, en mètres entre les deux essieux extrêmes d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble	Poids maximum autorisé en tonnes métriques, d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble	Distance, en pieds, entre les deux essieux extrêmes d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble	Poids maximum autorisé en livres, d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble	Afstand in meters, tussen de verst uiteengelegen assen van een voertuig, geleed motorrijtuig of ander samenstel	Maximum toegestaan gewicht in metrische tonnen van een voertuig, geleed motorrijtuig of ander samenstel	Afstand, in voeten, tussen de verst uiteengelegen assen van een voertuig, geleed motorrijtuig of ander samenstel	Maximum toegestaan gewicht in ponden (lbs) van een voertuig, geleed motorrijtuig of ander samenstel
12 » 13 »	27,50	40 » 41 »	60.200	» 12 » 13	27,50	» 40 » 41	60.200
		41 » 42 »	61.040			» 41 » 42	61.040
		42 » 43 »	61.880			» 42 » 43	61.880
13 » 14 »	28,75	43 » 44 »	62.720	» 13 » 14	28,75	» 43 » 44	62.720
		44 » 45 »	63.560			» 44 » 45	63.560
		45 » 46 »	64.400			» 45 » 46	64.400
14 » 15 »	30,00	46 » 47 »	65.240	» 14 » 15	30,00	» 46 » 47	65.240
		47 » 48 »	66.080			» 47 » 48	66.080
		48 » 49 »	66.920			» 48 » 49	66.920
15 » 16 »	31,25	49 » 50 »	67.760	» 15 » 16	31,25	» 49 » 50	67.760
		50 » 51 »	68.600			» 50 » 51	68.600
		51 » 52 »	69.440			» 51 » 52	69.440
16 » 17 »	32,50	52 » 53 »	70.280	» 16 » 17	32,50	» 52 » 53	70.280
		53 » 54 »	71.120			» 53 » 54	71.120
		54 » 55 »	71.960			» 54 » 55	71.960
17 » 18 »	33,75	55 » 56 »	72.800	» 17 » 18	33,75	» 55 » 56	72.800
		56 » 57 »	73.640			» 56 » 57	73.640
		57 » 58 »	74.480			» 57 » 58	74.480
18 » 19 »	35,00	58 » 59 »	75.320	» 18 » 19	35,00	» 58 » 59	75.320
		59 » 60 »	76.160			» 59 » 60	76.160
		60 » 61 »	77.000			» 60 » 61	77.000
19 » 20 »	36,25	61 » 62 »	77.840	» 19 » 20	36,25	» 61 » 62	77.840
		62 » 63 »	78.680			» 62 » 63	78.680
		63 » 64 »	79.520			» 63 » 64	79.520
		64 » 65 »	80.360			» 64 » 65	80.360

(iv) S'il existe une différence entre les poids maxima autorisés des véhicules en circulation internationale suivant qu'ils sont exprimés, dans le tableau du sous-paragraphe (iii) en unités métriques ou en pieds et livres, il y aura lieu d'adopter les chiffres de la partie du tableau permettant d'autoriser le poids maximum le plus élevé.

3. Les Etats contractants pourront conclure des accords régionaux fixant des poids maxima autorisés des chiffres plus élevés que ceux de la liste. Il est recommandé cependant que le poids maximum autorisé sur l'essieu le plus chargé ne dépasse pas 13 tonnes métriques (28.660 livres).

4. Lorsqu'il désignera les routes auxquelles s'applique la présente annexe, tout Etat contractant fera connaître les dimensions ou poids maxima, admis provisoirement pour la circulation sur lesdites routes :

(a) lorsque celles-ci comporteront, soit des bacs, soit des tunnels, soit des ponts ne permettant pas le passage des véhicules ayant les dimensions et poids autorisés par la présente annexe;

(b) lorsque les conditions d'aménagement de ces routes sont insuffisantes pour permettre ledit passage.

5. Des autorisations spéciales de circulation pour les véhicules ou les ensembles de véhicules couplés dépassant les dimensions ou poids maxima ci-dessus fixés pourront être accordées par tout Etat contractant ou toute subdivision de cet Etat.

6. Tout Etat contractant ou subdivision de cet Etat pourra limiter ou interdire la circulation des véhicules automobiles sur une route désignée pour l'application de la présente annexe, ou imposer des restrictions quant au poids des véhicules circulant sur une telle route, pendant une période limitée, lorsqu'en raison de sa détérioration, de grande pluie, de neige, de dégel ou d'autres conditions atmosphériques défavorable ladite route serait gravement endommagée par des véhicules de poids normalement autorisés.

ANNEXE 8.

CONDITIONS A REMPLIR PAR DES CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

L'âge minimum autorisé pour la conduite d'une automobile dans les conditions prévues à l'article 24 de la Convention est de dix-huit ans.

Toutefois, tout Etat contractant ou l'une de ses subdivisions peut reconnaître la validité des permis de conduire délivrés par un autre Etat contractant à des conducteurs de motocycles et voitures d'infirme âgés de moins de dix-huit ans.

ANNEXE 9.

MODELE DE PERMIS DE CONDUIRE.

Dimensions : 74 x 105 mm.

Couleur : rose.

1. Le permis sera rédigé dans la ou les langues prescrites par la législation de l'Etat qui l'émet.

2. Le titre du document sera énoncé dans la ou les langues prévues à la note 1 et sera suivi de sa traduction en français « Permis de conduire ».

3. Les indications manuscrites sont inscrites (ou du moins répétées) en caractères latins ou en écriture dite anglaise.

4. Les mentions additionnelles éventuelles des autorités compétentes du pays qui a émis le permis n'affectent pas la circulation internationale.

5. Le signe distinctif défini à l'annexe 4 figurera dans l'ovale.

(iv) Indien met betrekking tot een tot het internationale verkeer toegelaten voertuig het in de tabel onder (iii) in metrieke eenheden uitgedrukte maximum toegestane gewicht verschilt van het in voeten en ponden uitgedrukte, geldt het hoogste van de twee.

3. Verdragsluitende Staten kunnen regionale overeenkomsten aangaan, waarbij het maximum toegestane gewicht hoger wordt gesteld dan aangegeven in de tabel. Aanbevolen wordt evenwel het per zwaarst beladen as maximum toegestane gewicht niet hoger te stellen dan 13 metrieke tonnen (28.660 lbs).

4. Wanneer een Verdragsluitende Staat wegen aanwijst, waarop deze Bijlage van toepassing is, geeft hij aan de maximum afmetingen en gewichten, welke tijdelijk op die wegen worden toegestaan, voor het geval :

(a) op die wegen ponten, tunnels of bruggen voorkomen, welke het verkeer met voertuigen van de in deze Bijlage toegestane afmetingen en gewichten niet toelaten;

(b) de aard of de toestand dier wegen beperking vergt van het verkeer met zodanige voertuigen.

5. Verdragsluitende Staten, dan wel hun samenstellende delen, kunnen bijzondere verkeersvergunningen afgeven voor voertuigen of samenstellen van voertuigen van groter afmetingen of gewicht dan de in deze Bijlage aangegeven maximum afmetingen en gewichten.

6. Wanneer een weg, waarop deze Bijlage krachtens aanwijzing van toepassing is, tengevolge van verval, zware regens, sneeuw, dooi of andere ongunstige weersomstandigheden ernstig zou worden beschadigd door verkeer met voertuigen van het als regel toegestane gewicht, kunnen Verdragsluitende Staten of hun samenstellende delen voor een beperkte periode het verkeer met motorrijtuigen op zulk een weg beperken of verbieden, dan wel beperkingen voorschrijven met betrekking tot het gewicht van voertuigen, waarmede op die weg wordt gereden.

BIJLAGE 8.

VOORWAARDEN, WAARAAN BESTUURDERS VAN MOTORRIJTUIGEN IN HET INTERNATIONALE VERKEER MOETEN VOLDOEN.

De minimum leeftijd voor het besturen van motorrijtuigen onder de voorwaarden, vervat in artikel 24 van het Verdrag is achttien jaar.

Verdragsluitende Staten of hun samenstellende delen kunnen evenwel de rijbewijzen erkennen, welke door andere Verdragsluitende Staten zijn afgegeven aan bestuurders van motorrijwielen en invalide-wagens beneden de leeftijd van achttien jaar.

BIJLAGE 9.

MODEL RIJBEWIJS.

Afmetingen : 74 x 105 millimeter

Kleur : Roze

1. Het rijbewijs wordt gesteld in de door de wetgeving van de Staat, welke het afgeeft, voorgeschreven taal (talen).

2. Het opschrift « Rijbewijs » wordt geschreven in de hierboven onder 1 bedoelde taal (talen) en gevolgd door de Franse vertaling: « Permis de conduire ».

3. Voorzover op of in het rijbewijs met de hand wordt geschreven geschiedt dit, althans wordt het geschrevene herhaald, in blokletters (Latijns alfabet) of lopend schrift.

4. Eventuele opmerkingen van het bevoegde gezag van de Staat, welke het rijbewijs afgeeft, hebben geen betrekking op het internationale verkeer.

5. Het onderscheidingsteken, omschreven in Bijlage 4, wordt in de elips ingevuld.

PAGES EXTERIEURES.

Emplacement réservé aux annotations des autorités compétentes du pays qui émet le permis, y compris celles concernant les renouvellements périodiques.		Nom du pays :  PERMIS DE CONDUIRE
--	--	--

PAGES INTERIEURES.

	Changement de domicile		Catégorie de véhicules pour lesquels le permis est valable
1. Nom 2. Prénoms (*) 3. Date (**) et lieu de naissance (***) 4. Domicile Signature du titulaire (****) Photographie : 35 x 45 mm.	 Date Signature Sceau ou cachet de l'autorité	A	Sceau ou cachet de l'autorité
5. Délivré par 6. A le 7. Valable jusqu'au	 Date Signature Sceau ou cachet de l'autorité	B	verso. Sceau ou cachet de l'autorité
.....	 Date Signature Sceau ou cachet de l'autorité	C	au Sceau ou cachet de l'autorité
N° Signature de l'autorité :	Mentions additionnelles éventuelles des autorités compétentes du pays qui a émis le permis.	D	Voir Sceau ou cachet de l'autorité
		E	Sceau ou cachet de l'autorité

(*) Les noms du père ou du mari peuvent être insérés à cette place.

(**) Ou l'âge approximatif à la date de la délivrance.

(***) S'il est connu.

(****) Ou l'empreinte du pouce.

BUITENZIJD.

Bestemd voor aantekeningen van het bevoegde gezag van het land, dat het rijbewijs afgeeft, met inbegrip van periodieke verlenging.		Naam van het land :  RIJBEWIJS
--	--	--

BINNENZIJD.

	Adreswijziging		Voertuigen, waarvoor het rijbewijs geldig is
1. Naam 2. Voornamen (*) 3. Datum (**) en plaats (***) van geboorte 4. Woonplaats Handtekening van de houder (****) Foto : 35 x 45 mm.	Datum Handtekening Datum Handtekening Datum Handtekening	A	Datum Handtekening Datum Handtekening Datum Handtekening
5. Afgegeven door 6. te de 7. Geldig tot Zegel of stempel van het bevoegde gezag	Datum Handtekening Datum Handtekening	B	Datum Handtekening Datum Handtekening
N° Handtekening vanwege het bevoegde gezag :	Datum Handtekening Datum Handtekening	C	Datum Handtekening Datum Handtekening
	Eventuele aanvullende opmerkingen van het bevoegde gezag van het land, dat het rijbewijs afgeeft.	D	Datum Handtekening Datum Handtekening
		E	Datum Handtekening

(*) Hier mag tevens de naam van de vader of de echtgenoot worden vermeld.

(**) Of de leeftijd van de houder bij benadering op de datum van afgifte van het rijbewijs.

(***) Voorzover bekend.

(****) Of duimafdruk van de houder.

Catégories de véhicules pour lesquels le permis est valable		
A	Motocycles avec ou sans sidecar, voitures d'infirmités et automobiles à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg. (900 livres).	Sceau ou cachet de l'autorité
B	Automobiles affectées au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ou affectées au transport des marchandises et ayant un poids maximum autorisé qui n'excède pas 3.500 kg. (7.700 livres). Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.	Sceau ou cachet de l'autorité
C	Automobiles affectées au transport des marchandises et dont le poids maximum autorisé excède 3.500 kg. (7.700 livres). Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.	Sceau ou cachet de l'autorité
D	Automobiles affectées au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises. Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.	Sceau ou cachet de l'autorité
E	Automobiles de celle des catégories B, C ou D pour laquelle le conducteur est habilité, avec remorques autres qu'une remorque légère.	Sceau ou cachet de l'autorité

Le terme « poids maximum autorisé » d'un véhicule désigne le poids du véhicule en ordre de marche et de la charge maximum.

Le terme « charge maximum » désigne le poids du chargement déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

Les remorques légères sont celles dont le poids maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg. (1.650 livres).

Voertuigen, waarvoor het rijbewijs geldig is		
A	Motorrijwielen met of zonder zijspanwagen, invalide-wagens en motorrijtuigen op drie wielen, waarvan het ledig gewicht niet meer bedraagt dan 400 kg. (900 lbs.).	Zegel of stempel van het bevoegde gezag
B	Motorrijtuigen, bestemd voor het vervoer van personen met ten hoogste 8 zitplaatsen buiten die van de bestuurder en motorrijtuigen, bestemd voor goederenvervoer, waarvan het maximum toegestane gewicht niet meer bedraagt dan 3.500 kg. (7.700 lbs.). De motorrijtuigen van deze categorie mogen een lichte aanhangwagen voortbewegen.	Zegel of stempel van het bevoegde gezag
C	Motorrijtuigen, voor het vervoer van goederen bestemd en waarvan het maximum toegestane gewicht meer bedraagt dan 3.500 kg. (7.700 lbs.). De motorrijtuigen van deze categorie mogen een lichte aanhangwagen voortbewegen.	Zegel of stempel van het bevoegde gezag
D	Motorrijtuigen, bestemd voor het vervoer van personen, met meer dan 8 zitplaatsen buiten die van de bestuurder. De voertuigen van deze categorie mogen een lichte aanhangwagen voortbewegen.	Zegel of stempel van het bevoegde gezag
E	Motorrijtuigen van die der categorieën B, C en D, waarvoor de bestuurder een rijbewijs heeft, met een aanhangwagen anders dan een lichte aanhangwagen.	Zegel of stempel van het bevoegde gezag

« Maximum toegestane gewicht » van een motorrijtuig betekent het ledig gewicht van het motorrijtuig, vermeerderd met het laadvermogen, wanneer het motorrijtuig tot vertrek gereed is.

« Laadvermogen » betekent het door het bevoegde gezag van het land van inschrijving van het motorrijtuig maximum toegestane gewicht aan lading.

« Lichte aanhangwagens » zijn die, waarvan het maximum toegestane gewicht niet meer bedraagt dan 750 kg. (1.650 lbs.).

ANNEXE 10.

**MODELE DE PERMIS INTERNATIONAL
DE CONDUIRE.**

Dimensions : 105 × 148 mm.

Couleurs : couverture : grise, pages : blanches.

Les pages 1 et 2 seront rédigées dans la ou les langues nationales.

La dernière page sera entièrement rédigée en français.

Les pages additionnelles reproduiront en d'autres langues les mentions de la partie 1 de la dernière page. Elles seront rédigées dans les langues suivantes :

- (a) la ou les langues prescrites par l'Etat qui a délivré le permis;
- (b) langues officielles des Nations Unies;
- (c) au plus six autres langues, laissées au choix de l'Etat qui a délivré le permis.

La traduction officielle du texte du permis dans les différentes langues sera communiquée au Secrétaire général des Nations Unies par les gouvernements, chacun en ce qui le concerne.

Les indications manuscrites seront toujours écrites en caractères latins ou en cursive dite anglaise.

PAGE 1.

(Couverture.)

(Nom du pays)

Circulation automobile internationale

PERMIS INTERNATIONAL DE CONDUIRE

Convention sur la circulation routière du

Délivré à

Le

(1)

Sceau
ou cachet
de
l'autorité

- (1) Signature ou sceau de l'autorité
ou
Signature ou sceau de l'association habilitée par l'autorité.

PAGE 2.

(Envers de la couverture.)

Le présent permis est valable sur les territoires de tous les Etats contractants, à l'exception du territoire de l'Etat contractant qui a délivré ce permis, pendant un an à dater du jour de la délivrance, et pour la conduite des véhicules appartenant à la catégorie ou aux catégories visées à la dernière page.

(Espace réservé à une liste facultative des Etats contractants.)

Il est entendu que le présent permis n'affecte en aucune sorte l'obligation où se trouve son porteur de se conformer entièrement, dans tout pays où il circule, aux lois et règlements en vigueur relatifs à l'établissement ou à l'exercice d'une profession.

BIJLAGE 10.

MODEL INTERNATIONAAL RIJBEWIJS.

Afmetingen : 105 × 148 mm.

Kleuren : omslag : grijs, bladzijden : wit.

De bladzijden 1 en 2 zijn gesteld in de nationale taal of talen.

De laatste bladzijde is geheel in het Frans gesteld.

Op aanvullende bladzijden van het Internationale Rijbewijs wordt de tekst van Deel I van de laatste pagina in andere talen herhaald.

Zij luiden in de volgende talen :

- (a) De taal (talen), voorgeschreven door de wetgeving van de Staat van uitgifte;
- (b) De officiële talen van de Verenigde Naties;
- (c) Ten hoogste zes andere talen naar keuze van de Staat van uitgifte.

De Regeringen zenden geautoriseerde vertalingen van de tekst van het rijbewijs ieder in de desbetreffende taal aan de Secretaris Generaal van de Verenigde Naties.

Met de hand geschreven gedeelten worden gesteld in blokletters (Latijns alfabet) of lopend schrift.

BLADZIJDE 1.

(Omslag.)

(Naam van het land)

Internationaal verkeer met motorrijtuigen

INTERNATIONAAL RIJBEWIJS

Verdrag nopens het Wegverkeer van

Afgegeven te

Datum

(1)

Zegel
of stempel
van het
bevoegde
gezag

- (1) Handtekening of zegel van het bevoegde gezag
of
Handtekening of zegel van de door het bevoegde gezag
gemachtigde vereniging.

BLADZIJDE 2.

(Binnenzijde omslag.)

Dit rijbewijs is geldig voor het grondgebied van alle Verdragsluitende Staten met uitzondering van het grondgebied van de Verdragsluitende Staat, waar het is afgegeven, voor een periode van een jaar, aanvangende op de datum van afgifte en voor het besturen van motorrijtuigen, behorende tot de categorie of categorieën, vermeld op de laatste bladzijde van dit rijbewijs.

(Ruimte, bestemd voor een lijst van de Verdragsluitende Staten naar keuze.)

Dit rijbewijs ontslaat de houder in geen enkel opzicht van de verplichting tot strikte naleving van de wettelijke voorschriften op het stuk van vestiging en de uitoefening van een beroep, welke gelden in het land, waar hij zich ophoudt.

DERNIERE PAGE.

Première partie.

Deuxième partie.

Indications relatives au conducteur :	Nom 1 Prénoms (*) 2 Lieu de naissance (**) 3 Date de naissance (***) 4 Catégorie de véhicules pour lesquels le permis est valable : 5	1. 2. 3. 4. 5.	
Motocycles avec ou sans sidecar, voitures d'infirme et automobiles à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg. (900 livres)	A	A	Sceau ou cachet de l'autorité
Automobiles affectées au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ou affectées au transport des marchandises et ayant un poids maximum autorisé qui n'excède pas 3.500 kg. (7.700 livres). Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.	B	B	Sceau ou cachet de l'autorité
Automobiles affectées au transport des marchandises et dont le poids maximum autorisé excède 3.500 kg. (7.700 livres). Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.	C	C	Sceau ou cachet de l'autorité
Automobiles affectées au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises. Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.	D	D	Sceau ou cachet de l'autorité
Automobiles des catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité, avec remorques autres qu'une remorque légère.	E	E	Sceau ou cachet de l'autorité
Le terme « poids maximum autorisé » d'un véhicule désigne le poids du véhicule en ordre de marche et de la charge maximum. Le terme « charge maximum » désigne le poids du chargement déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule. Les « remorques légères » sont celles dont le poids maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg. (1.650 livres).			
EXCLUSION Le titulaire est déchu du droit de conduire sur le territoire de (pays) en raison de Sceau ou cachet de l'autorité Lieu Date Signature :		EXCLUSIONS (pays) I. II. III. IV. V. VI. VII. VIII.	
Inscrire l'exclusion dans tout autre espace prévu à cet effet, si l'espace réservé ci-dessus est déjà utilisé.			

Photographie

Signature
du titulaire (****)

(*) Les noms du père et du mari peuvent être insérés à cette place.
 (**) S'il est connu.
 (***) Ou l'âge approximatif à la date de délivrance du permis.
 (****) Ou l'empreinte du pouce.

Deel 2.

(*) Hier mag tevens de naam van de vader of de echtgenoot worden vermeld.
 (**) Voorzover bekend.
 (***) Of de leeftijd van de houder bij benadering op de datum van afgifte van het rijbewijs.
 (****) Of duimafdruk.

PROTOCOLE RELATIF A LA SIGNALISATION ROUTIERE.

Les Etats parties au présent Protocole, désireux d'assurer la sécurité de la circulation routière et de faciliter la circulation routière internationale par l'adoption d'un système uniforme de signalisation routière, Ont arrêté les dispositions suivantes :

PARTIE I.

Dispositions générales.

ARTICLE 1.

Les Parties contractantes au présent Protocole acceptent le système de signalisation routière qui s'y trouve décrit et s'engagent à l'adopter le plus tôt possible. A cet effet, elles implanteront les signaux qui y sont prévus au fur et à mesure de la mise en place de signaux nouveaux ou du renouvellement de ceux actuellement existants. Le remplacement complet des signaux non conformes au système prévu au présent Protocole sera réalisé au plus tard dans un délai de dix années à partir de l'entrée en vigueur du présent Protocole pour chacune des Parties contractantes.

ARTICLE 2.

Les Parties contractantes s'engagent à procéder dès son entrée en vigueur, au remplacement des signaux qui, tout en présentant les caractéristiques d'un signal du système prévu au présent Protocole, serviraient à fournir une indication différente de celle qui s'attache à ce signal dans ledit système.

PARTIE II.

Signaux routiers.

CHAPITRE I.

Généralités.

ARTICLE 3.

Le système international de signalisation routière comprend trois catégories de signaux, à savoir :

- (a) Signaux de danger;
- (b) Signaux comportant des prescriptions absolues se subdivisant

en :

- (i) Signaux d'interdiction;
- (ii) Signaux d'obligation.

- (c) Signaux comportant une simple indication se subdivisant en :

- (i) Signaux d'indication;
- (ii) Signaux indicateurs de présignalisation et de direction;
- (iii) Signaux de localisation et d'identification de routes.

ARTICLE 4.

La forme des panneaux sera différente pour chaque catégorie de signaux.

ARTICLE 5.

1. Les symboles, tels qu'ils figurent dans les signaux reproduits aux tableaux joints au présent Protocole seront adoptés par les Parties Contractantes comme éléments essentiels de leur signalisation routière. Ils seront en principe placés à l'intérieur des panneaux.

2. Dans le cas où les Parties contractantes estimeraient nécessaire

(Vertaling)

PROTOCOL NOPENS DE VERKEERSTEKENS.

De Staten, Partij bij dit Protocol, verlangend de veiligheid van het wegverkeer te verzekeren en het internationale wegverkeer te vergemakkelijken door een gelijkvormig stelsel van verkeerstekens, zijn de volgende bepalingen overeengekomen :

DEEL I.

Algemene bepalingen.

ARTIKEL 1.

De Partijen bij dit Protocol aanvaarden het daarin omschreven stelsel van verkeerstekens en verbinden zich hetzelfde zo spoedig mogelijk in te voeren. Zij plaatsen daartoe de in dit Protocol opgenomen verkeerstekens zo dikwijls nieuwe tekens geplaatst of de thans bestaande vernieuwd moeten worden. De volledige vervanging van de verkeerstekens, welke niet met het in dit Protocol voorgeschreven stelsel overeenkomen, vindt plaats binnen tien jaren na het tijdstip, waarop dit Protocol voor de onderscheidene Partijen in werking treedt.

ARTIKEL 2.

De Partijen bij dit Protocol verbinden zich die verkeerstekens, welke weliswaar hetzelfde kenmerkend uiterlijk hebben als een teken, behorend tot het in dit Protocol voorgeschreven stelsel, doch met een andere strekking worden gebruikt, te vervangen zodra dit Protocol in werking treedt.

DEEL II.

Verkeerstekens langs de weg.

HOOFDSTUK I.

Algemeenheden.

ARTIKEL 3.

Het internationale stelsel van verkeerstekens langs de weg omvat drie categorieën van tekens en wel :

- (a) gevaarstekens;
- (b) tekens, welke een bepaald voorschrift weergeven, onderscheiden

in :

- (i) verbodstekens;
- (ii) gebodstekens.

- (c) tekens, welke een enkele aanduiding inhouden, onderscheiden in :

- (i) aanwijzingstekens;
- (ii) richtingvooraanduidings- en richtingaanduidingstekens;
- (iii) plaatsaanduidings- en wegaanduidingstekens.

ARTIKEL 4.

Voor elke categorie van tekens heeft het verkeersbord een afzonderlijke vorm.

ARTIKEL 5.

1. De symbolen van de verkeerstekens, zoals deze in de bij dit Protocol behorende tabellen zijn weergegeven, worden door de Partijen aanvaard als de grondslag voor hun verkeerstekens langs de weg. Als regel blijven de tekens binnen de omlinjing van het verkeersbord.

2. Zo dikwijls de Partijen het nodig oordelen de symbolen te wijzi-

d'apporter des modifications de détail à ces symboles, ces modifications ne devront pas en changer les caractéristiques essentielles.

3. Afin de faciliter l'interprétation des signaux, des indications additionnelles pourront être ajoutées dans un panneau rectangulaire au-dessous du signal.

4. Lorsque des inscriptions figureront, soit dans les signaux eux-mêmes soit dans les panneaux complémentaires, le texte en sera rédigé dans la ou les langues nationales et éventuellement dans une des langues officielles des Nations Unies.

5. Les symboles nouveaux, créés par les Parties contractantes dans les conditions prévues au paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Genève le 19 septembre 1949, seront communiqués au Secrétaire général des Nations Unies, qui les notifiera aux Parties contractantes.

ARTICLE 6.

1. Les couleurs employées pour les signaux, symboles et indications seront celles prescrites par le présent Protocole, sauf lorsque des circonstances exceptionnelles en rendront l'usage pratiquement impossible.

2. Lorsque le choix des couleurs est libre, chaque pays devra employer les mêmes couleurs pour une même catégorie de signaux employés dans les mêmes conditions.

3. L'envers des panneaux sera de couleur neutre, sauf dans le cas du signal III, C, 1, a, b, et de l'indication II, A, 15 lorsqu'elle figure au revers du signal II, A, 14.

ARTICLE 7.

Des dispositifs réfléchissants seront de telle nature qu'ils n'éblouiront pas les usagers de la route et ne nuiront pas à la netteté du symbole ou de l'inscription.

ARTICLE 8.

1. Les dimensions des panneaux de signalisation seront telles que de loin, le signal soit facilement visible et, de près, facilement compréhensible.

2. Les dimensions des divers signaux seront normalisées dans chaque pays, de façon à assurer la plus parfaite uniformité possible. En règle générale, il y aura deux grandeurs pour chaque type de signaux : l'une normale, l'autre réduite. Il sera fait usage de cette dernière lorsque les conditions d'implantation ne permettent pas l'emploi de panneaux de dimension normale ou que la sécurité des usagers de la route ne l'exige pas. A titre exceptionnel, il peut être fait usage, pour rappeler un signal antérieur ou à l'intérieur des agglomérations, d'un signal spécial de dimensions réduites.

ARTICLE 9.

1. En dehors des agglomérations, l'axe des panneaux sera placé à une distance maximum de 2 m. du bord voisin de la chaussée, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent.

2. Dans les agglomérations et les régions montagneuses, la distance entre l'extrémité du panneau situé du côté de la chaussée et l'aplomb du bord de la chaussée ne sera pas inférieure à 0,50 m. Dans certains cas exceptionnels, une distance plus faible pourra être admise.

ARTICLE 10.

1. Dans le présent Protocole, la hauteur des panneaux au-dessus du sol s'entend de la hauteur du bord inférieur du panneau par rapport au niveau du sommet de la chaussée.

2. Dans toute la mesure du possible, une hauteur uniforme sera respectée sur le même itinéraire.

CHAPITRE II.

Catégorie I. — Signaux de danger.

ARTICLE 11.

1. Les panneaux des signaux de danger auront la forme de triangles équilatéraux. Un sommet du triangle est dirigé vers le haut, sauf dans le cas du signal « ATTENTION — ROUTE A PRIORITE » (I, 22), dont un sommet est dirigé vers le bas.

2. Les panneaux seront bordés de rouge et auront un fond blanc ou jaune clair. Les symboles seront noirs ou de couleur foncée.

3. Pour le signal de dimensions normales, la longueur du côté du

gen, moeten de wijzigingen van dien aard zijn, dat zij het wezenlijke kenmerk der symbolen niet aantasten.

3. Ter verduidelijking van de tekens mogen toelichtende mededelingen worden gedaan op een onder het verkeersbord aangebracht rechthoekig bord.

4. Zo dikwijls in de tekens zelf of op de aanvullingsborden een opschrift wordt gebezigd, luidt dit in de nationale taal of talen, alsmede desgewenst in een der officiële talen van de Verenigde Naties.

5. Nieuwe symbolen, door de Partijen ingevoerd overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van artikel 17 van het op 19 September 1949 te Genève voor ondertekening opengestelde Verdrag nopens het wegverkeer worden aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties medegedeeld, die alle Partijen daarvan kennis geeft.

ARTIKEL 6.

1. Voor de tekens, symbolen en opschriften worden de in dit Protocol voorgeschreven kleuren gebruikt, tenzij bijzondere omstandigheden de toepassing er van verhinderen.

2. Wanneer de keuze der kleuren vrij is, past elk land voor eenzelfde categorie van tekens, gebruikt onder gelijke omstandigheden, dezelfde kleuren toe.

3. De keerzijde der verkeersborden draagt een neutrale kleur behoudens voorzoveel betreft de borden, weergegeven onder III, C, 1a en III, C, 1b en het symbool, weergegeven onder II, A, 15, indien dit aan de keerzijde van het onder II, A, 14 weergegeven bord is aangebracht.

ARTIKEL 7.

De reflectoren mogen de weggebruikers niet verblinden of de duidelijkheid van het symbool of van het opschrift nadelig beïnvloeden.

ARTIKEL 8.

1. De afmetingen der verkeersborden zijn zodanig, dat het teken op een afstand goed zichtbaar is en goed begrijpelijk van nabij.

2. Ter verzekering van de grootst mogelijke eenvormigheid zijn de afmetingen der onderscheidene tekens in elk land genormaliseerd. Als regel worden voor elk soort verkeersteken twee formaten gebruikt, te weten een standaard formaat en een verkleind formaat ten gebuik onder omstandigheden, welke de opstelling van het standaard formaat verhinderen of zo dikwijls de veiligheid der weggebruikers zulks niet vereist. Onder bijzondere omstandigheden mag binnen bebouwde kommen of ter herhaling van het hoofdteken een speciaal klein formaat teken worden gebruikt.

ARTIKEL 9.

1. Buiten bebouwde kommen bedraagt de afstand tussen de middenloodlijn van het verkeersbord en de naastbijzijnde kant van de rijweg ten hoogste 2 meter, tenzij bijzondere omstandigheden zulks verhinderen.

2. Binnen bebouwde kommen en in bergachtige streken bedraagt de afstand tussen de naar de rijweg gekeerde rand van het verkeersbord en een op de kant van de rijweg opgerichte verticale lijn tenminste 50 centimeter. In bijzondere omstandigheden mag deze afstand evenwel kleiner zijn.

ARTIKEL 10.

1. In dit Protocol betekent de hoogte van verkeersborden boven de grond: de hoogte, gemeten van de benedenzijde van het bord tot het door de kruin van weg gaande horizontale vlak.

2. Voorzoveel mogelijk wordt langs eenzelfde weg een gelijke hoogte in acht genomen.

HOOFDSTUK II.

Catégorie I. — Gevaarstekens.

ARTIKEL 11.

1. De borden voor de gevaarstekens hebben de vorm van een gelijkzijdige driehoek met één punt omhoog gericht, behalve dat voor het teken nadering « VOORRANGSWEG » (I, 22), waarvan één punt omlaag is gericht.

2. Deze verkeersborden hebben een rode rand om een witte of gele achtergrond. De symbolen zijn zwart, althans donker van kleur.

3. Voor tekens van het standaard formaat bedraagt de lengte van

triangle sera au moins de 0,90 m. et, pour le signal de dimensions réduites, au moins de 0,60 m.

4. Les signaux seront placés du côté correspondant au sens de la circulation et faisant face à celle-ci. Ils pourront être répétés de l'autre côté de la route.

5. Sauf dispositions contraires, les signaux seront placés à 150 m. au moins et à 250 m. au plus du point dangereux indiqué, sauf en cas d'impossibilité due aux conditions locales. Dans ces cas exceptionnels, le signal sera placé à moins de 150 m. mais le plus loin possible du point dangereux et des dispositions particulières devront être prises.

6. La hauteur des signaux sera au maximum de 2,20 m et, en dehors des agglomérations, au minimum de 0,60 m.

7. Les signaux seront placés de manière à n'être pas masqués et à ne pas constituer une gêne pour les piétons.

ARTICLE 12.

Le signal « CASSIS ou DOS D'ÂNE » (I, 1) sera employé à l'approche d'un obstacle tel qu'un cassis, un dos d'âne ou un pont en dos d'âne.

Article 13.

1. Le signal « VIRAGE DANGEREUX » ou « VIRAGES DANGEREUX » (I, 2) ne sera employé qu'à l'approche d'un virage ou de virages dangereux par leurs caractéristiques physiques ou par le défaut de visibilité.

2. Il sera loisible à chaque Partie contractante de remplacer le signal ci-dessus par des signaux indiquant plus clairement la nature des virages. Cette substitution se fera pour l'ensemble du territoire de ladite Partie.

Ces signaux alternatifs sont :

- I, 3 — virage à droite;
- I, 4 — virage à gauche;
- I, 5 — double virage, le premier à droite;
- I, 6 — double virage, le premier à gauche.

ARTICLE 14.

Le signal « INTERSECTION » (I, 7) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaires d'annoncer l'approche d'une bifurcation, d'une croisée de chemins ou d'un carrefour.

Ce signal ne sera employé dans les agglomérations qu'à titre exceptionnel.

ARTICLE 15.

1. Le signal « PASSAGE A NIVEAU AVEC BARRIERES » (I, 8) sera employé à l'approche de tout passage à niveau muni de barrières.

2. Le signal « PASSAGE A NIVEAU SANS BARRIERES » (I, 9) sera employé à l'approche de tout passage à niveau sans barrières, muni ou non de signalisation automatique.

3. Sur les routes où la circulation automobile est intense pendant la nuit, les signaux prévus aux paragraphes 1 et 2 seront éclairés, munis de réflecteurs ou revêtus de matériaux réfléchissants.

4. Les barrières des passages à niveau seront peintes en bandes de couleur rouge et blanche ou rouge et jaune clair. Elles pourront toutefois être peintes en blanc ou jaune clair et munies au centre d'un grand disque rouge. Afin d'augmenter leur visibilité pendant la nuit, les barrières seront munies soit de feux ou de réflecteurs de couleur rouge, soit d'un projecteur éclairant la barrière pendant toute la durée du temps où elle n'est pas dans sa position de pleine ouverture.

5. A tout passage à niveau sans barrières, il sera placé, au voisinage immédiat de la voie ferrée, un signal en forme de croix de Saint-André (I, 10 et I, 11) ou un panneau rectangulaire à fond de couleur neutre sur lequel cette croix est figurée. Afin d'éviter toute confusion avec ces passages à niveau, les passages à niveau avec barrières ne pourront pas être munis de ce signal. La croix de Saint-André ou tout au moins ses bras inférieurs, pourront être doubles si la ligne a deux voies ou plus. Cette croix sera peinte en rouge et blanc ou en rouge et jaune clair.

6. Les dispositions des paragraphes précédents s'appliquent aux chemins de fer d'intérêt général. Pour les chemins de fer d'intérêt local et pour les tramways, la signalisation en dehors des agglomérations doit avoir les mêmes formes et les mêmes significations que pour les passages à niveau des chemins de fer d'intérêt général. Toutefois, en ce qui concerne l'emploi des signaux visés au présent Article, certaines simplifications ou exceptions pourront être admises par toutes Parties contractantes, notamment dans le cas de routes à circulation réduite ou de passages à niveau de tramways coïncidant avec une intersection de routes.

7. Pour les parties des chemins de fer d'intérêt local et des tramways situées dans les agglomérations, ainsi que pour les raccordements indus-

elke zijde van de driehoek tenminste 90 centimeter; van het verkleinde formaat tenminste 60 centimeter.

4. De tekens zijn aangebracht aan de wegzijde, waarlangs het verkeer, waarop zij betrekking hebben, nadert en zijn het verkeer tegemoet gewend. Zij mogen aan de andere zijde van de weg worden herhaald.

5. Voorzover hierna in dit Protocol niet anders wordt bepaald, zijn de tekens aangebracht op een afstand van tenminste 150 en ten hoogste 250 meter van het gevaarlijke punt, waarop zij doelen, tenzij zulks ten gevolge van plaatselijke omstandigheden onuitvoerbaar is. In dergelijke uitzonderingsgevallen wordt het teken aangebracht op minder dan 150 meter afstand, doch zo ver mogelijk verwijderd van het gevaarlijke punt en worden bijzondere voorzieningen getroffen.

6. De hoogte der tekens bedraagt ten hoogste 2,20 meter en, buiten bebouwde kommen, tenminste 60 centimeter.

7. De tekens zijn zo aangebracht, dat zij niet aan het oog worden onttrokken en geen hinder aan voetgangers berokkenen.

ARTIKEL 12.

Het teken « UITHOLLING OVERDWAR » (I, 1) wordt gebruikt ter aanduiding van de nadering van bijvoorbeeld een oneffen weggedeelte of een hoge brug.

ARTIKEL 13.

1. Het teken « GEVAARLIJKE BOCHT » of « GEVAARLIJKE BOCHTEN » (I, 2) wordt slechts gebruikt ter aanduiding van de nadering van een bocht of van bochten, welke gevaarlijk zijn door hun uiterlijke eigenschappen of door gebrek aan zicht.

2. Ter vervanging van het hierboven bedoelde teken mag elk der Partijen telkens kiezen, welke een duidelijker aanduiding van de bocht of bochten inhouden. Zulk een vervanging is voor het gehele grondgebied van de betrokken Partij van toepassing. Deze vervangende tekens zijn :

- I, 3 — bocht naar rechts;
- I, 4 — bocht naar links;
- I, 5 — S-bocht, eerst naar rechts;
- I, 6 — S-bocht, eerst naar links.

ARTIKEL 14.

Het teken « KRUISPUNT » (I, 7) wordt gebruikt ter aanduiding van de nadering van een splitsing, een kruising of een vereniging van wegen. Binnen bebouwde kommen wordt dit teken slechts in uitzonderingsgevallen gebruikt.

ARTIKEL 15.

1. Het teken « BEWAAKTE SPOORWEGOVERGANG » (I, 8) wordt gebruikt ter aanduiding van de nadering van iedere bewaakte spoorwegovergang.

2. Het teken « ONBEWAAKTE SPOORWEGOVERGANG » (I, 9) wordt gebruikt ter aanduiding van de nadering van iedere onbewaakte spoorwegovergang, al of niet voorzien van automatische signalen.

3. Op wegen met een intensief verkeer met motorrijtuigen gedurende de nacht zijn de in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde tekens doelmatig verlicht of voorzien van reflectoren of reflecterende materialen.

4. De afsluitbomen van spoorwegovergangen zijn geschilderd in rode en witte, dan wel in rode en lichtgele strepen. Zij mogen evenwel ook wit of lichtgeel zijn geschilderd met in het midden een grote rode schijf. Teneinde de afsluitbomen des nachts beter zichtbaar te maken, zijn zij voorzien van een rood licht of van rode reflectoren, dan wel van een schijnwerper, welke de bomen verlicht, zolang zij niet volledig zijn geopend.

5. Bij alle onbewaakte spoorwegovergangen is in de onmiddellijke nabijheid van de spoorweg een teken aangebracht in de vorm van een Andreaskruis of een rechthoekig verkeersbord, waarop dat kruis tegen een neutrale achtergrond is aangebracht (I, 10 en I, 11). Ter vermindering van verwarring zijn bewaakte spoorwegovergangen niet van dit teken voorzien. Het Andreaskruis of in elk geval de naar beneden gerichte armen ervan mogen dubbel zijn ingeval van dubbel- of meervoudig spoor. Het is rood en wit of rood en lichtgeel geschilderd.

6. De bepalingen van de voorgaande leden van dit artikel zijn van toepassing op alle spoorwegen met uitzondering van locaalspoor- en tramwegen. Buiten bebouwde kommen hebben de tekens betreffende overgangen van locaalspoor- en tramwegen dezelfde kenmerken, vorm en betekenis als die betreffende overgangen van spoorwegen voor inter-locaal verkeer. Evenwel mag elk der Partijen met betrekking tot het gebruik van de in dit artikel bedoelde verkeerstekens bepaalde vereenvoudigingen of uitzonderingen toestaan, in het bijzonder ten aanzien van minder belangrijke wegen voor lokaal verkeer of waar een tramwegovergang samenvalt met een kruispunt.

7. Aan de onderscheiden Partijen wordt overgelaten voorschriften te geven met betrekking tot binnen bebouwde kommen gelegen gedeelten

triels ou autres parties de voie ferrée assimilables à des raccordements, le régime est laissé aux autorités compétentes de la Partie Contractante.

ARTICLE 16.

1. Le signal « DESCENTE DANGEREUSE » (I, 12) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d'annoncer l'approche d'une descente dangereuse, si la dénivellation est supérieure à dix pour cent ou comporte un danger résultant des conditions locales.

2. L'indication de la pente sera portée sur le signal, comme par exemple dans les figures I, 12, a, et I, 12, b.

ARTICLE 17.

Le signal « CHAUSSEE RETRECIE » (I, 13) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d'annoncer l'approche d'un rétrécissement de la chaussée pouvant présenter un danger.

ARTICLE 18.

Le signal « PONT MOBILE » (I, 14) sera employé lorsque les autorités compétentes l'estimeront nécessaire, à l'approche d'un pont mobile.

ARTICLE 19.

1. Le signal « TRAVAUX » (I, 15) sera employé à l'approche de travaux en cours d'exécution sur la route.

2. Les limites des chantiers seront nettement signalées la nuit.

ARTICLE 20.

Le signal « CHAUSSEE GLISSANTE » (I, 16) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d'annoncer l'approche d'une partie de la chaussée qui, dans certaines conditions, peut avoir une surface glissante.

ARTICLE 21.

1. Le signal « PASSAGE POUR PIETONS » (I, 17) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d'indiquer l'approche des passages pour piétons. Le mode de démarcation de ces passages est laissé au choix des autorités compétentes.

2. Les dispositions du paragraphe 5 de l'article 11 de ce protocole ne s'appliquent pas à ce signal.

ARTICLE 22.

1. Le signal « ENFANTS » (I, 18) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d'annoncer l'approche d'endroits fréquentés par les enfants, tels que des écoles et des terrains de jeux.

2. Les dispositions du paragraphe 5 de l'article 11 du présent Protocole ne s'appliquent pas à ce signal.

ARTICLE 23.

Le signal « ATTENTION AUX ANIMAUX » (I, 19) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d'indiquer le point d'entrée d'une zone spéciale dans laquelle l'automobiliste est exposé à rencontrer des animaux non accompagnés.

ARTICLE 24.

Le signal « INTERSECTION AVEC UNE ROUTE SANS PRIORITE » (I, 20) sera employé sur une route dite à priorité ou à grande circulation lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d'annoncer l'approche d'une intersection avec une route, à laquelle ne s'attache pas de priorité, sur le territoire de toute Partie contractante où l'emploi de ce signal est conforme à la réglementation de la circulation.

ARTICLE 25.

1. Le signal « AUTRES DANGERS » (I, 21) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d'annoncer l'approche d'un danger autre que ceux qui sont indiqués dans les articles 12 à 24 de ce Protocole.

2. Toutefois, une inscription en noir ou de couleur foncée, définissant le danger, tel que sens giratoire, gabarit limité, bac, chute de pierres, pourra être placée à l'intérieur de ce signal à la place du symbole.

3. Ce signal doit toujours comporter soit le symbole, soit l'inscription, soit l'un et l'autre.

4. Un panneau rectangulaire supplémentaire, portant une inscription

van locaalspoor- en tramwegen, alsook met betrekking tot aftakkingen naar fabrieken of daarmede overeenkomende zijsporen.

ARTIKEL 16.

1. Het teken « GEVAARLIJKE HELLING » (I, 12) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een gevaarlijke helling. De helling moet sterker zijn dan één op tien of de omstandigheden ter plaatse moeten van dien aard zijn, dat de helling gevaar oplevert.

2. De sterkte der helling wordt in het teken aangegeven, zoals bijvoorbeeld in de figuren I, 12, a, en I, 12, b.

ARTIKEL 17.

Het teken « WEGVERSMALLING » (I, 13) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een punt, waar de rijweg in die mate smaller wordt, dat dit gevaar zou kunnen opleveren.

ARTIKEL 18.

Het teken « BEWEEGBARE BRUG » (I, 14) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een brug, welke kan worden geopend.

ARTIKEL 19.

1. Het teken « OPGEBROKEN WEG » (I, 15) wordt gebruikt ter aanduiding van de nadering van een plaats, waar aan de weg een werk wordt uitgevoerd.

2. Het begin en het einde van het werk worden des nachts duidelijk aangegeven.

ARTIKEL 20.

Het teken « MOGELIJKHEID SLIPGEVAAR » (I, 16) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een gedeelte van de rijbaan, hetwelk onder bepaalde omstandigheden een glad wegdek kan hebben.

ARTIKEL 21.

1. Het teken « OVERSTEEKPLAATS VOOR VOETGANGERS » (I, 17) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een oversteekplaats voor voetgangers. De wijze, waarop deze oversteekplaatsen zelf zijn aangegeven, wordt vastgesteld door het bevoegde gezag.

2. Op dit teken zijn de bepalingen van het vijfde lid van artikel 11 van dit Protocol niet van toepassing.

ARTIKEL 22.

1. Het teken « KINDEREN » (I, 18) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een plaats, waar gewoonlijk veel kinderen zijn, zoals een school of een speelplaats.

2. Op dit teken zijn de bepalingen van het vijfde lid van artikel 11 van dit Protocol niet van toepassing.

ARTIKEL 23.

Het teken « PAS OP VOOR DIEREN » (I, 19) wordt gebruikt waar het bevoegde gezag zulks noodzakelijk oordeelt ter aanduiding van een punt, waar de weg in een speciaal gebied komt, waar men rekening moet houden met het tegenkomen van loslopende dieren.

ARTIKEL 24.

Het teken « KRUISING MET NIET-VOORRANGSWEG » (I, 20) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks op een voorrangsweg of hoofdverkeersweg nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een kruispunt met een niet-voorrangsweg, zulks in het gebied van een Partij, waar het gebruik van dit teken met de verkeersvoorschriften overeenstemt.

ARTIKEL 25.

1. Het teken « ANDER GEVAAR » (I, 21) wordt gebruikt, waar het bevoegde gezag zulks nodig oordeelt ter aanduiding van de nadering van een ander gevaar dan die, omschreven in de artikelen 12 tot en met 24 van dit Protocol.

2. Het symbool mag evenwel worden vervangen door een binnen het teken aangebracht opschrift in zwart of andere donkere kleur, waarmede het gevaar zoals een verkeersplein, beperkte hoogte of breedte, een pont of vallend gesteente wordt omschreven.

3. Dit teken draagt steeds of het symbool of een opschrift, dan wel beide.

4. Beneden het verkeersbord mag daarenboven een rechthoekig bord

ou un symbole d'usage courant sur le territoire d'une Partie contractante, pourra être placé au-dessous du signal.

ARTICLE 26.

Dans les territoires de toutes Parties Contractantes où les conditions atmosphériques s'opposent à l'emploi de plaques pleines, un triangle rouge évidé pourra être employé pour l'indication des divers dangers énumérés ci-dessus (articles 12 à 25). Au-dessous du triangle, un panneau rectangulaire devra toujours être apposé, sur lequel seront reportés le symbole, et éventuellement les indications appropriées au danger.

ARTICLE 27.

1. Le signal « ATTENTION — ROUTE A PRIORITE » (I, 22) sera employé pour indiquer au conducteur que celui-ci doit céder le passage aux véhicules circulant sur la route dont il s'approche.

2. Ce signal sera placé sur la route à laquelle ne s'attache pas de priorité à une distance appropriée, qui sera de 50 mètres au plus de l'intersection en rase campagne et de 25 mètres au plus dans les agglomérations.

Il est recommandé que sur une telle route soit placé en outre, aussi près que possible de l'intersection, une ligne de position, une marque ou un signal.

3. A titre facultatif, et en particulier en l'absence du signal « INTERSECTION » (I, 7) le signal I, 22 pourra être précédé d'un signal avancé, composé d'un signal I, 22, auquel sera ajouté, un panneau rectangulaire indiquant la distance qui sépare son point d'implantation de l'intersection, comme dans la figure I, 22, a.

Lorsqu'il existe d'autres intersections entre le signal avancé et l'intersection avec la route dite à priorité ou à grande circulation, le signal avancé sera répété après chacune de celles-ci.

CHAPITRE III.

Catégorie II. — Signaux comportant des prescriptions absolues.

ARTICLE 28.

1. Les signaux de cette catégorie comportent des prescriptions qui peuvent consister en une interdiction ou une obligation imposées par les autorités compétentes.

2. Les panneaux des signaux de cette catégorie ont la forme d'un disque.

3. Sauf en ce qui concerne le signal II, A, 16 pour les signaux de dimensions normales, le diamètre sera de 0,60 m. au moins et au moins de 0,40 m. pour le signal de dimensions réduites. Dans le cas des signaux II, A, 15, 17, 18 et II, B, 1, 2, le diamètre peut être réduit à 0,20 m., si l'on se sert des signaux intermédiaires.

4. Les signaux seront placés du côté correspondant au sens de la circulation et faisant face à celle-ci. Ils pourront être répétés de l'autre côté de la route.

5. Les signaux seront placés dans le voisinage immédiat de l'endroit où l'interdiction ou l'obligation commence ou continue à s'imposer. Toutefois les signaux indiquant un virage interdit ou un sens obligatoire pourront être placés à une distance appropriée de l'endroit où l'interdiction ou l'obligation s'impose.

6. La hauteur des signaux sera de 2,20 m. au maximum et de 0,60 m. au minimum.

II. A. — Signaux d'interdiction.

ARTICLE 29.

Sauf dans les cas où le présent Protocole en dispose autrement, les couleurs des signaux d'interdiction seront les suivantes : fond blanc ou jaune clair bordé de rouge, symbole noir ou de couleur foncée.

ARTICLE 30.

Les signaux comportant des interdictions relatives à la circulation sont les suivants :

(a) le signal « CIRCULATION INTERDITE (DANS LES DEUX SENS) » (II, A, 1);

(b) le signal « ACCES INTERDIT A TOUS VEHICULES » (II, A, 2); ce signal est de couleur rouge, avec une barre horizontale blanche ou de couleur claire;

(c) le signal « DEFENSE DE TOURNER A DROITE (A GAUCHE) » (II, A, 3); la flèche est dirigée vers la droite ou vers la gauche selon le sens de l'interdiction;

(d) le signal « DEPASSEMENT INTERDIT » (II, A, 4); ce

worden aangebracht met een opschrift of een in het gebied van de betrokken Partij gangbaar symbool.

ARTIKEL 26.

In het gebied van een Partij, waar atmosferische toestanden het gebruik van een volledig bord niet toelaten, mag een uitgesneden rode driehoek worden gebruikt ter aanduiding van de in de artikelen 12 tot en met 25 bedoelde gevaren. In dat geval wordt steeds beneden de driehoek een rechthoekig bord aangebracht, waarop het toepasselijke symbool of opschrift, dan wel beide het gevaar aanduiden.

ARTIKEL 27.

1. Het teken « NADERING VOORRANGSWEG » (I, 22) wordt gebruikt om een bestuurder erop te wijzen, dat hij de doorgang voor zich langs moet vrijlaten voor voertuigen, gaande langs de weg, welke hij nadert.

2. Dit teken wordt op wegen zonder voorrang op passende afstand van het kruispunt aangebracht, welke afstand buiten bebouwde kommen ten hoogste 50 meter en daarbinnen ten hoogste 20 meter bedraagt.

Het verdient aanbeveling op zulke wegen bovendien zo dicht mogelijk bij het kruispunt een teken, merk of streep aan te brengen, om aan te duiden, waar men zich moet opstellen.

3. Het teken I, 22 mag worden voorafgegaan door een vooraanduidingsteken, bestaande in het teken, I, 22, aangevuld met een rechthoekig bord, waarop de afstand tot het kruispunt is aangegeven, zoals in figuur I, 22, a, zulks in het bijzonder, wanneer er geen teken « KRUISPUNT » — (I, 7) is aangebracht. Het vooraanduidingsteken wordt herhaald na elke kruising, totdat de voorrangsweg of hoofdverkeersweg is bereikt.

HOOFDSTUK III.

Categorie II. — Tekens, welke een bepaald voorschrift weergeven.

ARTIKEL 28.

1. De tot deze categorie behorende tekens geven een door het bevoegde gezag uitgevaardigd voorschrift weer, hetwelk zowel een verbod als een gebod kan inhouden.

2. De borden voor de tekens van deze categorie zijn cirkelvormig.

3. Behoudens voorzover betreft het teken II, A, 16 bedraagt de middellijn tenminste 60 centimeter voor het standaardformaat en tenminste 40 centimeter voor het verkleinde formaat. Voor de tekens II, A, 15, II, A, 17, II, A, 18, II, B, 1 en II, B, 2, mag de middellijn tot 20 centimeter worden verminderd bij gebruik van tussentijdse tekens.

4. De tekens zijn aangebracht aan de wegzijde, waarlangs het verkeer, waarop zij betrekking hebben, nadert en zijn het verkeer tegemoet gewend. De tekens mogen aan de andere zijde van de weg worden herhaald.

5. De tekens zijn aangebracht in de onmiddellijke nabijheid van het punt, waar het verbod of gebod aanvangt of voortduurt. Niettemin mogen de tekens, welke een verbod tot afslaan weergeven of een verplichte richting aangeven, op passende afstand te voren worden aangebracht.

6. De hoogte der tekens bedraagt ten hoogste 2,20 m. en tenminste 60 centimeter.

II. A. — Verbodstekens.

ARTIKEL 29.

Behoudens voorzover elders in dit Protocol of in de figuren anders wordt bepaald, zijn de kleuren van de tekens, welke een verbod weergeven, wit of lichtgeel met rode rand en zwart of donker gekleurd symbool.

ARTIKEL 30.

De tekens, welke een verbod voor het verkeer weergeven, zijn de volgende :

(a) het teken « GESLOTEN VOOR ALLE VOERTUIGEN IN BEIDE RICHTINGEN » (II, A, 1);

(b) het teken « GESLOTEN VOOR ALLE VOERTUIGEN IN EEN RICHTING » (II, A, 2); dit teken is rood met een witte of lichtgekleurde horizontale balk;

(c) het teken « VERBOD LINKS- OF RECHTS AFSLAAN. » (II, A, 3) de pijl is naar rechts of naar links gericht, al naar de strekking van het verbod;

(d) het teken « VERBOD INHALEN » (II, A, 4); dit teken wordt

signal sera employé pour indiquer que le dépassement est interdit à toutes automobiles; lorsque le sens de la circulation est à gauche les couleurs des automobiles figurant dans le symbole seront inversées.

ARTICLE 31.

Les signaux comportant des interdictions s'appliquant à certaines catégories de véhicules sont les suivants :

- (a) le signal « ACCES INTERDIT A TOUTES AUTOMOBILES A L'EXCEPTION DES MOTOCYCLES SANS SIDE-CAR » (II. A. 5);
- (b) le signal « ACCES INTERDIT AUX MOTOCYCLES SANS SIDECAR » (II. A. 6);
- (c) le signal « ACCES INTERDIT A TOUTES AUTOMOBILES » (II. A. 7);
- (d) le signal « ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AFFECTES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES AYANT UN POIDS EN CHARGE DE PLUS DE ... TONNES » (II. A. 8);
- (e) le signal « ACCES INTERDIT AUX CYCLISTES » (II. A. 9).

ARTICLE 32.

Les signaux comportant des restrictions aux dimensions, poids ou vitesses des véhicules sont les suivants :

- (a) le signal « ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AYANT UNE LARGEUR SUPERIEURE A ... METRES (... PIEDS) » (II. A. 10);
- (b) le signal « ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AYANT UNE HAUTEUR TOTALE SUPERIEURE A ... METRES (... PIEDS) » (II. A. 11);
- (c) le signal « ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AYANT UN POIDS EN CHARGE DE PLUS DE ... TONNES » (II. A. 12); un panneau rectangulaire supplémentaire indiquant certaines règles de la circulation ou le nombre maximum de véhicules admis à passer simultanément sur un pont, pourra être placé au-dessous de ce signal;
- (d) le signal « ACCES INTERDIT AUX VEHICULES PESANT PLUS DE ... TONNES PAR ESSIEU » (II. A. 13);
- (e) le signal « LIMITATION DE VITESSE » (II. A. 14); un panneau rectangulaire supplémentaire à bord rouge, indiquant les conditions qui régissent l'application de la limite de vitesse, pourra être placé au-dessous de ce signal;
- (f) la figure « FIN DE LIMITATION DE VITESSE » (II. A. 15) (fond blanc ou jaune clair, traversé par une barre inclinée noire ou de couleur foncée) sera employée pour indiquer le point où cesse d'être applicable la limite imposée à la vitesse; elle peut être reproduite au revers du signal II. A. 14, bien qu'elle ne soit pas de ce fait située du côté correspondant au sens de la circulation.

ARTICLE 33.

1. Le signal « ARRET A L'INTERSECTION » sera employé pour indiquer au conducteur que celui-ci doit marquer l'arrêt avant de s'engager sur une route dite à priorité ou à grande circulation dans les cas où la réglementation de la circulation exige un tel arrêt.
2. Ce signal se compose d'un cercle circonscrit à un triangle rouge dont un sommet est dirigé vers le bas. Le triangle peut porter le mot « stop », comme dans la figure II. A. 16.
3. Le diamètre sera de 0,90 m. au moins pour le signal de dimensions normales et de 0,50 m. au moins pour le signal de dimensions réduites.
4. Le signal sera placé sur la route à laquelle ne s'attache pas de priorité à une distance appropriée qui sera de 50 m. au plus de l'intersection en rase campagne, et de 25 m. au plus dans les agglomérations.

Il est recommandé que sur une telle route soit placé en outre, aussi près que possible de l'intersection, une ligne de position, une marque ou un signal.

5. A titre facultatif et en particulier en l'absence du signal « INTERSECTION » (I. 7), le signal II. A. 16 pourra être précédé d'un signal avancé, composé du signal I. 22 auquel sera ajouté un panneau rectangulaire indiquant la distance qui sépare son point d'implantation de l'intersection. (La figure I. 22, a, donne un exemple de ce signal.)

Lorsqu'il existe, entre le signal avancé et l'intersection avec la route à priorité ou à grande circulation d'autres intersections, le signal avancé sera répété après chacune de celles-ci.

ARTICLE 34.

1. Le signal « ARRET (POSTE DE DOUANE) » (II. A. 17) sera employé pour indiquer la proximité d'un poste de douane où l'arrêt est obligatoire.

Le mot « douane » figure sur ce signal. La traduction de ce mot dans une langue du territoire limitrophe peut être ajoutée (II. A. 17).

2. Ce signal peut être employé pour indiquer d'autres obligations de s'arrêter; en ce cas, l'inscription « douane » sera remplacée par une inscription précisant le motif de l'arrêt.

gebruikt om aan te geven, dat het alle motorrijtuigen verboden is om in te halen. Waar linkshouden als regel geldt, worden de kleuren van de in de figuur aangegeven motorrijtuigen verwisseld.

ARTIKEL 31.

De tekens, welke een verbod voor bepaalde soorten voertuigen weer-geven, zijn de volgende :

- (a) Het teken « GESLOTEN VOOR ALLE MOTORRIJTUIGEN, UITGEZONDERD MOTORRIJWIELEN ZONDER ZIJSPAN » (II. A. 5);
- (b) het teken « GESLOTEN VOOR MOTORRIJWIELEN ZONDER ZIJSPAN » (II. A. 6);
- (c) het teken « GESLOTEN VOOR ALLE MOTORRIJTUIGEN » (II. A. 7);
- (d) het teken « GESLOTEN VOOR VRACHTVOERTUIGEN VAN MEER DAN ... TOTAAL GEWICHT » (II. A. 8);
- (e) het teken « GESLOTEN VOOR WIELRIJDERS » (II. A. 9).

ARTIKEL 32.

De tekens, welke een beperking aangeven van de afmetingen, het gewicht of de snelheid, toegestaan voor voertuigen, zijn de volgende :

- (a) het teken « GESLOTEN VOOR VOERTUIGEN, WAARVAN DE GROOTSTE BREEDTE MEER DAN ... METER (... VOET) BEDRAAGT » (II. A. 10);
- (b) het teken « GESLOTEN VOOR VOERTUIGEN, WAARVAN DE GROOTSTE HOOGTE MEER DAN ... METER (... VOET) BEDRAAGT » (II. A. 11);
- (c) het teken « GESLOTEN VOOR VOERTUIGEN VAN MEER DAN ... TON TOTAAL GEWICHT » (II. A. 12); op een rechthoekig bord, aangebracht beneden dit teken, mogen aanwijzingen betreffende bijzondere verkeersvoorschriften of het maximum op een brug toegestane aantal voertuigen worden toegevoegd.
- (d) het teken « GESLOTEN VOOR VOERTUIGEN MET ASDRUK VAN MEER DAN ... TON » (II. A. 13);
- (e) het teken « SNELHEIDSBEPERKING » (II. A. 14); beneden dit teken mag een rechthoekig bord worden aangebracht met een rode rand en een opschrift, vermeldende de bijzonderheden van de toegestane maximum snelheid;
- (f) het teken « EINDE SNELHEIDSBEPERKING » (II. A. 15) (witte of lichtgele achtergrond, doorsneden door hellende balk in zwart of donkere kleur) wordt gebruikt ter aanduiding van de plaats, waar het teken snelheidsbeperking zijn geldigheid verliest. Het mag worden aangebracht aan de keerzijde van het teken II. A. 14, ook al zou het dientengevolge niet zijn aangebracht aan de wegzijde, waarlangs het verkeer, waarop het betrekking heeft, nadert.

ARTIKEL 33.

1. Het teken « STOP BIJ KRUISPUNT » wordt gebruikt in gevallen, dat verkeersvoorschriften zulks vereisen om een bestuurder er op te wijzen, dat hij moet stilhouden alvorens zich op een voorrangsweg of hoofdverkeersweg te begeven.
2. Dit teken bestaat uit een naar beneden gerichte rode driehoek, omsloten door een rode cirkel. De driehoek mag het woord « stop » dragen, zoals aangegeven in figuur II. A. 16.
3. De middellijn van dit teken bedraagt ten minste 90 centimeter voor het standaardformaat en ten minste 60 centimeter voor het verkleinde formaat.
4. Dit teken wordt aangebracht langs wegen zonder voorrang op passende afstand van het kruispunt, welke afstand binnen bebouwde kommen ten hoogste 50 meter en daarbuiten ten hoogste 25 meter bedraagt.

Het verdient aanbeveling op zulk een weg bovendien zo dicht mogelijk bij het kruispunt een teken, merk of streep aan te brengen om aan te duiden, waar men zich moet opstellen.

5. Het teken II. A. 16 mag worden voorafgegaan door een vooraanduidingsteken, bestaande uit het teken I. 22 aangevuld met een rechthoekig bord, waarop de afstand tot het « KRUISPUNT » is aangegeven, zoals in figuur I. 22 a.

Het vooraanduidingsteken wordt na elk kruispunt herhaald, totdat de voorrangsweg of hoofdverkeersweg is bereikt.

ARTIKEL 34.

1. Het teken « STOP (DOUANE) » wordt gebruikt om de nabijheid van een douanepost aan te geven, waar het verplicht is stil te houden. Het woord « Douane » is op het teken aangebracht. De vertaling van het woord « Douane » in de taal van het aangrenzende grondgebied mag worden toegevoegd (II. A. 17).

2. Dit teken kan worden gebruikt om andere verplichtingen tot stilhouden aan te geven, in welk geval het opschrift « Douane » wordt vervangen door een opschrift, dat de reden van de verplichting tot stilhouden omschrijft.

ARTICLE 35.

1. Le signal « ARRET ET STATIONNEMENT REGLEMENTE » (II, A. 18) sera employé pour signaler les endroits où il est interdit d'arrêter ou de laisser stationner un véhicule, ainsi que les endroits où le temps de stationnement est limité. La partie centrale du disque est bleue; elle est barrée diagonalement d'un trait rouge et entourée d'un bord rouge.

2. Le signal sans inscriptions explicatives sera employé pour indiquer que le stationnement est interdit de façon permanente.

3. Des inscriptions précisant suivant les cas :

- (a) les heures-limites d'application de l'interdiction de stationner;
- (b) la durée du stationnement autorisé;
- (c) ou la mention que le stationnement est autorisé, alternativement d'un côté ou de l'autre de la route, suivant les jours;
- (d) les exceptions concernant certaines catégories de véhicules, peuvent être placées, soit sur un panneau supplémentaire placé au-dessous du signal, soit sur le signal lui-même à condition toutefois de ne pas rendre difficile l'interprétation du signal.

4. Une inscription « DEFENSE D'ARRETER » placée soit sur le signal lui-même soit sur un panneau supplémentaire au-dessous du signal indiquera l'interdiction d'arrêter un véhicule.

5. Les Parties contractantes qui auraient antérieurement adopté un signal « PARCAGE INTERDIT » (disque rouge avec partie centrale circulaire blanche ou jaune clair portant la lettre « P » et barrée diagonalement d'un trait rouge) pour interdire le stationnement prolongé des voitures avec ou sans leurs conducteurs, pourront provisoirement ne pas modifier leur signalisation sur ce point. Toutefois, le seul signal admis par la présente annexe étant le signal II, A. 18, il est vivement recommandé aux Parties contractantes de signaler les modalités d'arrêt ou de stationnement des véhicules sur leur territoire conformément aux principes exposés dans les paragraphes 1 à 4 ci-dessus.

II. B. — Signaux d'obligation.

ARTICLE 36.

1. Les couleurs des signaux d'obligation devront être les suivantes : fond bleu et symbole blanc.

2. Les signaux d'obligation seront les suivants :

(a) Le signal « DIRECTION OBLIGATOIRE » (II, B. 1): le symbole figurant dans ce signal pourra être modifié, pour répondre à des cas spéciaux;

(b) Le signal « PISTE OBLIGATOIRE POUR CYCLISTES » (II, B. 2): ce signal sera employé pour indiquer que les cyclistes sont tenus de circuler sur une piste particulière qui leur est réservée.

CHAPITRE IV.

Catégorie III. — Signaux comportant une simple indication.

ARTICLE 37.

1. Les panneaux des signaux de cette catégorie auront la forme d'un rectangle.

2. Lorsque le choix des couleurs est libre, la couleur rouge ne doit en aucun cas prédominer dans les signaux de cette catégorie.

III. A. — Signaux d'indication.

ARTICLE 38.

1. Le signal « PARCAGE » (III, A. 1) sera employé pour indiquer les emplacements où le parcage est autorisé.

2. Le panneau de ce signal a la forme d'un carré.

3. Le côté du carré aura 0,60 m. au moins pour le signal de dimensions normales et 0,40 m. au moins pour le signal de dimensions réduites.

4. Ce signal peut être placé perpendiculairement ou parallèlement à la route.

5. Le fond du panneau sera bleu et la lettre « P » de couleur blanche.

6. Une plaque rectangulaire qui comporte des inscriptions limitant la durée du parcage autorisée ou indiquant la direction de l'emplacement du parcage pourra être placée au-dessous de ce signal.

ARTIKEL 35.

1. Het teken « STILSTAAN EN WACHTEN AAN BEPALINGEN GEBONDEN » (II, A. 18) wordt gebruikt om aan te geven, dat het verboden is een voertuig te doen of laten stilstaan of wachten en om aan te geven, dat het doen of laten wachten beperkt is toegestaan. Dit teken bestaat uit een blauw veld diagonaalsgewijs doorsneden door een rode balk en omsloten door een rode rand.

2. Het teken zonder verklarend opschrift wordt gebruikt om aan te geven, dat het wachtverbod voortdurend geldt.

3. Op een bord, bevestigd onder het teken, dan wel in het teken zelf, mogen opschriften worden aangebracht, welke nader aangeven :

- (a) de uren, gedurende welke het wachtverbod geldt;
- (b) de duur van het toegestane wachten;
- (c) de dagen, waarop wachten hetzij aan de ene, hetzij aan de andere zijde van de weg is toegestaan;
- (d) de uitzonderingen met betrekking tot bepaalde soorten van voertuigen, met dien verstande, dat zulke opschriften de algemene strekking van het teken niet aantasten, noch hetzelfde dubbelzinnig of onbegrijpelijk maken.

4. Een opschrift « STOP-VERBOD », aangebracht op een bord beneden het teken of in het teken zelf, geeft aan dat het verboden is een voertuig te doen of laten stilhouden.

5. Partijen, welke ter aanduiding van het verbod voor voertuigen, al dan niet met bestuurders, om gedurende lange tijd te parkeren, het teken « PARKEERVERBOD » hebben aangenomen (rode schijf, waarin de letter « P » met diagonaal gerichte rode streep), staat het voorlopig vrij hun stelsel wat dat betreft ongewijzigd te laten. Het teken II, A. 18 is evenwel het enige, dat in dit Protocol voor dat doel wordt aangenomen en het wordt de Partijen nadrukkelijk aanbevolen het stopverbod of wachtverbod voor voertuigen op hun grondgebied te regelen overeenkomstig de hierboven in de leden 1 tot en met 4 vervatte beginselen.

II. B. — Gebodstekens.

ARTIKEL 36.

1. De kleur van de gebodstekens bestaat uit een blauwe achtergrond met wit symbool.

2. De gebodstekens zijn de volgende :

(a) het teken « VERPLICHTE RICHTING » (II, B. 1); het is toegestaan veranderingen in het symbool van dit teken aan te brengen ter voorziening in bijzondere gevallen;

(b) het teken « VERPLICHT RIJWIELPAD » (II, B. 2) wordt gebruikt om aan te geven, dat wielrijders verplicht zijn een speciaal voor hen bestemd pad te gebruiken.

HOOFDSTUK IV.

Catégorie III. — Tekens, welke een enkele aanduiding inhouden.

ARTIKEL 37.

1. De tekens van deze categorie zijn rechthoekig van vorm.

2. Wanneer de keuze der kleuren vrij is, mag rood in geen geval overheersen.

III. A. — Aanwijzingstekens.

ARTIKEL 38.

1. Het teken « PARKEREN » (III, A. 1) wordt gebruikt ter aanduiding van plaatsen, waar parkeren is toegestaan.

2. Het bord voor dit teken is vierkant van vorm.

3. De zijde van het vierkant bedraagt tenminste 60 centimeter voor het teken van standaardformaat en tenminste 40 centimeter voor het teken van verkleind formaat.

4. Het teken staat het verkeer tegemoet gewend dan wel evenwijdig aan de rijweg.

5. De kleur van het teken is blauw en die van de letter « P » wit.

6. Een rechthoekig bord beneden het teken mag worden gebruikt voor opschriften, welke de periode aangeven, gedurende welke parkeren is toegestaan of de richting naar de parkeerplaats.

ARTICLE 39.

1. Le signal « HOPITAL » sera employé pour indiquer au conducteur de véhicule qu'il convient de prendre les précautions que réclame la proximité de certains établissements sanitaires, en particulier d'éviter autant que possible de faire du bruit.
2. Le panneau portera, au-dessous du symbole H, le mot « hôpital », comme dans la figure III. A. 2.
3. Le fond du panneau sera bleu et l'inscription blanche.
4. Ce signal doit être placé perpendiculairement à la route.

ARTICLE 40.

1. Les signaux indiquant des postes auxiliaires sont les suivants :
 - (a) le signal « POSTE DE SECOURS » (III. A. 3 ou III. A. 4), qui sera employé pour indiquer la proximité d'un poste de secours établi par une association officiellement reconnue;
 - (b) le signal « POSTE DE DEPANNAGE » (III. A. 5), qui sera employé pour indiquer la proximité d'un poste de dépannage;
 - (c) le signal « TELEPHONE » (III. A. 6) qui sera employé pour indiquer la proximité d'un poste de téléphone;
 - (d) le signal « POSTE D'ESSENCE » (III. A. 7), qui sera employé pour indiquer qu'il existe un poste d'essence à la distance indiquée.

2. Le petit côté du rectangle des signaux prévus à cet article sera placé horizontalement. Le fond sera bleu. Le signal comporte, à l'intérieur d'un carré blanc, un symbole noir ou de couleur foncée, sauf dans le cas des signaux III. A. 3 ou III. A. 4, dont le symbole est rouge. Le côté du carré blanc sera de 0,30 m. au moins. Toutefois, pour le signal III. A. 7, un rectangle blanc dont le petit côté sera placé horizontalement, sera substitué au carré.

3. L'emploi des signaux visés en (b), (c) et (d) du paragraphe 1 sera réglementé par les autorités compétentes.

ARTICLE 41.

1. Le signal « ROUTE A PRIORITE » (III. A. 8) pourra être employé pour indiquer le commencement d'une route dite à priorité.
2. Ce signal peut également être répété sur les dites routes.
3. Le signal « FIN DE PRIORITE » (III. A. 9) sera employé pour indiquer la fin d'une route dite à priorité, lorsque le signal III. A. 8 a été implanté au commencement de cette route.
4. Ce signal peut également être employé pour annoncer qu'une telle route va prendre fin. Il est alors complété d'une plaque rectangulaire supplémentaire placée au-dessous du signal et indiquant la distance à laquelle la priorité cesse. La figure III. A. 9, a, donne un exemple de ce signal.
5. Les panneaux des signaux prévus à cet article auront la forme d'un carré dont une diagonale est verticale.
6. Le côté du carré aura 0,60 m. au moins pour le signal de dimensions normales et 0,40 m. au moins pour le signal de dimensions réduits. Il aura 0,25 m. au moins pour les signaux de rappel placés dans les agglomérations.
7. Le fond du signal sera jaune, entouré d'une bande blanche avec listel noir. En outre, la bande transversale du signal III. A. 9 sera noire ou de couleur foncée.
8. Ces signaux seront placés sur le bord de la chaussée du côté correspondant au sens de la circulation et faisant face à celle-ci. Ils pourront être répétés de l'autre côté de la route.

III. B. — Signaux indicateurs de présignalisation et de direction.

ARTICLE 42.

1. Les signaux de présignalisation ont la forme d'un rectangle.
2. Leurs dimensions seront telles que les indications puissent être aisément comprises par les conducteurs de véhicules roulant à grande vitesse.
3. Ces signaux comportent, soit une inscription en lettres de couleur foncée sur fond clair, soit une inscription en lettres de couleur claire sur fond de couleur foncée.
4. Ces signaux seront placés à une distance de 100 à 250 m. de l'intersection. Sur les autoroutes, cette distance pourra être portée à 500 m.
5. Les figures III. B. 1. a. et III. B. 1. b. sont des exemples de ce signal.

ARTICLE 43.

1. Les signaux indiquant la direction à suivre pour atteindre une localité ont la forme d'un rectangle terminé par une pointe de flèche. Le grand côté du rectangle étant placé horizontalement.

ARTIKEL 39.

1. Het teken « HOSPITAAL » of ziekenhuis wordt gebruikt om de bestuurders van voertuigen erop te wijzen, dat zij de voorzorgen behoren te nemen, vereist wegens de nabijheid van een geneeskundige inrichting en in het bijzonder ter vermijding van een onnodig lawaai.
2. Dit teken bestaat uit het symbool H boven het woord « HOSPITAAL », als weergegeven in figuur III. A. 2.
3. De kleur van het teken is blauw met het opschrift in wit.
4. Het teken staat het verkeer tegemoet gewend.

ARTIKEL 40.

1. De tekens ter aanduiding van de hulpposten zijn de volgende :
 - (a) het teken « HULPPOST OF MELDINGSPOST » (III. A. 3. en III. A. 4.) wordt gebruikt om aan te geven, dat er in de nabijheid een hulp- of meldingspost is, verzorgd door een van overheidswege erkende vereniging;
 - (b) het teken « REPARATIEPOST » (III. A. 5) wordt gebruikt om aan te geven, dat er in de nabijheid een reparatiepost is;
 - (c) het teken « TELEFOON » (III. A. 6) wordt gebruikt om aan te geven, dat er een telefoonpost in de nabijheid is;
 - (d) het teken « BENZINEPOMP » (III. A. 7) wordt gebruikt om aan te geven, dat er op een afstand, aangegeven op het teken, een benzinepomp aanwezig is.

2. Het in dit artikel bepaalde teken is zo aangebracht dat de korte zijden van de rechthoek horizontaal lopen. De kleur is blauw met een zwart of donker gekleurd symbool in een wit vierkant. Van de tekens III. A. 3 en III. A. 4 is het symbool evenwel rood. De zijde van het vierkant bedraagt tenminste 30 centimeter. Bij het teken III. A. 7 is het vierkant vervangen door een rechthoek met de korte zijden horizontaal.

3. De in het eerste lid onder (b), (c) en (d) omschreven tekens mogen worden aangebracht, waar het bevoegde gezag zulks noodzakelijk acht.

ARTIKEL 41.

1. De aanvang van een voorrangsweg mag worden aangeduid met het teken « VOORRANGSWEG » (III. A. 8).
2. Ook mag het teken langs voorrangswegen worden herhaald.
3. Wanneer het teken III. A. 8 is gebruikt, wordt het einde van de voorrangsweg aangeduid door het teken « EINDE VOORRANGSWEG » (III. A. 9).
4. Het teken III. A. 9 mag eveneens worden gebruikt om aan te duiden, dat het einde van de voorrangsweg nadert. In dat geval wordt beneden het teken een rechthoekig bord aangebracht, waarop de afstand is aangegeven, waarna de voorrang eindigt, zoals in figuur III. A. 9 a.
5. De borden voor de in dit artikel bepaalde tekens bestaan in een vierkant, waarvan één punt naar beneden is gericht.
6. De zijde van het vierkant bedraagt tenminste 60 centimeter voor het standaardformaat, tenminste 40 centimeter voor het verkleinde formaat en 25 centimeter voor binnen bebouwde kommen herhaalde tekens.
7. De in dit artikel bepaalde tekens hebben een geel binnenvlak, waaromheen een witte rand, het geheel omsloten door een zwarte of donkere gekleurde bies. Bij het teken III. A. 9 is de dwarsbalk zwart of donker van kleur.
8. De tekens zijn aangebracht aan de wegzijde, waarlangs het verkeer, waarop zij betrekking hebben, nadert en zij zijn het verkeer tegemoet gewend. De tekens mogen aan de andere zijde van de weg worden herhaald.

III. B. — Richtingvooraanduidingstekens en richtingaanduidingstekens.

ARTIKEL 42.

1. De richtingvooraanduidingstekens zijn rechthoekig van vorm.
2. De grootte is zodanig, dat de aanduiding voor bestuurders van snelrijdende voertuigen goed begrijpelijk is.
3. Deze tekens hebben hetzij een lichte achtergrond met donker gekleurde letters, hetzij een donkere achtergrond met lichtgekleurde letters.
4. Deze tekens worden langs gewone wegen aangebracht op een afstand van 100 tot 250 meter van het kruispunt. Langs speciale auto-wegen mag deze afstand tot 500 meter vermeerderd worden.
5. De figuren III. B. 1. a. en III. B. 1. b. zijn voorbeelden van dit teken.

ARTIKEL 43.

1. Richtingaanduidingstekens zijn rechthoekig met de lange zijden horizontaal gericht en zij lopen aan één zijde in een punt uit.

2. Les noms d'autres localités se trouvant dans la même direction peuvent figurer sur ces signaux.

3. Lorsque les distances sont mentionnées, les chiffres indiquant les kilomètres (ou les miles) seront placés entre le nom de la localité et la flèche.

4. Les couleurs de ces signaux seront les mêmes que celles des signaux de présignalisation.

5. Les figures III, B. 2, a, et III, B. 2, b, sont des exemples de ce signal.

III. C. — Signaux de localisation et d'identification de routes.

ARTICLE 44.

1. Les signaux indiquant une localité ont la forme d'un rectangle, le grand côté étant placé horizontalement.

2. Les dimensions et l'emplacement de ces signaux sont tels qu'ils soient visibles même de nuit.

3. Ces signaux comportent soit une inscription en lettres de couleur foncée sur fond clair, soit une inscription en lettres de couleur claire sur fond de couleur foncée.

4. Ces signaux sont placés sur le bord de la route, du côté correspondant au sens de la circulation et faisant face à celle-ci, avant l'entrée de l'agglomération.

5. Les figures III, C. 1, a, et III, C. 1, b, sont des exemples de ce signal.

ARTICLE 45.

1. Les signaux d'identification particulière des routes, portant des chiffres, des lettres ou une combinaison de chiffres et de lettres, ont la forme d'un rectangle.

2. Ces inscriptions peuvent soit être apposées sur des bornes kilométriques, soit être placées au-dessus ou au-dessous d'autres signaux, soit encore constituer des signaux séparés.

3. La figure III, C. 2, a, est un exemple de ce signal.

PARTIE III.

Dispositions additionnelles relatives aux passages à niveau.

ARTICLE 46.

Des signaux intermédiaires supplémentaires tels que des panneaux verticaux placés au-dessous du signal I, 8 ou I, 9, puis aux deux tiers et au tiers de la distance séparant le signal de la voie ferrée et portant trois, puis deux, puis une barre oblique rouge sur fond blanc ou jaune pourront être employés si les circonstances l'exigent.

Les figures I, 8, a, I, 9 a, I, 8/9 b, et I, 8/9 c sont des exemples de ces signaux.

ARTICLE 47.

Dans le cas où les barrières du passage à niveau ne sont pas visibles du poste de manœuvres à distance que cette manœuvre soit assurée à la main ou par un dispositif automatique, elles doivent être munies d'une signalisation sonore ou optique avertissant en temps utile les usagers de la route que le mouvement de fermeture de la barrière va commencer. Ce mouvement doit être suffisamment lent pour permettre aux usagers de la route qui se trouveraient déjà engagés sur le passage d'achever la traversée.

ARTICLE 48.

A tout passage à niveau avec barrières, le fonctionnement de celles-ci doit être assuré pendant toute la durée du service des trains. Si un passage à niveau de la catégorie des passages à niveau avec barrières passe définitivement dans la catégorie des passages à niveau sans barrières avec signalisation automatique, ou dans celle des passages à niveau sans barrières ni signalisation automatique, les barrières doivent être enlevées afin d'éviter toute confusion dans l'esprit des usagers de la route.

ARTICLE 49.

1. A tout passage à niveau sans barrières avec signalisation automatique, un signal automatique avertisseur de l'approche des trains doit être placé au voisinage immédiat de la voie ferrée et autant que possible sur le même support que celui du signal en forme de croix de Saint-André (I, 10 et I, 11). Ce signal avertisseur doit consister de jour comme de nuit, en un ou plusieurs feux clignotants de couleur rouge commandant l'arrêt aux usagers de la route. Les mesures appropriées devront être prises pour parer à un défaut accidentel de fonctionnement du signal automatique et pour que ce dernier ne puisse donner lieu à une interprétation erronée.

2. Nomen van andere plaatsen, welke in dezelfde richting liggen, mogen op het teken worden bijgevoegd.

3. Wanneer afstanden worden aangegeven, worden de cijfers, waarmede het aantal kilometers (of mijlen) wordt aangeduid, geplaatst tussen de plaatsnaam en de punt.

4. De kleuren van deze tekens zijn dezelfde als die van de richting-vooraanduidingstekens.

5. De figuren III, B. 2, a, en III, B. 2, b, zijn voorbeelden van dit teken.

III. C. — Plaatsaanduidings- en wegaanduidingstekens.

ARTIKEL 44.

1. Plaatsaanduidingstekens zijn rechthoekig van vorm met de lange zijden horizontaal gericht.

2. De grootte van deze tekens is zodanig en zij zijn zodanig aangebracht, dat zij zelfs des nachts zichtbaar zijn.

3. Deze tekens hebben hetzij een lichte achtergrond met donkergekleurde letters, hetzij een donkere achtergrond met lichtgekleurde letters.

4. Deze tekens worden geplaatst aan de grens van een bebouwde kom aan de wegzijde, waarlangs het verkeer, waarop zij betrekking hebben, nadert en zij zijn het verkeer tegemoet gewend.

5. De figuren III, C. 1, a, en III, C. 1, b, zijn voorbeelden van dit teken.

ARTIKEL 45.

1. De wegaanduidingstekens met cijfers of letters dan wel een combinatie van beide zijn rechthoekig van vorm.

2. De opschriften mogen op kilometerpalen of boven of onder andere tekens worden aangebracht of als afzonderlijke tekens worden geplaatst.

3. De figuur III, C. 2, a, is een voorbeeld van dit teken.

DEEL III.

Aanvullende bepalingen met betrekking tot spoorwegovergangen.

ARTIKEL 46.

Voorzover de omstandigheden zulks vereisen mag ter aanvulling worden gebruik gemaakt van hulptekens, zoals verticale borden, aangebracht onder de tekens I, 8 en I, 9, en daarna op twee derde en op een derde van de afstand tussen het eerste teken en de spoorbaan, welke tekens onderscheidenlijk drie rode balken, twee rode balken en een rode balk vertonen, schuin gericht en tegen een witte of gele achtergrond.

De figuren I, 8, a, I, 9, a, I, 8, b, I, 9, b, I, 8, c, I, 9, c zijn voorbeelden van deze tekens.

ARTIKEL 47.

Ingeval spoorbomen, welke hetzij met de hand, hetzij werktuiglijk op een afstand worden bediend, niet zichtbaar zijn van de plaats, vanwaar zij worden bediend, zijn zij voorzien van geluidsignalen of met het oog waarneembare signalen, welke de weggebruikers tijdig waarschuwen, dat de spoorbomen op het punt staan gesloten te worden. De snelheid waarmede spoorbomen gesloten worden, is zodanig, dat weggebruikers, die zich reeds op de spoorwegovergang bevinden, in de gelegenheid zijn deze tijdig te verlaten.

ARTIKEL 48.

Bij alle bewaakte spoorwegovergangen zijn de spoorbomen doorlopend bewaakt zolang er treinverkeer plaatsvindt. Wordt de hoedanigheid van bewaakte spoorwegovergang duurzaam vervangen door die van onbewaakte overgang met automatische signalen of onbewaakte overgang zonder automatische signalen dan worden de spoorbomen verwijderd, teneinde elk misverstand van de zijde der weggebruikers te vermijden.

ARTIKEL 49.

1. Bij alle onbewaakte spoorwegovergangen, voorzien van automatische signalen, wordt in de onmiddellijke nabijheid van de spoorbaan een signaal aangebracht, dat automatisch waarschuwt voor de nadering van treinen. Indien mogelijk wordt dit signaal bevestigd aan dezelfde stijl als het teken in de vorm van het Andreaskruis (I, 10 en I, 11). Het bestaat zo overdag als des nachts uit een of meer rode flikkerlichten, welke aangeven, dat het verkeer langs de weg moet stilhouden. Er worden afdoende maatregelen genomen om defectraken van het automatische signaal te voorkomen, alsook om elke mogelijkheid tot misverstand van de strekking van het signaal uit te sluiten.

2. Le signal lumineux rouge prévu ci-dessus peut être accompagné d'un signal sonore.

3. Est assimilée à la signalisation automatique de l'approche des trains prévue ci-dessus la même signalisation qui, au lieu d'être automatique, serait commandée à la main.

ARTICLE 50.

Un passage à niveau ne peut être dépourvu de barrières et de signalisation automatique que si les usagers de la route peuvent aisément voir la voie ferrée de part et d'autre dudit passage, compte tenu notamment de la vitesse maximum des trains, de telle sorte qu'un conducteur s'approchant du chemin de fer, soit d'un côté, soit de l'autre, ait le temps de s'arrêter avant de s'engager sur le passage à niveau lorsqu'un 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.

PARTIE IV.

Signes à faire par les agents de la circulation.

ARTICLE 51.

Les agents de la circulation doivent être équipés et placés de manière à être vus de tous les usagers de la route.

ARTICLE 52.

1. Les signes à faire par les agents de la circulation seront conformes à l'un des deux systèmes suivants :

Premier système :

Signe A — « HALTE » pour véhicules venant de l'avant :

Un bras levé verticalement, la paume de la main vers l'avant.

Signe C — « HALTE » pour véhicules venant de l'arrière :

Un bras étendu horizontalement la paume de la main vers l'avant du côté correspondant au sens de la circulation des véhicules qu'il veut arrêter.

Les signes A et C peuvent être employés simultanément.

Deuxième système

Signe B — « HALTE » pour véhicule venant de l'avant :

Un bras étendu horizontalement, la paume de la main vers l'avant du côté correspondant au sens de la circulation des véhicules qu'il veut arrêter.

Signe C — « HALTE » pour véhicules venant de l'arrière :

Un bras étendu horizontalement, la paume de la main vers l'avant du côté correspondant au sens de la circulation des véhicules qu'il veut arrêter.

Les signes B et C peuvent être utilisés simultanément.

2. Dans l'un et l'autre système, il est prévu que l'on peut faire un signe de la main pour faire avancer les véhicules.

PARTIE V.

Signaux lumineux de circulation.

ARTICLE 53.

1. Les feux des signaux lumineux de circulation auront la signification suivante :

(a) Dans le système tricolore :

le feu rouge signifie que les véhicules n'ont pas le droit de passer;
le feu vert signifie que les véhicules peuvent passer;

Lorsque le feu jaune est employé après le feu vert, il signifie que les véhicules n'ont pas le droit de dépasser le signal, à moins qu'ils ne se trouvent si près du signal lorsque le feu jaune s'allume qu'ils ne puissent plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes avant d'avoir dépassé le signal;

2. Het bovenbedoelde rode lichtsignaal mag vergezeld gaan van een geluidsignaal.

3. Soortgelijke signalen, doch met de hand bediend in plaats van automatisch werkend, worden beschouwd als gelijkwaardig aan de hierboven voorgeschreven automatische signalen voor de nadering van treinen.

ARTIKEL 50.

Spoorwegovergangen zijn niet onbewaakt, noch zonder automatische signalen, tenzij de spoorbaan van beide zijden van de overgang voor de weggebruikers duidelijk zichtbaar is, waarbij rekening wordt gehouden met de grootste snelheid der treinen, zodat de bestuurder van een voertuig, van welke zijde hij de spoorbaan ook nadert, tijd heeft voor de spoorwegovergang stil te houden, wanneer er een trein in zicht is en de weggebruikers, die zich bij de nadering van een trein reeds op de overgang bevinden, de overgang tijdig kunnen verlaten.

DEEL IV.

Tekens, te geven door de verkeerspolitie.

ARTIKEL 51.

Verkeersagenten zijn zodanig toegerust en opgesteld, dat zij voor alle weggebruikers zichtbaar zijn.

ARTIKEL 52.

1. De door de verkeersagenten te geven tekens stemmen overeen met een der twee volgende stelsels.

Eerste stelsel :

Teken A — « STOPTEKEN » voor voertuigen, welke de verkeersagent van voren nadert :

Omhoog gestrekte arm met de handpalm naar voren gekeerd.

Teken C — « STOPTEKEN » voor voertuigen, welke de verkeersagent van achteren nadert :

Een arm zijwaarts gestrekt naar de kant van de rijbaan, waarlangs het betrokken verkeer nadert, met de handpalm naar voren gekeerd.

De tekens A en C mogen gelijktijdig worden gebruikt.

Tweede stelsel :

Teken B — « STOPTEKEN » voor voertuigen, welke de verkeersagent van voren nadert :

Een arm zijwaarts gestrekt naar de kant van de rijbaan, waarlangs het betrokken verkeer nadert, met de handpalm naar voren gekeerd.

Teken C — « STOPTEKEN » voor voertuigen, welke de verkeersagent van achteren nadert :

Een arm zijwaarts gestrekt naar de kant van de rijbaan, waarlangs het betrokken verkeer nadert, met de handpalm naar voren gekeerd.

De tekens B en C mogen gelijktijdig worden gebruikt.

2. Bij beide stelsels mag een wenkend gebaar met de hand worden gemaakt om voertuigen te doen voortgaan.

DEEL V.

Lichtsignalen ten behoeve van het verkeer.

ARTIKEL 53.

1. De lichten van de lichtsignalen ten behoeve van het verkeer hebben de volgende betekenis :

(a) Bij een stelsel met drie kleuren betekent :

rood licht, dat voertuigen het signaal niet voorbij mogen rijden;
groen licht, dat voertuigen het signaal voorbij mogen gaan;

Geel licht, wanneer het gebruikt wordt na het groene licht, dat voertuigen het signaal niet voorbij mogen rijden, tenzij het voertuig bij het aangaan van het gele licht het signaal zo dicht is genaderd, dat het uit veiligheidsoogpunt niet meer kan stilhouden voor het signaal;

Lorsque le feu jaune est employé conjointement avec le feu rouge ou après celui-ci, son apparition annonce un changement imminent des indications du signal, ce qui n'implique pas que l'interdiction d'avancer ait été abolie.

(b) Dans le système bicolore :

le feu rouge signifie que les véhicules n'ont pas le droit de passer;
le feu vert signifie que les véhicules peuvent passer;
l'apparition du feu rouge alors que le feu vert reste allumé a le même sens que le feu jaune qui suit le feu vert dans le système tricolore.

2. Lorsqu'un seul feu jaune clignotant est employé, ce signal indique « PRUDENCE ».

3. Les feux doivent être disposés l'un au-dessus de l'autre. Le feu rouge doit normalement être placé en haut et le feu vert en bas. Lorsqu'un feu jaune est employé, il doit être placé entre le feu rouge et le feu vert.

4. Lorsque les signaux lumineux sont placés sur le côté de la chaussée le bord inférieur du feu le plus bas doit en principe se trouver à 2 m. au moins et à 3,50 m. au plus au-dessus de la chaussée. Lorsque ces signaux sont suspendus au-dessus de la chaussée, la partie inférieure du feu le plus bas doit être au minimum à 4,50 m. au-dessus de la chaussée.

5. Les signaux lumineux devraient, si possible, être répétés de l'autre côté de l'intersection.

PARTIE VI.

Marques sur la chaussée.

ARTICLE 54.

1. Dans le cas où, en dehors d'une agglomération, une chaussée comporte plus de deux voies, la distinction entre ces voies sera marquée en principe, d'une manière nettement visible.

2. Dans le cas où, en dehors d'une agglomération, une chaussée à trois voies comporte des sections où la visibilité est insuffisante ou d'autres points dangereux, la largeur totale de la chaussée sera divisée en deux voies seulement.

3. Sur les chaussées à deux voies, la distinction entre celles-ci pourra être de même marquée dans les sections où la visibilité est insuffisante ou aux autres points dangereux.

4. Les démarcations visées aux paragraphes 2 et 3 indiquent que, dans les conditions de circulation normale, les véhicules ne doivent pas sortir de la voie affectée à leur sens de circulation.

ARTICLE 55.

1. Lorsque les bords de la chaussée sont signalés au moyen de feux ou de dispositifs réfléchissants, on pourra employer des feux ou des dispositifs réfléchissants de deux couleurs différentes.

2. La couleur rouge ou orange pourra être employée pour signaler le bord de la chaussée du côté correspondant au sens de la circulation, et la couleur blanche pour signaler le bord de la chaussée opposé au sens de la circulation.

3. Lorsque l'on emploie des feux ou des dispositifs réfléchissants pour indiquer la présence de bornes ou de refuges dans l'axe de la chaussée, il est préférable d'employer la couleur blanche ou jaune.

PARTIE VII.

Dispositions finales.

ARTICLE 56.

1. Le présent Protocole sera ouvert, jusqu'au 31 décembre 1949, à la signature de tous les Etats signataires de la Convention sur la circulation routière, ouverte à la signature à Genève le 19 septembre 1949.

2. Le présent Protocole sera ratifié. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

3. A partir du 1^{er} janvier 1950, les Etats signataires de la Convention sur la circulation routière ainsi que les Etats qui auront adhéré à celle-ci pourront adhérer au présent Protocole. Celui-ci sera également ouvert à l'adhésion au nom de tout territoire sous tutelle dont l'administration est confiée aux Nations Unies et au nom duquel il a été adhéré à ladite Convention.

4. L'adhésion se fera par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

Geel licht, wanneer het wordt gebruikt te zamen met of na het rode licht, dat een verandering van de aanwijzing van het signaal op handen is en niet, dat voertuigen mogen doorrijden.

(b) Bij een stelsel met twee kleuren betekent :

rood licht, dat voertuigen het signaal niet voorbij mogen rijden;
groen licht, dat voertuigen het signaal voorbij mogen rijden;
rood licht, dat verschijnt, terwijl het groene licht blijft branden, hetzelfde als het gele licht, dat op het groene volgt bij het stelsel met drie kleuren.

2. Wanneer een enkel geel knipperlicht wordt gebruikt, betekent dit « VOORZICHTIG ».

3. De verschillende lichten zijn boven elkaar aangebracht. Als regel is het rode licht boven en het groene licht beneden aangebracht. Bij gebruik van een geel licht is dit laatste tussen het rode en het groene licht aangebracht.

4. Wanneer lichtsignalen ter zijde van de rijweg zijn aangebracht, bedraagt de afstand tussen de benedenrand van het laatste licht en de rijweg als regel ten minste 2 meter en ten hoogste 3,50 meter.

Wanneer de signalen boven de rijweg zijn aangebracht, bedraagt de afstand tussen de benedenrand van het laagste licht en de rijweg ten minste 4,50 meter.

5. Voor zoveel mogelijk behoren de lichtsignalen aan de overzijde van het kruispunt te worden herhaald.

DEEL VI.

Op het wegdek aangebrachte tekens.

ARTIKEL 54.

1. Wanneer een rijbaan buiten een bebouwde kom in meer dan twee rijstroken is verdeeld, behoren deze duidelijk te onderscheiden te zijn.

2. Wanneer een rijbaan met drie rijstroken buiten een bebouwde kom gedeelten bevat, waar het zicht onvoldoende is, dan wel bij andere gevaarlijke punten, wordt de totale breedte van de rijbaan slechts in tweeën verdeeld.

3. Op gedeelten van een rijbaan met twee rijstroken, waar het zicht onvoldoende is, alsmede op andere gevaarlijke punten, behoren de rijstroken duidelijk te onderscheiden te zijn.

4. Het aangeven van rijstroken als bepaald in het tweede en derde lid betekent, dat een voertuig onder normale verkeersomstandigheden de voor zijn richting bestemde rijstrook niet behoort te verlaten.

ARTIKEL 55.

1. Wanneer de kanten van de rijbaan door middel van lichten of reflectoren zijn aangegeven, kunnen daartoe twee verschillende kleuren worden gebruikt.

2. Rood of Oranje kunnen worden gebruikt om de kant van de rijbaan aan te geven aan de wegzijde, waarlangs het betrokken verkeer nadert en wit ter aanduiding van de kant van de rijbaan aan de overzijde.

3. Bij gebruik van lichten of reflectoren ter aanduiding van de aanwezigheid van verkeerszuilen of vluchtheuvels op de rijbaan verdienen wit en geel de voorkeur.

DEEL VII.

Slotbepalingen.

ARTIKEL 56.

1. Dit Protocol is tot 31 December 1949 opengesteld voor ondertekening door de Staten, welke het op 19 September 1949 te Genève voor ondertekening opengestelde Verdrag nopens het wegverkeer hebben ondertekend.

2. Dit Verdrag wordt bekrachtigd. De bekrachtigingsoorkonden worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties.

3. Met ingang van 1 Januari 1950 is dit Protocol opengesteld voor toetreding door Staten, welke het Verdrag nopens het wegverkeer hebben ondertekend, alsmede door Staten, welke daartoe toetreden of daartoe getreden zijn. Het Protocol is eveneens opengesteld voor toetreding voor en namens afhankelijke gebieden, waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam vormen, indien eveneens toetreding tot het Verdrag voor en namens het betrokken afhankelijke gebied heeft plaats gevonden.

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

ARTICLE 57.

1. Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion ou à tout autre moment par la suite, déclarer par notification adressée au Secrétaire général des Nations Unies que les dispositions du présent Protocole seront applicables à tout territoire dont il assure les relations internationales. Ces dispositions deviendront applicables dans le ou les territoires désignés dans la notification trente jours après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu ladite notification ou, si le Protocole n'est pas alors entré en vigueur, au moment de son entrée en vigueur.

2. Lorsque les circonstances le permettront, toute Partie contractante s'engage à prendre, le plus tôt possible, les mesures nécessaires pour étendre l'application du présent Protocole aux territoires dont il assure les relations internationales sous réserve, si des raisons constitutionnelles l'exigent, du consentement des gouvernements de ces territoires.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article concernant l'application du présent Protocole à un territoire dont il assure les relations internationales pourra, par la suite, déclarer, à tout moment, par notification adressée au Secrétaire général, que le présent Protocole cessera d'être applicable aux territoires désignés dans la notification. Un an à partir de la date de la notification, le Protocole cessera d'être applicable au territoire visé.

ARTICLE 58.

Le présent Protocole entrera en vigueur quinze mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification ou d'adhésion. Pour chaque Etat qui le ratifiera ou y adhèrera après cette date, le présent Protocole entrera en vigueur quinze mois après le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit Etat.

Le Secrétaire général des Nations Unies notifiera la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à chacun des Etats signataires ou adhérents ainsi qu'aux autres Etats qui ont été invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles.

ARTICLE 59.

En ratifiant le présent Protocole ou en y adhérant, chaque Etat partie à la Convention sur l'unification de la signalisation routière ouverte à la signature à Genève, le 30 mars 1931, s'engage à la dénoncer dans un délai de trois mois à dater du dépôt de ses instruments de ratification ou d'adhésion.

ARTICLE 60.

1. Tout amendement au présent Protocole proposé par une Partie contractante sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies, qui en communiquera le texte à toutes les Parties contractantes auxquelles il demandera en même temps de faire connaître, dans les quatre mois :

(a) si elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour étudier l'amendement proposé;

(b) ou si elles sont d'avis d'accepter l'amendement proposé sans qu'une conférence se réunisse;

(c) ou si elles sont d'avis de rejeter l'amendement proposé sans la convocation d'une conférence.

L'amendement proposé devra également être transmis par le Secrétaire général à tous les Etats autres que les Parties contractantes qui ont été invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles.

2. Le Secrétaire général convoquera une conférence des Parties contractantes en vue d'étudier l'amendement proposé au cas où la convocation d'une conférence serait demandée par un tiers au moins desdites Parties contractantes.

Le Secrétaire général invitera à cette conférence les Etats autres que les Parties contractantes qui ont été invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles ou dont le Conseil économique et social estimera la présence souhaitable.

Ces dispositions ne s'appliqueront pas lorsqu'un amendement au présent Protocole aura été adopté conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article.

3. Tout amendement au présent Protocole qui sera adopté par la Conférence à la majorité des deux tiers sera communiqué à toutes les Parties contractantes pour acceptation. Quatre-vingt-dix jours après son acceptation par les deux tiers des Parties contractantes, l'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui déclareront, avant la date de son entrée en vigueur, qu'elles ne l'adoptent pas.

ARTIKEL 57.

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

2. Voor zover de omstandigheden zulks toelaten verbinden de Partijen zich zo spoedig mogelijk de nodige maatregelen te treffen, ten einde de toepasselijkheid van dit Protocol uit te strekken tot de gebieden, voor welke buitenlandse betrekkingen zij verantwoordelijk zijn, behoudens, voor zover om grondwettelijke redenen vereist, de toestemming van de Regering dier gebieden.

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

ARTIKEL 58.

Dit Protocol treedt in werking vijftien maanden na nederlegging van de vijfde bekrachtigings- of toetredingsoorkonde. Voor Staten, welke na dat tijdstip dit Protocol bekrachtigen of daartoe toetreden, treedt het in werking vijftien maanden na nederlegging van hun bekrachtigings- of toetredingsoorkonde.

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

ARTIKEL 59.

Door dit Protocol te bekrachtigen of daartoe toe te treden, verbindt elke Staat, welke Partij is bij het op 30 Maart 1931 te Genève voor ondertekening opengestelde Verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeerstekens, zich dat Verdrag op te zeggen binnen drie maanden na het tijdstip van nederlegging van zijn bekrachtigings- of toetredingsoorkonde ter zake van dit Protocol.

ARTIKEL 60.

1. Wijzigingen van dit Protocol kunnen door elk der Partijen worden voorgesteld. Van de tekst van een voorgestelde wijziging wordt kennis gegeven aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die hem aan alle Partijen bij dit Protocol doet toekomen met verzoek binnen vier maanden mede te delen of zij :

(a) verlangen, dat een conferentie ter overweging van de voorgestelde wijziging wordt bijengeroepen;

(b) de aanvaarding van de voorgestelde wijziging zonder conferentie voorstaan;

(c) de verwerping van de voorgestelde wijziging zonder conferentie voorstaan.

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

2. De Secretaris-Generaal roept een conferentie van de Partijen bij dit Protocol ter overweging van de voorgestelde wijziging bijeen, indien het bijeenroepen van een conferentie wordt verlangd door tenminste een derde der Partijen.

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

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

3. Een wijziging van dit Protocol, welke door de conferentie met twee derde meerderheid van stemmen is aangenomen, wordt ter kennis van alle Partijen gebracht ter fine van aanvaarding. Elke wijziging treedt negentig dagen na haar aanvaarding door twee derde gedeelte der Partijen in werking voor alle Partijen behalve die, welke voor het in werking treden verklaren de wijziging niet aan te nemen.

4. Lors de l'adoption d'un amendement au présent Protocole, la Conférence pourra décider, à la majorité des deux tiers, que la nature de cet amendement est telle que toute Partie contractante qui aura déclaré ne pas l'accepter et qui ne l'acceptera pas dans un délai de douze mois après son entrée en vigueur, cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie au présent Protocole.

5. Au cas où les deux tiers ou moins des Parties contractantes informeraient le Secrétaire général, conformément à l'alinéa (b) du paragraphe 1 du présent article, qu'elles sont d'avis d'adopter l'amendement sans qu'une conférence se réunisse, notification de leur décision sera adressée par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes. L'amendement prendra effet dans un délai de quatre-vingt-dix jours à dater de cette notification à l'égard de toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui, dans ce délai, notifieront au Secrétaire général qu'elles s'y opposent.

6. En ce qui concerne les amendements autres que ceux visés au paragraphe 4 du présent article, la disposition originale restera en vigueur à l'égard de toute Partie contractante qui aura fait la déclaration prévue au paragraphe 3 ou l'opposition prévue au paragraphe 5.

7. La Partie contractante qui aura fait la déclaration prévue au paragraphe 3 du présent article ou qui aura fait opposition à un amendement conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, pourra à tout moment retirer cette déclaration ou cette opposition par notification faite au Secrétaire général. L'amendement prendra effet à l'égard de cette Partie contractante au reçu de ladite notification par le Secrétaire général.

ARTICLE 61.

Le présent Protocole pourra être dénoncé au moyen d'un préavis d'une année donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation à chaque Etat signataire ou adhérent. A l'expiration de ce délai d'un an, le Protocole cessera d'être en vigueur pour la Partie contractante qui l'aura dénoncé.

ARTICLE 62.

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Protocole que les parties n'auraient pu régler par voie de négociation, ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice pour être tranché par elle.

ARTICLE 63.

Aucune disposition du présent Protocole ne devra être 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'il estime nécessaires pour assurer sa sécurité extérieure ou intérieure.

ARTICLE 64.

1. Outre les notifications prévues au paragraphe 5 de l'article 5, à l'article 58 et aux paragraphes 1, 3 et 5 de l'article 60, ainsi qu'à l'article 61, le Secrétaire général des Nations Unies notifiera aux Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 56 :

- (a) les signatures, ratifications et adhésions en vertu de l'article 56;
- (b) les notifications au sujet de l'application territoriale du présent Protocole en exécution de l'article 57;
- (c) les déclarations par lesquelles les Etats acceptent les amendements au présent Protocole, conformément au paragraphe 3 de l'article 60;
- (d) l'opposition aux amendements au présent Protocole notifiée par les Etats au Secrétaire général conformément au paragraphe 5 de l'article 60;
- (e) la date d'entrée en vigueur des amendements au présent Protocole conformément aux paragraphes 3 et 5 de l'article 60;
- (f) la date à laquelle un Etat aura cessé d'être partie au présent Protocole conformément au paragraphe 4 de l'article 60;
- (g) le retrait de l'opposition à un amendement au présent Protocole en vertu du paragraphe 7 de l'article 60;
- (h) la liste des Etats liés par les amendements au présent Protocole;
- (i) les dénonciations de la Convention du 30 mars 1931 sur l'Unification de la signalisation routière, conformément à l'article 59 du présent Protocole;
- (j) les dénonciations du présent Protocole conformément à l'article 61.

2. L'original du présent Protocole sera déposé auprès du Secrétaire général, qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Etats visés au paragraphe 1 de l'article 56.

3. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer le présent Protocole au moment de son entrée en vigueur.

4. De conférence kan ten tijde van de aanneming van een wijziging van dit Protocol met twee derde meerderheid van stemmen besluiten, dat de wijziging van zodanige betekenis is, dat Partijen, welke hebben verklaard haar niet te aanvaarden en zulks niet alsnog binnen een periode van twaalf maanden na het in werking treden van de wijziging doen, na verloop dier periode ophouden Partij bij dit Protocol te zijn.

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

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

7. Partijen, welke met betrekking tot een wijziging een verklaring overeenkomstig het derde lid van dit artikel hebben afgelegd of overeenkomstig het vijfde lid van hun bezwaar hebben kennis gegeven, kunnen deze verklaring onderscheidenlijk dat bezwaar ten allen tijde intrekken door een aan de Secretaris-Generaal gerichte kennisgeving. De wijziging is dan voor de betrokken Partij van kracht met ingang van het tijdstip van ontvangst der kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

ARTIKEL 61.

Dit Protocol kan met inachtneming van een termijn van een jaar worden opgezegd door een daartoe strekkende kennisgeving aan de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties, die daarvan mededeling doet aan de Staten, welke het Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toetreden. Na verloop van deze termijn treedt het Protocol voor de Partij, welke het aldus heeft opgezegd, buiten werking.

ARTIKEL 62.

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

ARTIKEL 63.

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

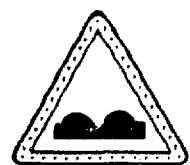
ARTIKEL 64.

1. Afgezien van de kennisgevingen ingevolge artikel 5, lid 5, artikel 58, artikel 60, leden 1, 3 en 5 en artikel 61, stelt de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties de in het eerste lid van artikel 56 bedoelde Staten in kennis van :

- (a) ondertekeningen, bekrachtigingen en toetredingen overeenkomstig artikel 56;
- (b) kennisgevingen overeenkomstig artikel 57 met betrekking tot de toepasselijkheid van dit Protocol voor bepaalde gebieden;
- (c) verklaringen, waarbij Staten overeenkomstig het derde lid van artikel 60 wijzigingen van het Protocol aanvaarden;
- (d) bezwaren tegen wijzigingen van het Protocol, door Staten overeenkomstig het vijfde lid van artikel 60 ter kennis van de Secretaris-Generaal gebracht;
- (e) het tijdstip van in werking treden van wijzigingen van het Protocol overeenkomstig het derde en vijfde lid van artikel 60;
- (f) het tijdstip, waarop een Staat overeenkomstig het vierde lid van artikel 60 heeft opgehouden Partij bij het Protocol te zijn;
- (g) het intrekken van bezwaren tegen een wijziging overeenkomstig het zevende lid van artikel 60;
- (h) de lijst van Staten, gebonden door een wijziging van het Protocol;
- (i) opzeggingen van het Verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeerstekens van 30 Maart 1931 overeenkomstig artikel 59 van dit Protocol;
- (j) opzeggingen van dit Protocol overeenkomstig artikel 61.

2. Het origineel van dit Protocol wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal, die aan de in het eerste lid van artikel 56 bedoelde Staten gewaarmerkte afschriften er van doet toekomen.

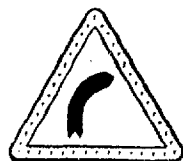
3. De Secretaris-Generaal is gemachtigd dit Protocol bij het in werking treden te registreren.



I,1



I,2



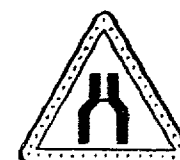
I,3



I,12^a



I,12^b



I,13



I,4



I,5



I,6



I,14



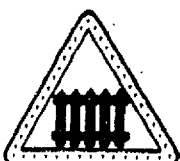
I,15



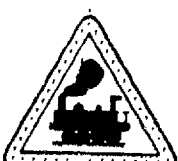
I,16



I,7



I,8



I,9



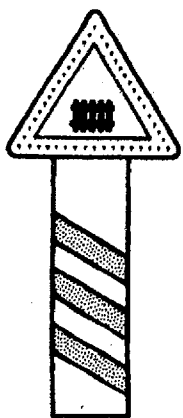
I,17



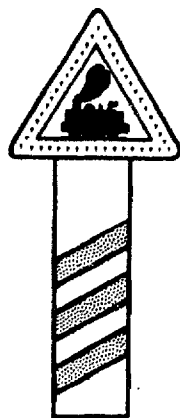
I,18



I,19



I,8^a



I,9^a



I,8/9^b



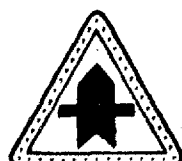
I,8/9^c



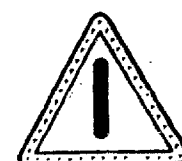
I,10



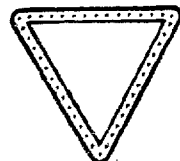
I,11



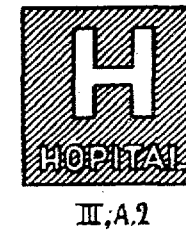
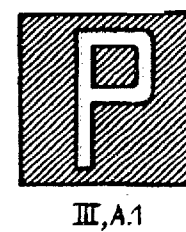
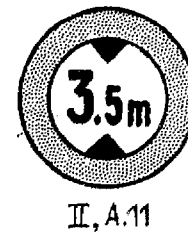
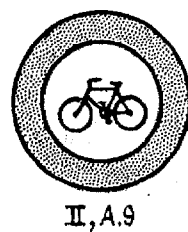
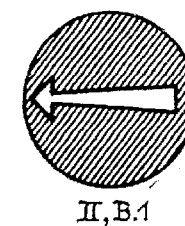
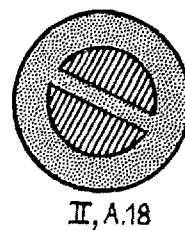
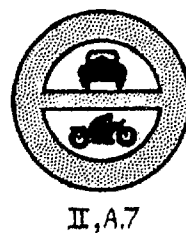
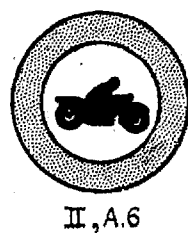
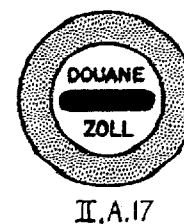
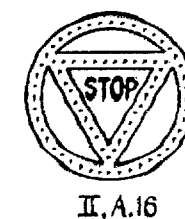
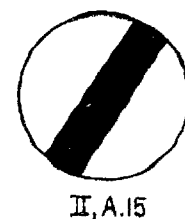
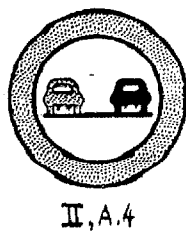
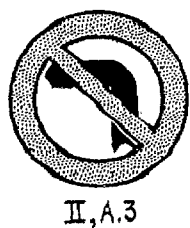
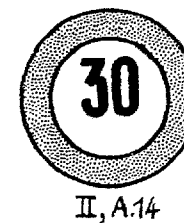
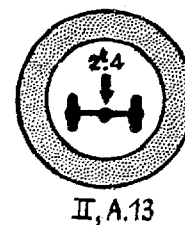
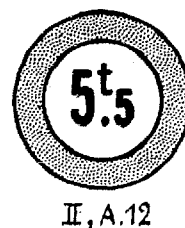
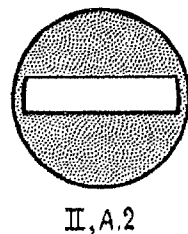
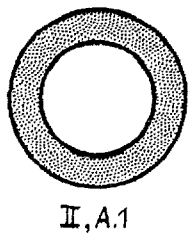
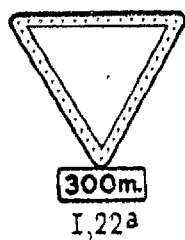
I,20

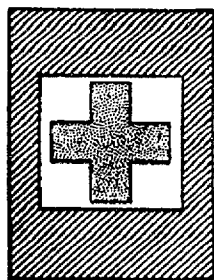


I,21

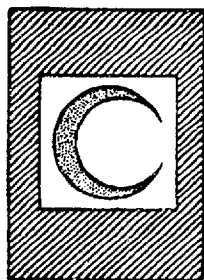


I,22

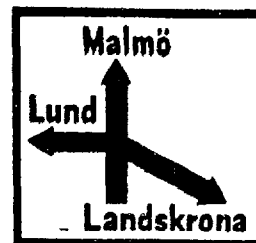




III, A.3



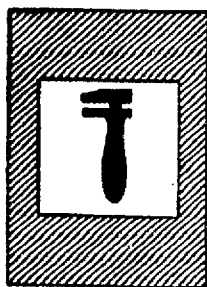
III, A.4



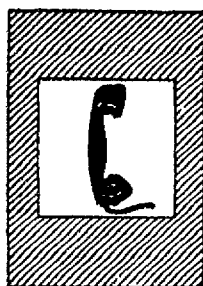
III, B.1^a



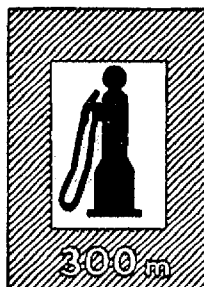
III, B.1^b



III, A.5



III, A.6



III, A.7



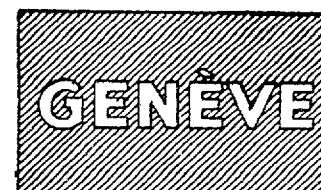
III, B.2^a



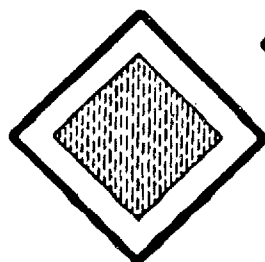
III, B.2^b



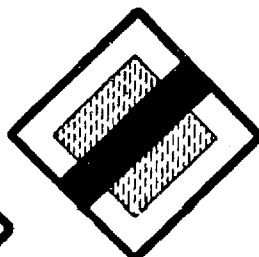
III, C.1^a



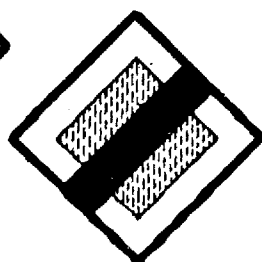
III, C.1^b



III, A.8



III, A.9

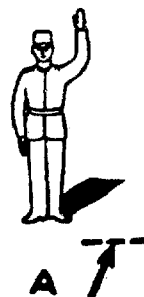


200m

III, A.9^a



III, C.2^a



A



B



C

En foi de quoi les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le dix-neuf septembre, mil neuf cent quarante-neuf.

Afghanistan,

Albanie,

Argentine,

Australie,

Autriche,

Herman DAHLEN.

Compte tenu de la réserve relative au paragraphe 1 de l'article 45, mentionnée au paragraphe 7 (f) de l'Acte final de la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles.

Belgique,

F. BLONDEEL.

Bolivia,

Brésil,

Bulgarie,

Birmanie,

République Socialiste Soviétique de Biélorussie,

Canada,

Chili,

Chine,

Colombie,

Costa-Rica,

Cuba,

Tszechoslovaquie,

V. OUTRATA.

28 décembre 1949.

Danemark,

K BANG.

A. BLOM-ANDERSEN.

République Dominicaine,

Equateur,

Egypte,

A. K. SAFWAT.

Salvador,

Ethiopie,

Finlande,

France,

Lucien HUBERT.

Grèce,

Guatemala,

Haïti,

Honduras,

Hongrie,

Islande,

Inde,

B. N. RAU.

29 décembre 1949.

Iran,

Irak,

Ten blyke waarvan de ondergetekende vertegenwoordigers, nadat zij elkander hun volmachten hebben overgelegd en deze in goede en behoorlijke vorm hebben bevonden, dit Protocol hebben ondertekend.

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

Afghanistan,

Albanië,

Argentinië,

Australië,

Oostenrijk,

Herman DAHLEN.

Onder het voorbehoud met betrekking tot paragraaf 1 van artikel 45 als bedoeld in paragraaf 7 (f) van de Slotacte van de Conferentie voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen.

België,

F. BLONDEEL.

Bolivia,

Brazilië,

Bulgarije,

Birma,

Wit-Russische Socialistische Sowjet Republiek,

Canada,

Chili,

China,

Columbia,

Costa-Rica,

Cuba,

Tsjechoslowakije,

V. OUTRATA.

28 December 1949.

Denemarken,

K BANG.

A. BLOM-ANDERSEN.

De Dominicaanse Republiek,

Ecuador,

Egypte,

A. K. SAFWAT.

Salvador,

Ethiopië,

Finland,

Frankrijk,

Lucien HUBERT.

Griekenland,

Guatemala,

Haïti,

Honduras,

Hongarije,

IJsland,

India,

B. N. RAU.

29 December 1949.

Iran,

Irak,

Irlande,

Israël,
M. KAHANY,
M. LUBARSKY.

Italie,
M. Enrico MELLINI.

Liban,
Sous réserve de ratification,
J. MIKAOUÏ.

Libéria,

Luxembourg,
R. LOGELIN.

Mexique,

Pays-Bas,
J. J. OYEVAAR.

Nouvelle-Zélande,

Nicaragua,

Norvège,
Axel RONNING.

Compte tenu de la réserve relative au paragraphe 5 de l'article 15, mentionnée au paragraphe 7 (e) de l'Acte final de la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles.

Pakistan,

Panama,

Paraguay,

Pérou,

Philippines,

Pologne,

Portugal,

Roumanie,

Arabie Saoudite,

Suède,

Gösta HALL.
Compte tenu de la réserve relative au paragraphe 5 de l'article 15, mentionnée au paragraphe 7 (e) de l'Acte final de la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles.

Suisse,

Heinrich ROTHMUND,
Robert PLUMEZ,
Paul GOTTRET.

Syrie,

Thaïlande,

Transjordanie,

Turquie,

République Socialiste Soviétique d'Ukraine,

Union Sud-Africaine,

Union des Républiques Socialistes Soviétiques,

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

Etats-Unis d'Amérique,

Uruguay,

Vénézuela,

Yemen,

Yougoslavie,
Ljub. KOMNENOVIC.

Ierland,

Israël,
M. KAHANY,
M. LUBARSKY.

Italië,
M. Enrico MELLINI.

Libanon,
Onder voorbehoud van ratificatie,
J. MIKAOUÏ.

Liberia,

Luxembourg,
R. LOGELIN.

Mexico,

Nederland,
J. J. OYEVAAR.

Nieuw-Zeeland,

Nicaragua,

Noorwegen,
Axel RONNING.

Onder voorbehoud met betrekking tot paragraaf 5 van artikel 15 als bedoeld in paragraaf 7 (e) van de Slotacte van de Conferentie voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen.

Pakistan,

Panama,

Paraguay,

Peru,

De Philippijnen,

Polen,

Portugal,

Roemenië,

Saoedi Arabië,

Zweden,

Gösta HALL.
Onder voorbehoud met betrekking tot paragraaf 5 van artikel 15 als bedoeld in paragraaf 7 (e) van de Slotacte van de Conferentie voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen.

Zwitserland,

Heinrich ROTHMUND,
Robert PLUMEZ,
Paul GOTTRET.

Syrië,

Thailand,

Transjordanie,

Turkije,

Oekraïense Socialistische Sowjet Republiek,

De Unie van Zuid-Afrika,

De Unie van Socialistische Sowjet Republieken,

Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland,

De Verenigde Staten van Amerika,

Uruguay,

Venezuela,

Yemen,

Joegoslavië,
Ljub. KOMNENOVIC.

PROTOCOLE RELATIF AUX PAYS OU TERRITOIRES PRESENTEMENT OCCUPES.

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

En foi de quoi les représentants soussignés ont signé le présent Protocole.

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

Afghanistan,
Albanie,
Argentine,
Australie,
Autriche,
Belgique,
F. BLONDEEL.

Bolivie,
Brésil,
Bulgarie,
Birmanie,

République Socialiste Soviétique de Biélorussie,

Canada,
Chili,
Chine,
Colombie,
Costa-Rica,
Cuba,

Tchécoslovaquie,

Danemark,
K. BANG,
A. BLOM-ANDERSEN.

République Dominicaine,
T. F. FRANCO.

Equateur,
Egypte,
A. K. SAFWAT.

Salvador,

Ethiopie,

Finlande,

France,
Lucien HUBERT.

Grèce,

Guatemala,

Haïti,

Honduras,

Hungary,

Islande,

Inde,
N. RAGHAVAN PILLAI.

(Vertaling)

PROTOCOL BETREFFENDE THANS BEZETTE LANDEN OF GEBIEDEN.

Geen bepaling van Hoofdstuk VII van het Verdrag nopens het wegverkeer wordt geacht te belétten, dat de Economische en Sociale Raad uitnodigingen tot toetreding tot het Verdrag richt tot thans bezette landen of gebieden, of dat voor en namens dergelijke landen of gebieden toetreding tot het Verdrag plaats vindt.

Ten blijke waarvan de ondergetekende vertegenwoordigers dit Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Genève, de 19^{de} September 1949 in één exemplaar in de Engelse en Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Het origineel wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die gewaarmerkte afschriften er van zendt aan elk der Regeringen, welke werden uitgenodigd vertegenwoordigers naar de Conferentie af te vaardigen.

Afghanistan,
Albanië,
Argentinië,
Australië,
Oostenrijk,
België,
F. BLONDEEL.

Bolivia,
Brazilië,
Bulgarije,
Birma,

Wit-Russische Socialistische Sowjet Republiek,

Canada,
Chili,
China,
Columbia,
Costa-Rica,
Cuba,

Tsjechoslowakije,

Denemarken,
K. BANG,
A. BLOM-ANDERSEN.

De Dominicaanse Republiek,
T. F. FRANCO.

Ecuador,
Egypte,
A. K. SAFWAT.

Salvador,

Ethiopië,

Finland,

Frankrijk,
Lucien HUBERT.

Griekenland,

Guatemala,

Haïti,

Honduras,

Hongarije,

IJsland,

India,
N. RAGHAVAN PILLAI.

Iran,
Irak,
Irlande,
Israël,
Italie,
 M. Enrico MELLINI.
Liban,
 J. MIKAOUÏ.
 Sous réserve de ratification.
Libéria,
Luxembourg,
 R. LOGELIN.
Mexique,
Pays-Bas,
 J. J. OYEVAAR.
Nouvelle-Zélande,
Nicaragua,
Norvège,
 Axel RONNING.
Pakistan,
Panama,
Paraguay,
Pérou,
Philippines,
 Rodolfo MASLOG.
Pologne,
Portugal,
Roumanie,
Arabie Saoudite,
Suède,
 Gösta HALL.
Suisse,
 Heinrich ROTHMUND,
 Robert PLUMEZ,
 Paul GOTTRET.
Syrie,
Thaïlande,
Transjordanie,
Turquie,
République Socialiste Soviétique d'Ukraine,
Union Sud-Africaine,
 H. BRUNE.
Union des Républiques Socialistes Soviétiques,
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,
 C. A. BIRTCHNELL.
Etats-Unis d'Amérique,
 Henry H. KELLY,
 Herbert S. FAIRBANK.
Uruguay,
Vénézuëla,
Yémen,
Yougoslavie.

Iran,
Irak,
Ierland,
Israël,
Italië,
 M. Enrico MELLINI.
Libanon,
 J. MIKAOUÏ.
 Onder voorbehoud van ratificatie.
Liberta,
Luxemburg,
 R. LOGELIN.
Mexico,
Nederland,
 J. J. OYEVAAR.
Nieuw-Zeeland,
Nicaragua,
Noorwegen,
 Axel RONNING.
Pakistan,
Panama,
Paraguay,
Peru,
De Philippijnen,
 Rodolfo MASLOG.
Polen,
Portugal,
Roemenië,
Saoedi Arabië,
Zweden,
 Gösta HALL.
Zwitserland,
 Heinrich ROTHMUND,
 Robert PLUMEZ,
 Paul GOTTRET.
Syrië,
Thailand,
Transjordanië,
Turkije,
Oekraïense Socialistische Sowjet Republiek,
De Unie van Zuid Afrika,
 H. BRUNE.
De Unie van Socialistische Sowjet Republieken,
Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland,
 C. A. BIRTCHNELL.
De Verenigde Staten van Amerika,
 Henry H. KELLY,
 Herbert S. FAIRBANK.
Uruguay,
Venezuela,
Yemen,
Joegoslavië.

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

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

« Le Conseil économique et social charge le Secrétaire général :

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

« (a) la Convention internationale relative à la circulation routière;

« (b) la Convention internationale relative à la circulation automobile;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Autriche,
Belgique,
Bulgarie,
Chili,
Danemark,
République Dominicaine,
Egypte,
Etats-Unis d'Amérique,
France,
Guatemala,
Inde,
Iran,
Israël,
Italie,

Liban,
Luxembourg,
Nicaragua,
Norvège,
Pays-Bas,
Philippines,
Pologne,
Royaume-Uni,
Suède,
Suisse,
Thaïlande,
Union Sud-Africaine,
Tchécoslovaquie,
Yougoslavie.

(Vertaling)

SLOTACTE VAN DE CONFERENTIE DER VERENIGDE NATIES VOOR WEGVERKEER EN VERKEER MET MOTORRIJTUIGEN.

1. De Conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen werd bijeengeroepen door de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties overeenkomstig resolutie 174 B (VII), aangenomen door de Economische en Sociale Raad op 28 Augustus 1948.

Deze resolutie luidt als volgt :

« De Economische en Sociale Raad draagt de Secretaris-Generaal op :

1. Een Conferentie van Regeringen bijeen te roepen, niet later dan in Augustus 1949, voor het sluiten van een nieuw wereldverdrag betreffende wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen, daar de twee wereldverdragen van 1926, met name :

« (a) het internationale Verdrag betreffende wegverkeer;

« (b) het internationale Verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen;

alsmede het daaraan gevolgde Verdrag van 1931 tot het brengen van eenheid in de verkeerstekens, zijn verouderd. Onder meer zullen de Conferentie als uitgangspunt dienen de ontwerptekst van de Commissie voor het verkeer te land en op de binnenwateren van de Economische Commissie voor Europa, zijnde het resultaat van een door die commissie verrichte studie, en de tekst van het Verdrag van 1943 ter regeling van het Inter-Amerikaanse automobielverkeer;

« 2. De Economische Commissie voor Europa te verzoeken de bovenbedoelde ontwerptekst zo spoedig mogelijk te doen voltooien en toe te zenden aan de Secretaris-Generaal;

« 3. De andere regionale commissie uit te nodigen desgewenst rapporten over dit onderwerp over te leggen;

« 4. De bovenbedoelde teksten toe te zenden aan alle Regeringen, welke tot de Conferentie worden uitgenodigd;

« 5. Een voorlopige agenda voor de Conferentie op te stellen;

« 6. (a) Tot deelneming aan de Conferentie uit te nodigen alle Staten, welke ten tijde, waarop de Conferentie wordt bijeengeroepen, lid zijn van de Verenigde Naties, alsmede de Staten niet-leden der Verenigde Naties, welke waren uitgenodigd tot deelneming aan de Maritieme Conferentie der Verenigde Naties, en

(b) De Regeringen der uitgenodigde Staten te verzoeken hun gedelegeerden volmacht te verlenen tot ondertekening onder voorbehoud van aanvaarding van het Verdrag, dat ter Conferentie mocht worden gesloten;

« 7. De gespecialiseerde lichamen en de intergouvernementele- en internationale organisaties op dit terrein, voor zoveel daartoe aanleiding bestaat, uit te nodigen waarnemers naar de Conferentie te zenden;

Besluit, dat het recht om ter Conferentie een stem uit te brengen, mag worden uitgeoefend door alle Staten, leden der Verenigde Naties, alsmede door die Staten, niet-leden, welke overeenkomstig het hierboven onder 6 (a) bepaalde zijn uitgenodigd en partij zijn bij een der hierboven onder 1 aangehaalde Verdragen. »

2. De Conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen is gehouden van 23 Augustus 1949 tot en met 19 September 1949.

De Regeringen van de volgende Staten waren ter Conferentie door delegaties vertegenwoordigd :

Oostenrijk
België
Bulgarije
Chili
Tsjecho-Slowakije
Denemarken
De Dominicaanse Republiek
Egypte
Frankrijk
Guatemala
India
Iran
Israël
Italië

Libanon
Luxemburg
Nederland
Nicaragua
Noorwegen
De Philippijnen
Polen
Zweden
Zwitserland
Thailand
De Unie van Zuid-Afrika
De Verenigde Staten van Amerika
Het Verenigd Koninkrijk
Joegoslavië

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

Australie,	Equateur,
Brésil,	Mexique,
Canada,	Turquie.

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

A. — Organisations intergouvernementales :

Organisation internationale du Travail;
Commission intérimaire de l'Organisation internationale du Commerce;
Institut international pour l'unification du droit privé.

B. — Organisations non gouvernementales :

Chambre de Commerce internationale;
Fédération internationale des ouvriers du transport;
Organisation internationale de normalisation;
Union internationale des transports routiers;
Bureau permanent international des Constructeurs d'automobiles;
Comité général de l'Alliance internationale de Tourisme et de la Fédération internationale de l'Automobile;
Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge;
Inter-American Federation of Automobile Clubs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(e) Admission d'une réserve faite par la Suède et la Norvège sur le paragraphe 5 de l'Article 14 du Protocole relatif à la Signalisation routière, et formulée comme suit :

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

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

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

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

De Regeringen van de volgende Staten waren ter Conferentie door waarnemers vertegenwoordigd :

Australië	Ecuador
Brazilië	Mexico
Canada	Turkije

De volgende organisaties waren door waarnemers vertegenwoordigd :

A. — Intergouvernementele organisaties :

De Internationale Arbeidsorganisatie;
De Interim-Commissie van de Internationale Organisatie voor de Handel;
Het Internationale Instituut voor Unificatie van het Privaatrecht.

B. — Niet-gouvernementele organisaties :

De Internationale Kamer van Koophandel;
De Internationale Transportarbeidersbond;
De Internationale Organisatie voor Normalisatie;
De Internationale Unie voor Wegverkeer;
Het Permanente Internationale Bureau van Automobielfabrikanten;
Het Comité Général de l'Alliance Internationale de Tourisme et de la Fédération Internationale de l'Automobile;
Het Verbond van Rode-Kruis Verenigingen;
De Inter-Amerikaanse Federatie van Automobiellclubs.

3. De Conferentie heeft als uitgangspunt voor de besprekingen gebruikt de ontwerp-tekst, opgesteld door de Commissie voor het verkeer te land en op de binnenwateren van de Economische Commissie voor Europa en het Verdrag van 1943 ter Regeling van het Inter-Amerikaanse Automobiellverkeer.

4. Op grond van haar beraadslagingen, zoals vastgelegd in de verslagen van de onderscheiden commissies en de voltallige zittingen, heeft de Conferentie opgesteld en voor ondertekening opengesteld het Verdrag nopens het wegverkeer.

5. Daarenboven heeft de Conferentie opgesteld en voor ondertekening opengesteld een Protocol nopens de verkeerstekens.

6. De Conferentie heeft voorts opgesteld en voor ondertekening opengesteld een Protocol tot uitleg van Hoofdstuk VII betreffende de toetreding tot het Verdrag van thans bezette landen of gebieden.

7. In de loop der werkzaamheden heeft de Conferentie bepaalde andere besluiten genomen, waarvan hieronder melding is gemaakt :

(a) een resolutie betreffende internationale proeven in verband met het vaststellen van aanvaardbare normen voor getemperde lichten van motorrijtuigen, van welke resolutie de tekst aan deze Slotacte is toegevoegd;

(b) een resolutie betreffende periodieke opgaven inzake wijzigingen van het Verdrag nopens het wegverkeer, van welke resolutie de tekst aan deze Slotacte is toegevoegd;

(c) een resolutie betreffende andere problemen inzake het internationale wegverkeer, van welke resolutie de tekst aan deze Slotacte is toegevoegd;

(d) dat er geen bezwaar bestaat tegen een voorbehoud van de zijde van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot artikel 26 van het Verdrag nopens het wegverkeer, luidende :

Dat rijwielen, in het internationale verkeer toegelaten tot het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, van het vallen der duisternis en gedurende de nacht, alsmede zo dikwijls de weersomstandigheden het noodzakelijk maken, slechts een wit licht aan de voorzijde voeren en aan de achterzijde een rood licht, een rode reflector en een wit vlak overeenkomstig de nationale wetgeving van het Verenigd Koninkrijk;

(e) dat er geen bezwaar bestaat tegen een voorbehoud van de zijde van Zweden en Noorwegen met betrekking tot het vijfde lid van artikel 15 van het Protocol betreffende de verkeerstekens, inhoudende :

Dat het gebruik van het Andreaskruis bij bewaakte spoorwegovergangen in Zweden en Noorwegen is toegestaan;

(f) dat er geen bezwaar bestaat tegen een voorbehoud van de zijde van Oostenrijk met betrekking tot het eerste lid van artikel 45 van het Protocol betreffende de verkeerstekens, inhoudende :

Dat de speciale kentekens voor bepaalde wegen in Oostenrijk zowel cirkelvormig als rechthoekig van vorm mogen zijn;

(g) Overwegende, dat het Verdrag nopens het wegverkeer, getekend te Genève op 19 September 1949, onder meer dient ter vervanging van het Verdrag van 1943 ter regeling van het Inter-Amerikaanse automobiellverkeer, heeft de Conferentie besloten de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties te verzoeken een geautoriseerde Spaanse vertaling van het Verdrag nopens het wegverkeer te doen opstellen en deze te voegen bij de Engelse en Franse teksten, wanneer hij gewaarmerkte

fiées conformes aux Gouvernements, conformément aux dispositions de l'Article 35 de la Convention;

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

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

En foi de quoi les représentants soussignés ont signé le présent Acte final.

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

Autriche,
Herman DAHLEN.

Belgique,
F. BLONDEEL.

Bulgarie,
D. DIANKOV.

Chili,
Ramon RODRIGUEZ.

Tchécoslovaquie,
Dr. Jaroslav DVORAK.

Danemark,
K. BANG,
A. BLOM-ANDERSEN.

République Dominicaine,
T. F. FRANCO.

Egypte,
A. K. SAFWAT.

France,
Lucien HUBERT.

Guatemala,
A. DUPONT-WILLEMIN.

Inde,
Raghavan PILLAI.

Iran,
General F. HOMAYOUNFAL.

Israël,
M. KAHANY,
M. LUBARSKY.

Italie,
M. Enrico MELLINI.

Liban,
J. MIKAOUI.

Luxembourg,
R. LOGELIN.

Pays-Bas,
J. J. OYEVAAR.

Nicaragua,

Norvège,
Axel RONNING.

Philippines,
Rodolfo MASLOG.

afschriften daarvan doet toekomen aan de Regeringen overeenkomstig artikel 35 van het Verdrag;

(h) de Conferentie heeft het feit in aanmerking genomen, dat het onmogelijk is thans tot overeenstemming te geraken over een wereldomvattend uniform stelsel van verkeerstekens, dat voor alle betrokken landen aanvaardbaar zou zijn en heeft daarom besloten, het hierboven onder 5 bedoelde Protocol op te stellen, hetwelk mede een serie tekens omvat, ter ondertekening of toetreding door die landen, welke mochten wensen Partij bij dat Protocol te worden.

Met het oog op het algemene verlangen op den duur te geraken tot de opstelling van een wereldomvattend stelsel van verkeerstekens, achtte de Conferentie het evenwel wenselijk, dat de Economische en Sociale Raad de Commissie voor Verkeer en Verkeersmiddelen belast met de taak de aangelegenheid verder te onderzoeken, voor zover nodig met de bijstand van deskundigen en de Raad te adviseren, welke stappen verder moeten worden genomen om tot zulk een wereldomvattend overeenkomst terzake van een uniform stelsel te geraken.

Ten blijk waarvan de ondergetekende vertegenwoordigers deze Slotacte hebben ondertekend.

Gedaan te Genève de 19^{de} September 1949 in één exemplaar in de Engelse en Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Het origineel wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties, die gewaarmerkte afschriften ervan doet toekomen aan elk der Regeringen, welke werden uitgenodigd vertegenwoordigers naar de Conferentie te zenden.

Oostenrijk,
Herman DAHLEN.

België,
F. BLONDEEL.

Bulgarie,
D. DIANKOV.

Chili,
Ramon RODRIGUEZ.

Tsjechoslowakije,
Dr. Jaroslav DVORAK.

Denemarken,
K. BANG,
A. BLOM-ANDERSEN.

De Dominicaanse Republiek,
T. F. FRANCO.

Egypte,
A. K. SAFWAT.

Frankrijk,
Lucien HUBERT.

Guatemala,
A. DUPONT-WILLEMIN.

India,
Raghavan PILLAI.

Iran,
General F. HOMAYOUNFAL.

Israël,
M. KAHANY,
M. LUBARSKY.

Italië,
M. Enrico MELLINI.

Libanon,
J. MIKAOUI.

Luxemburg,
R. LOGELIN.

Nederland,
J. J. OYEVAAR.

Nicaragua,

Noorwegen,
Axel RONNING.

De Philippijnen,
Rodolfo MASLOG.

Pologne.
Dr. T. BIASAGA,
Dr. S. MIELECH,
F. WICHRZYCKI.

Suède.
Gösta HALL.

Suisse.
Heinrich ROTHMUND,
Robert PLUMEZ,
Paul GOTTRET.

Thaïlande.
L. D. BHAKDI.

Union Sud-Africaine.
H. BRUNE.

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.
C. A. BIRTCHNELL.

Etats-Unis d'Amérique.
Henry H. KELLY,
Herbert S. FAIRBANK.

Yougoslavie.
Ljub. KOMMENOVIC.

Le Président de la Conférence.
J. J. OYEVAAR.

Le Secrétaire exécutif.
Branko LUKAC.

Observateurs :

Australie.
F. FARAKER.

Brésil.

Canada.
J. A. IRVIN.

Equateur.
Alex. GASTELU.

Mexique.
R. GONZALEZ SOSA.

Turquie.

RESOLUTION AU SUJET D'ESSAIS INTERNATIONAUX CONCERNANT L'ETABLISSEMENT DE NORMES ACCEPTABLES POUR L'ECLAIRAGE DES FEUX-CROISEMENT DES AUTOMOBILES.

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

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

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

Polen.
Dr. T. BIASAGA,
Dr. S. MIELECH,
F. WICHRZYCKI.

Zweden.
Gösta HALL.

Zwitserland.
Heinrich ROTHMUND,
Robert PLUMEZ,
Paul GOTTRET.

Thailand.
L. D. BHAKDI.

De Unie van Zuid-Afrika.
H. BRUNE.

Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland.
C. A. BIRTCHNELL.

De Verenigde Staten van Amerika.
Henry H. KELLY,
Herbert S. FAIRBANK.

Joegoslavië.
Ljub. KOMMENOVIC.

De Voorzitter van de Conferentie.
J. J. OYEVAAR.

De Uitvoerende Secretaris.
Branko LUKAC.

Waarnemers :

Australië.
F. FARAKER.

Brazilië.

Canada.
J. A. IRVIN.

Ecuador.
Alex. GASTELU.

Mexico.
R. GONZALEZ SOSA.

Turkije.

RESOLUTIE BETREFFENDE INTERNATIONALE PROEVEN IN VERBAND MET HET VASTSTELLEN VAN AANVAARDBARE NORMEN VOOR GETEMPERDE LICHTEN VAN MOTORRIJTUIGEN.

De Conferentie der Verenigde Naties
voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen,

Gezien het feit, dat de werkkommissie van Verkeersaangelegenheden van de Economische Commissie voor Europa bij de voorbereiding, op verzoek van de Economische en Sociale Raad, van ontwerp-bepalingen ter verwerking in een Verdrag betreffende wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen de Internationale Organisatie voor Normalisatie had uitgenodigd ontwerp-bepalingen over te leggen betreffende de verlichting van motorrijtuigen en in het bijzonder betreffende getemperde lichten, een aangelegenheid, welke die Organisatie (I.S.O.) bestudeert in samenwerking met de Internationale Commissie voor de Verlichting (I.C.I.);

Na kennisneming van de brief van 29 Juli 1949 van de voorzitter der Nederlandse Nationale Commissie van de I.C.I. aan de Secretaris-Generaal van de I.S.O., waarbij hij mededeelt, dat de Nederlandse Nationale Commissie bereid was van 26 September 1949 af een serie vergelijkende proeven uit te voeren met betrekking tot koplichten van motorrijtuigen;

Etant donné que ni l'I. C. I. ni l'I. S. O. ne sont en mesure de prendre à leur charge les frais de ses essais qui ont été estimés à 18.000 florins,

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

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

RESOLUTION RELATIVE A LA RECAPITULATION PERIODIQUE DES AMENDEMENTS A LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIERE.

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

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

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

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

RESOLUTION RELATIVE A D'AUTRES PROBLEMES CONCERNANT LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX.

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

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

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

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

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

Overwegende, dat noch de I. C. I., noch de I. S. O. in staat zijn de met deze proeven gemoeide onkosten te dragen, welke op f 18.000 worden geschat;

Erkent, dat deze vergelijkende proeven met het oog op een wereld-omvattende overeenkomst betreffende bepalingen inzake getemperde lichten van motorrijtuigen in de kortst mogelijke tijd moeten worden uitgevoerd.

En beveelt dienovereenkomstig aan, dat de Verenigde Naties de nodige maatregelen nemen om de I. C. I. in staat te stellen de proeven uit te voeren en de resultaten ervan mede te delen aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, ter doorzending aan de Regeringen, welke waren uitgenodigd tot bijwoning van de Conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen.

RESOLUTIE BETREFFENDE PERIODIEKE OPGAVEN INZAKE WIJZIGINGEN VAN HET VERDRAG NOPENS HET WEGVERKEER.

**De Conferentie der Verenigde Naties
voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen,**

Overwegende, dat de oplossing, aanvaard met betrekking tot de procedure voor wijzigingen van het Verdrag nopens het wegverkeer en de Bijlagen daarvan, na verloop van enige jaren kan leiden tot een toestand, waarbij de Staten, partijen bij dit Verdrag, zijn gebonden door verscheidene onderling verschillende teksten,

Teneinde de Staten nauwkeurig op de hoogte te houden van de verplichtingen, welke voor de onderscheiden Verdragsluitende Partijen voortvloeien uit het aannemen of verwerpen van een bepaalde wijziging van het Verdrag of de Bijlagen daarvan,

Verzoekt de Secretaris-Generaal zo dikwijls zulks nodig wordt geacht en in ieder geval drie jaren na het in werking treden van het Verdrag aan de Verdragsluitende Staten een overzicht te verstrekken van de oorspronkelijke en de gewijzigde bepalingen, welke ten tijde der kennisgeving van toepassing zijn voor de onderscheiden Verdragsluitende Staten.

RESOLUTIE BETREFFENDE ANDERE VRAAGSTUKKEN INZAKE HET INTERNATIONALE WEGVERKEER.

**De Conferentie der Verenigde Naties
voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen,**

(a) Overwegende, dat de reeds aangevangen werkzaamheden zich uitbreiden en in de toekomst wellicht worden voortgezet onder auspiciën van de Economische Commissie voor Europa en soortgelijke instellingen,

Beveelt aan, dat de Commissie voor Verkeer en Verkeersmiddelen op gezette tijden overzichten samenstelt van de voortgang dier werkzaamheden en de overige ontwikkeling van zaken betreffende het internationale wegverkeer en op grond van die overzichten de Economische en Sociale Raad adviseert, in welk opzicht verdere internationale werkzaamheid wenselijk is, hetzij door middel van een conferentie, hetzij anderszins, en

(b) Overwegende de verklaring, afgelegd door de vertegenwoordiger van het Comité Général de l'Alliance internationale de Tourisme et de la Fédération internationale de l'automobile betreffende de wenselijkheid een meer verbreide instemming te bevorderen met het ontwerp van het internationale Douaneverdrag nopens het toeristenverkeer, opgesteld onder auspiciën van de Economische Commissie voor Europa,

Verzoekt de Secretaris-Generaal de aandacht der Staten te vestigen op het aanvullende Protocol van het Akkoord, behelzende de voorlopige toepasselijkverklaring van de ontwerpen van het internationale Douane-verdrag nopens het toeristenverkeer, het Verdrag nopens het beroepsvervoer langs de weg en het Verdrag nopens het internationale goederenvervoer langs de weg, getekend te Genève op 16 juni 1949.

**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.**

ARTICLE PREMIER.

Les soussignés, dûment autorisés, se sont mis d'accord pour compléter la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière du 19 septembre 1949 sur les points suivants :

Convention sur la Circulation Routière.

AD ARTICLE 9.

Tout véhicule peut laisser les refuges à sa droite ou à sa gauche à l'exception des cas :

1. Où une flèche apposée sur le refuge impose le passage sur l'un des côtés du refuge;
2. Où le refuge est placé dans l'axe d'une chaussée à double sens de circulation, le véhicule devant alors laisser le refuge à sa gauche dans les pays où le sens de la circulation est à droite ou à sa droite dans les pays où le sens de la circulation est à gauche.

AD ARTICLE 24.

1. Les permis de conduire délivrés aux invalides et qui comportent une mention précisant qu'ils ne sont valables que pour des véhicules spécialement aménagés pour tenir compte de l'invalidité, constituent une catégorie de permis au sens du paragraphe 1 de l'article 24.
2. Cette mention devra comporter, à l'encre rouge, le mot « RESTREINT » ainsi que le numéro d'immatriculation du véhicule aménagé pour l'invalidité du conducteur.

AD ANNEXE I.

Les cycles pourvus de moteur auxiliaire ne sont pas considérés comme des automobiles à condition qu'ils aient les caractéristiques normales du cycle quant à leurs possibilités d'emploi.

Protocole relatif à la Signalisation Routière.

AD ARTICLE 5.

- (a) Les symboles visés au paragraphe 1 de l'article 5 seront internationalement adoptés.
- (b) Des indications supplémentaires ne seront tolérées que pour faciliter l'interprétation du signal ou en préciser la signification.
- (c) Avant la communication au Secrétaire général des Nations Unies, telle qu'elle est prévue au paragraphe 5, les Parties Contractantes s'engagent à soumettre à un comité, qui sera constitué sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe ou d'un autre organisme qui viendrait à lui être substitué et dans lequel elles seront représentées, les symboles nouveaux qu'elles ont l'intention de créer, en vue d'arriver à un accord préalable.

AD ARTICLE 19.

Les limites des chantiers seront signalées par des barrières peintes de bandes alternées blanches et rouges et, en outre, de nuit, par des lanternes ou dispositifs réfléchissants rouges.

**Europese overeenkomst
houdende aanvulling
van het verdrag nopens het wegverkeer
en het
Protocol nopens de verkeerstekens van 1949,
ondertekend op 16 September 1950, te Genève.**

(Vertaling)

ARTIKEL 1.

De ondergetekenden, behoorlijk gemachtigd, zijn overeengekomen om het Verdrag nopens het wegverkeer en het Protocol nopens de verkeerstekens van 19 September 1949 aan te vullen wat betreft de volgende punten:

Verdrag nopens het wegverkeer.

AD ARTIKEL 9.

Ieder voertuig mag de vluchtheuvelts links of rechts voorbijrijden behalve in geval:

1. een op het vluchtheuveltje aangebrachte pijl de zijde aanduidt waarop moet worden voorbijgereden;
2. het vluchtheuveltje gelegen is in de as van een rijbaan met dubbele verkeersrichting, dat dan rechts moet worden voorbijgereden in de landen waar het verkeer rechts geschiedt en links in de landen waar het verkeer links geschiedt.

AD ARTIKEL 24.

1. De aan invaliden uitgereikte rijbewijzen waarop een beding voorkomt dat ze slechts geldig zijn voor voertuigen die speciaal gebouwd zijn om rekening te houden met de invaliditeit, vormen een categorie rijbewijzen in de zin van paragraaf 1 van artikel 24.
2. Dit beding moet, in rode inkt, het woord « BEPERKT » omvatten alsmede het inschrijvingsnummer van het voertuig dat speciaal is uitgerust om rekening te houden met de invaliditeit van de bestuurder.

AD BIJLAGE 1.

De met een hulpmotor uitgeruste rijwielen worden niet als motorvoertuigen beschouwd op voorwaarde dat ze de normale karakteristieken van het rijwiel hebben wat hun gebruiksmogelijkheden betreft.

Protocol nopens de Verkeerstekens.

AD ARTIKEL 5.

- (a) De symbolen bedoeld in paragraaf 1 van artikel 5 zullen internationaal worden aangenomen.
- (b) Aanvullende aanduidingen zullen niet geduld worden tenzij om de interpretatie van het teken te vergemakkelijken of er de betekenis van te preciseren.
- (c) De Verdragsluitende Partijen verbinden er zich toe enig nieuw symbool dat zij voornemens zijn aan te nemen, aan een Comité dat onder de auspiciën van de Economische Commissie voor Europa of van enig ander organisme dat in de plaats er van zou komen, zal worden opgericht en waarin zij zullen vertegenwoordigd zijn voor het bereiken van een overeenkomst te onderwerpen alvorens die nieuwe symbolen aan de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties worden medegedeeld zoals bepaald in paragraaf 5.

AD ARTIKEL 19.

De grenzen van werken op de weg zullen door middel van afsluitbomen met afwisselend rood en wit geschilderde strepen en daarenboven 's nachts door middel van rode lampen of reflectoren worden aangeduid.

AD ARTICLE 25.

Le symbole prévu à l'article 25, paragraphe 1, sera obligatoirement employé dans le signal « AUTRES DANGERS ».

AD ARTICLE 26.

Le triangle rouge évidé ne sera pas employé pour l'indication des divers dangers énumérés aux articles 12 à 25.

AD ARTICLE 33.

Le mot « STOP » figurera obligatoirement dans le signal « ARRET A L'INTERSECTION ».

AD ARTICLE 53.

1. Le feu rouge doit toujours être placé en haut et le feu vert en bas.
2. Lorsqu'un signe complémentaire est prévu pour préciser la nature des feux, indépendamment de leur position, ce signe sera constitué par une barre horizontale opaque au travers du feu rouge.

AD ARTICLE 55.

(a) Le signal supplémentaire d'identification des itinéraires, qui est destiné à indiquer les grandes routes de trafic international (routes qui, d'accord avec les autres Etats Contractants intéressés, ont été désignées comme telles par l'Etat sur le territoire duquel elle se trouvent, en vue d'assurer la continuité des itinéraires et l'uniformité des caractéristiques techniques) sera de forme rectangulaire.

(b) Le signal, composé d'une inscription blanche sur fond vert foncé, comportera la lettre E suivie du numéro attribué à l'itinéraire en chiffres arabes.

(c) Le signal peut être apposé sur d'autres signaux ou combinés avec eux.

(d) Ses dimensions seront telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent comprendre facilement les indications qu'il donne.

ARTICLE 2.

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion des pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe et Parties à la Convention sur la circulation routière ainsi qu'au Protocole relatif à la signalisation routière du 19 septembre 1949.

2. Les instruments d'adhésion et, s'il y a lieu, de ratification, seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui les notifiera à tous les pays visés au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 3.

Le présent Accord pourra être dénoncé au moyen d'un préavis de six mois donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation aux autres Parties Contractantes. A l'expiration de ce délai de six mois, l'Accord cessera d'être en vigueur pour la Partie Contractante qui l'a dénoncé.

ARTICLE 4.

1. Dès l'entrée en vigueur de la Convention et du Protocole du 19 septembre 1949 visés à l'article premier, le présent Accord entrera en vigueur à condition que trois des pays Parties à cette Convention et à ce Protocole soient devenus Parties audit Accord.

2. Il prendra fin si, à un moment quelconque, le nombre des Parties Contractantes est inférieur à trois.

ARTICLE 5.

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties Contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à fin de décision, à la requête d'une quelconque des Parties Contractantes intéressées, devant une Commission arbitrale, pour laquelle toute Partie Contractante intéressée désignera un membre et dont le président sera désigné par le Secrétaire général des Nations Unies.

AD ARTIKEL 25.

Het in artikel 25, paragraaf 1, bedoeld symbool moet verplicht worden gebruikt in het teken « ANDER GEVAAR ».

AD ARTIKEL 26.

De uitgesneden rode driehoek mag niet worden gebruikt ter aanduiding van de verschillende gevaren bedoeld in de artikels 12 tot 25.

AD ARTIKEL 33.

Het woord « STOP » moet verplicht in het teken « STOP BIJ KRUISPUNT » voorkomen.

AD ARTIKEL 53.

1. Het rood licht moet steeds van boven en het groen licht steeds van onder geplaatst zijn.
2. Wanneer een bijkomend teken voorzien is om de aard van de lichten onafhankelijk van hun stand te preciseren, zal dit teken bestaan uit een ondoorschijnende horizontale streep dwars door het rood licht.

AD ARTIKEL 55.

(a) Het bijkomend teken voor het identificeren der trajecten dat bedoeld is om de grote internationale verkeerswegen aan te duiden (wegen die met de overeenstemming van de andere betrokken Verdragsluitende Staten door de Staat op wiens grondgebied ze lopen, als dusdanig werden aangewezen ter aanduiding van doorlopende trajecten en eenvormige technische karakteristieken) zal een vierkante vorm hebben.

(b) Het teken, bestaande uit witte letters op donkergroene grond, zal de letter E dragen gevolgd door het nummer van het traject in Arabische cijfers.

(c) Het teken mag op andere tekens zijn aangebracht of er mede gecombineerd zijn.

(d) De afmetingen er van zullen zodanig zijn dat de bestuurders van zeer snel rijdende voertuigen gemakkelijk de er door gegeven aanduidingen kunnen begrijpen.

ARTIKEL 2.

1. Onderhavige overeenkomst is tot 30 Juni 1951 voor ondertekening opengesteld en, na die datum, voor toetreding door de landen die aan de werkzaamheden van de Economische Commissie voor Europa deelnemen en Partij zijn van het Verdrag nopens het Wegverkeer en van het Protocol nopens de Verkeerstekens van 19 September 1949.

2. De toetredings- en, eventueel, de bekrachtigingsoorkonden zullen worden neergelegd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties, die daarvan mededeling doet aan al de landen bedoeld onder paragraaf 1 van dit artikel.

ARTIKEL 3.

Deze Overeenkomst mag worden opgezegd mits een praeadvies van zes maand aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties die daarvan mededeling doet aan de andere Verdragsluitende Partijen. Na het verschijnen van de termijn van zes maand zal de Overeenkomst ophouden van kracht te zijn voor de Verdragsluitende Partij die ze heeft opgezegd.

ARTIKEL 4.

1. Deze Overeenkomst zal in werking treden bij het in werking treden van het Verdrag en het Protocol van 19 September 1949 waarvan sprake in artikel 1, op voorwaarde dat drie van de Staten die Partij zijn van het bedoeld Verdrag en Protocol, Partij geworden zijn van de Overeenkomst.

2. Ze zal eindigen wanneer het aantal Verdragsluitende Partijen op enig ogenblik minder dan drie bedraagt.

ARTIKEL 5.

Ieder geschil tussen twee of meer Verdragsluitende Partijen met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst, hetwelk de Partijen door onderhandeling of anderszins niet kunnen oplossen, kan door elk van de Verdragsluitende Partijen ter beslissing aanhangig gemaakt worden bij een arbitrage-commissie, waarvoor elk van de Verdragsluitende Partijen een lid zal aanwijzen en waarvan de Voorzitter door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties zal worden aangewezen.

ARTICLE 6.

1. L'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en transmettra une copie certifiée conforme à chacun des pays visés à l'article 2, paragraphe 1.

2. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer le présent Accord au moment de son entrée en vigueur.

En foi de quoi les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

Albanie.

Autriche.

Belgique.

Baron F. DE KERCHOVE.

Bulgarie.

Biélorussie.

Tchécoslovaquie.

Danemark.

Egypte.

Finlande.

France.

M. LOUËT.

Grèce.

Hongrie.

Islande.

Irak.

Irlande.

Israël.

Italie.

Royaume Hachémite du Jordan.

Liban.

Luxembourg.

R. LOGELIN.

Pays-Bas.

Sous réserve de ratification
J. OYEVAAR.

Norvège.

Pologne.

Portugal.

Roumanie.

Suède.

Suisse.

Syrie.

Turquie.

Ukraine.

Union des Républiques Socialistes Soviétiques.

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Yougoslavie.

Ing. Zivorad DJUKIC.

ARTIKEL 6.

1. Het origineel van deze Overeenkomst wordt neergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die aan elk van de in artikel 3, paragraaf 1 bedoelde landen een gewaarmerkt afschrift er van doet toekomen.

2. De Secretaris-Generaal is er toe gemachtigd deze Overeenkomst bij het in werking treden er van, te registreren.

Ten blyke waarvan de ondergetekende vertegenwoordigers nadat zij elkander hun volmachten hebben overgelegd, en deze in goede en behoorlijke vorm hebben bevonden, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Genève, de zestienste September negentienhonderd vijftig, in één exemplaar in de Engelse en Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Albanië.

Oostenrijk.

België.

Baron F. DE KERCHOVE.

Bulgarije.

Witrussische S. S. R.

Tsjechoslowakije.

Denemarken.

Egypte.

Finland.

Frankrijk.

M. LOUËT.

Griekenland.

Hongarije.

IJsland.

Irak.

Ierland.

Israël.

Italië.

Hachemitisch Koninkrijk Jordanië.

Libanon.

Luxemburg.

R. LOGELIN.

Nederland.

Onder voorbehoud van ratificatie,
J. OYEVAAR.

Noorwegen.

Polen.

Portugal.

Roemenië.

Zweden.

Zwitserland.

Syrië.

Turkije.

Oekraïense S. S. R.

De Unie van Socialistische Sowjet Republieken.

Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland.

Joegoslavië.

Ing. Zivorad DJUKIC.

Accord européen
portant application de l'article 23
de la
Convention sur la circulation routière de 1949
concernant
les dimensions et poids des véhicules
admis à circuler sur certaines routes
des parties contractantes,
signé à Genève, le 16 septembre 1950.

Les Parties Contractantes,

Réunies sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe à Genève.

Désireuses de développer et d'intensifier, dans la plus grande mesure compatible avec les exigences de la sécurité routière, la circulation des véhicules sur les routes dont elles ont le droit de réglementer l'usage,

Considérant que l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949 prévoit la conclusion d'accords régionaux désignant certaines routes des Parties Contractantes, sur lesquelles sont admis à circuler les véhicules dont les dimensions et poids maxima n'excèdent pas les chiffres fixés à l'annexe 7 de ladite Convention,

Sont Convenues des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER.

Les routes désignées par les Parties Contractantes à l'annexe au Présent Accord seront ouvertes à la circulation des véhicules dont les dimensions et poids maxima autorisés, à vide ou en charge, sous réserve qu'aucun véhicule ne devra transporter une charge dépassant la charge déclarée admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation, ne dépassant pas les dimensions et poids maxima prévus à l'annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949.

ARTICLE 2.

1. A tout moment, toute Partie Contractante pourra notifier au Secrétaire général des Nations Unies qu'à dater de sa notification, elle exclut, pendant une période limitée ou illimitée, telle ou telle route désignée à l'annexe ci-jointe, de l'application du présent Accord.

2. A tout moment, toute Partie Contractante pourra notifier au Secrétaire général des Nations Unies qu'à dater de sa notification, elle désigne une nouvelle route autre que celles désignées à l'annexe ci-jointe sur laquelle seront admis à circuler les véhicules dont les dimensions et poids maxima, à vide ou en charge, ne dépassent pas les dimensions et poids maxima prévus à l'annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949.

3. Le Secrétaire général portera à la connaissance des autres Parties Contractantes les notifications visées ci-dessus.

ARTICLE 3.

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion des pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe.

2. Les instruments d'adhésion et, s'il y a lieu, de ratification, seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui les notifiera à tous les pays visés au paragraphe 1 de cet article.

ARTICLE 4.

Le présent Accord pourra être dénoncé au moyen d'un préavis de six mois donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation aux autres Parties Contractantes. A l'expiration de ce délai de six mois, l'Accord cessera d'être en vigueur pour la Partie Contractante qui l'aura dénoncé.

Europese overeenkomst
houdende toepassing van het artikel 23
van het
verdrag nopens het wegverkeer van 1949,
betreffende
de afmetingen en gewichten der
op zekere wegen van de verdragsluitende partijen
toegelaten voertuigen,
ondertekend op 16 September 1950, te Genève.
(Vertaling)

De Verdragsluitende Partijen,

Vergaderd onder de auspiciën van de Economische Commissie voor Europa te Genève,

Verlangende het voertuigenverkeer op de wegen waarvan de gebruiksreglementering binnen hun bevoegdheid ligt, te ontwikkelen en te intensiveren in een zo hoge mate als met de verkeersveiligheid verenigbaar is;

Overwegende dat in artikel 23 van het Verdrag nopens het Wegverkeer van 1949 het aangaan voorzien is van gewestelijke overeenkomsten tot aanwijzing van bepaalde wegen der Verdragsluitende Partijen, waarop verkeer toegelaten is van voertuigen waarvan de maximale afmetingen en gewichten niet groter zijn dan de in de bijlage 7 tot het voornoemd Verdrag vastgestelde cijfers,

Zijn de navolgende bepalingen overeengekomen :

ARTIKEL 1.

De wegen die door de Verdragsluitende Partijen aangewezen zijn in de bijlage tot deze Overeenkomst, zullen toegankelijk zijn voor het verkeer met voertuigen waarvan de toegestane maximumafmetingen en -gewichten, onverschillig of het voertuig ledig of geladen is, en met dien verstande dat voertuigen niet zwaarder mogen beladen zijn dan toegestaan door het bevoegde gezag van het land van inschrijving, niet groter zijn dan de maximumafmetingen en -gewichten, vastgesteld in de bijlage 7 tot het Verdrag nopens het Wegverkeer van 1949.

ARTIKEL 2.

1. Iedere Verdragsluitende Partij kan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties er te allen tijde kennis van geven dat zij met ingang van de datum der kennisgeving de een of andere in de bijlage aangewezen weg voor een beperkte tijd van de toepassing van deze Overeenkomst uitzondert.

2. Iedere Verdragsluitende Partij kan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties er van in kennis stellen dat zij met ingang van de datum der kennisgeving, buiten de in de bijlage aangewezen wegen, een nieuwe weg aanwijst waarop verkeer toegelaten is met voertuigen waarvan de maximumafmetingen en -gewichten, onverschillig of ze ledig of geladen zijn, niet meer bedragen dan de maximumafmetingen en -gewichten, vastgesteld in de bijlage 7 tot het Verdrag nopens het Wegverkeer van 1949.

3. De Secretaris-Generaal zal de bovenbedoelde kennisgevingen aan de andere Verdragsluitende Partijen mededelen.

ARTIKEL 3.

1. Deze Overeenkomst is tot 30 Juni 1951 opengesteld voor ondertekening en, na die datum, voor toetreding door de landen die aan de werkzaamheden van de Economische Commissie voor Europa deelnemen.

2. De toetredings- en, eventueel, de bekrachtigingsoorkonden worden neergelegd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties, die er kennis zal van geven aan al de in paragraaf 1 van dit artikel bedoelde landen.

ARTIKEL 4.

Deze Overeenkomst kan met een termijn van zes maand worden opgezegd door een daartoe strekkende kennisgeving aan de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties, die daarvan mededeling doet aan de Verdragsluitende Partijen. Na verloop van die termijn treedt de Overeenkomst buiten werking voor de Verdragsluitende Partij die het aldus heeft opgezegd.

ARTICLE 5.

1. Le présent Accord entrera en vigueur lorsque trois des pays visés à l'article 3, paragraphe 1, ci-dessus, en seront devenus Parties Contractantes.

2. Il prendra fin si, à un moment quelconque, le nombre des Parties Contractantes est inférieur à trois.

ARTICLE 6.

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties Contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à fin de décision, à la requête d'une quelconque des Parties Contractantes intéressées, devant une commission arbitrale, pour laquelle toute Partie Contractante intéressée désignera un membre et dont le président sera désigné par le Secrétaire général des Nations Unies.

ARTICLE 7.

1. L'Original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en transmettra une copie certifiée conforme à chacun des pays visés à l'article 3, paragraphe 1.

2. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer le présent Accord au moment de son entrée en vigueur.

En foi de quoi les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

Albanie,

Autriche,

Belgique,

Baron F. DE KERCHOVE.

Bulgarie,

Biélorussie,

Tchécoslovaquie,

Danemark,

Egypte,

Finlande,

France,

M. LOUËT.

Grèce,

Hongrie,

Islande,

Irak,

Irlande,

Israël,

Italie,

Royaume Hachémite du Jordan,

Liban,

Luxembourg,
R. LOGELIN.

Pays-Bas,
Sous réserve de ratification,
J. OYEVAAR.

Norvège,

Pologne,

Portugal,

ARTIKEL 5.

1. Deze Overeenkomst treedt in werking wanneer drie van de hierboven in artikel 3, paragraaf 1 bedoelde landen er Verdragsluitende Partij zullen van geworden zijn.

2. Ze zal eindigen wanneer het aantal Verdragsluitende Partijen op enig ogenblik minder dan drie bedraagt.

ARTIKEL 6.

Ieder geschil tussen twee of meer der Verdragsluitende Partijen, met betrekking tot de uitleg of de toepassing van deze Overeenkomst, hetwelk de Partijen door onderhandeling noch anderszins kunnen oplossen, kan door elk der betrokken Verdragsluitende Partijen ter beslissing aanhangig worden gemaakt bij een arbitragecommissie, waarvoor elk van de betrokken Verdragsluitende Partijen een lid zal aanwijzen en waarvan de voorzitter door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties zal worden aangewezen.

ARTIKEL 7.

Het origineel van deze Overeenkomst wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die aan elk van de in artikel 3, paragraaf 1 bedoelde landen een gewaarmerkt afschrift er van doet toekomen.

2. De Secretaris-Generaal is er toe gemachtigd deze Overeenkomst bij het in werking er van treden te registreren.

Ten blijke waarvan de ondergetekende vertegenwoordigers, nadat zij elkander hun volmachten hebben overgelegd, en deze in goede en behoorlijke vorm hebben bevonden, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Genève, de zestiende September negentienhonderd vijftig, in één exemplaar in de Engelse en Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Albanië,

Oostenrijk,

België,

Baron F. DE KERCHOVE.

Bulgarije,

Witruussische S. S. R.,

Tsjechoslovakië,

Denemarken,

Egypte,

Finland,

Frankrijk,

M. LOUËT.

Griekenland,

Hongarije,

IJsland,

Irak,

Ierland,

Israël,

Italië,

Hachemitisch Koninkrijk Jordanië,

Libanon,

Luxemburg,
R. LOGELIN.

Nederland,
Onder voorbehoud van ratificatie,
J. OYEVAAR.

Noorwegen,

Polen,

Portugal,

Roumanie,

Suède,

Suisse,

Syrie,

Turquie,

Ukraine,

Union des Républiques Socialistes Soviétiques,

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

Yougoslavie,

Ing. Zivorad DJUKIC.

ANNEXE.

ROUTES OUVERTES A LA CIRCULATION DES
VEHICULES DONT LES DIMENSIONS ET POIDS
MAXIMA NE DEPASSENT PAS CEUX PREVUS
A L'ANNEXE 7 DE LA CONVENTION SUR LA
CIRCULATION ROUTIERE DE 1949.

Routes :	Luxembourg.	Km.
1. Luxembourg-Trèves	33.788	
2. Luxembourg-Remich	22.813	
3. Luxembourg-Thionville	13.355	
4. Luxembourg-Esch	19.655	
5. Luxembourg-Longwy	25.027	
6. Luxembourg-Arlon	18.118	
7. Luxembourg-Diekirch	36.187	
8. Mersch-Arlon	21.000	
9. Mersch-Larochette	10.398	
10. Remich-Grevenmacher, dite route de la Moselle	27.492	
11. Luxembourg-Echternach	33.364	
12. Luxembourg-St-Vith, dite route du nord	88.900	
13. Bous-Windhof, dite route des 3 cantons	41.450	
14. Diekirch-Grevenmacher	32.575	
15. Ettelbruck-Bastogne	30.720	
16. Diekirch-Stavelot	44.100	
17. Diekirch-Vianden	11.024	
18. Marbourg-Antoniushof	13.470	
19. Diekirch-Wasserbillig, dite route de la Sûre	49.118	
20. Cruchten-Medernsch	5.500	
21. Feulen-Grosbous	6.826	
22. Arlon-Colmar, dite route de l'Attert	27.760	
23. Reichlange-Martelange	19.300	
24. Useldange-Oberpallen	11.820	
25. Wiltz-Kautenbach	10.240	
26. Mersch-Colmar, dite route du Rost	8.370	
27. Ettelbruck-Friedhof	5.253	
28. Allerborn-Bastogne	2.174	
29. Wiltz-Nothumb	4.550	
30. Sandweiler-Bous, l'ancienne route de Remich	10.980	
31. Ehlerange-Bascharange	6.715	
32. Pétange-Athus	2.830	
33. Rodange-Athus	0.370	
Total	695.242	

Yougoslavie.

Routes :	Km.
1. Horgoc-Subotica-Belgrade-Kragujevac	326
4. Jesonice-Ljubljana	58
Liubliana-Rudnik	4
Zagreb-Belgrade	387
Belgrade-Pancevo	16
5. Trieste-Planina	58
Vrhnika-Ljubljana-Domzale	39
Zalec-Maribor-St-Ilj	87
6. Susak-Mrzlo Vodice	34
Karlovac-Zagreb	60
Zagreb-Cakovec	89
Total	1.158

Roemenië,

Zweden,

Zwitserland,

Syrië,

Turkije,

Oekraïense S. S. R.,

De Unie van Socialistische Sowjet Republieken,

Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland,

Joegoslavië,

Ing. Zivorad DJUKIC.

BIJLAGE.

WEGEN WAAROP VOERTUIGEN MOGEN
RIJDEN WAARVAN DE MAXIMUMAFMETIN-
GEN EN GEWICHTEN DEGENE NIET OVER-
SCHRIJDEN DIE VOORZIEN ZIJN IN DE
BIJLAGE 7 TOT HET VERDRAG VAN 1949
NOPENS HET WEGVERKEER.

Wegen :	Luxembourg.	Km.
1. Luxembourg-Trier	33.788	
2. Luxembourg-Remich	22.813	
3. Luxembourg-Thionville	13.355	
4. Luxembourg-Esch	19.655	
5. Luxembourg-Longwy	25.027	
6. Luxembourg-Arlon	18.118	
7. Luxembourg-Diekirch	36.187	
8. Mersch-Arlon	21.000	
9. Mersch-Larochette	10.398	
10. Remich-Grevenmacher, genaamd « route de la Moselle »	27.492	
11. Luxembourg-Echternach	33.364	
12. Luxembourg-S.-Vith, genaamd « route du nord »	88.900	
13. Bous-Windhof, genaamd « route des 3 cantons »	41.450	
14. Diekirch-Grevenmacher	32.575	
15. Ettelbruck-Bastenaken	30.720	
16. Diekirch-Stavelot	44.100	
17. Diekirch-Vianden	11.024	
18. Marburg-Antoniushof	13.470	
19. Diekirch-Wasserbillig, genaamd « route de la Sûre »	49.118	
20. Cruchten-Medernsch	5.500	
21. Feulen-Grosbous	6.826	
22. Arlon-Colmar, genaamd « route de l'Attert »	27.760	
23. Reichlange-Martelange	19.300	
24. Useldange-Oberpallen	11.820	
25. Wiltz-Kautenbach	10.240	
26. Mersch-Colmar, genaamd « route du Rost »	8.370	
27. Ettelbruck-Friedhof	7.253	
28. Allerborn-Bastenaken	2.174	
29. Wiltz-Nothumb	4.550	
30. Sandweiler-Bous, vroeger genaamd « route de Remich »	10.980	
31. Ehlerange-Bascharange	6.715	
32. Pétange-Athus	2.830	
33. Rodange-Athus	0.370	
Totaal	695.242	

Yougoslavië.

Wegen :	Km.
1. Horgoc-Subotica-Belgrado-Kragujevac	326
4. Jesonice-Ljubljana	58
Ljubljana-Rudnik	4
Zagreb-Belgrado	387
Belgrado-Pancevo	16
5. Trieste-Planina	58
Vrhnika-Ljubljana-Domzale	39
Zalec-Maribor-St-Ilj	87
6. Susack-Mrzlo Vodice	34
Karlovac-Zagreb	60
Zagreb-Cakovec	89
Totaal	1.158

Accord européen
portant application de l'article 3 de l'annexe 7
de la
Convention sur la circulation routière de 1949
concernant
les dimensions et poids des véhicules
admis à circuler sur certaines routes
des parties contractantes,
signé à Genève, le 16 septembre 1950.

Les Parties Contractantes,

Réunis sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe à Genève,

Désireuses de développer et d'intensifier, dans la plus grande mesure compatible avec les exigences de la sécurité routière, la circulation des véhicules sur les routes dont elles ont le droit de réglementer l'usage,

Considérant que l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949 prévoit la conclusion d'accords régionaux désignant les routes des Parties Contractantes sur lesquelles sont admis à circuler certains véhicules, conformément aux dispositions de l'annexe 7 de ladite Convention,

Considérant, d'autre part, que l'article 3 de l'annexe 7 prévoit que les Parties Contractantes pourront conclure des accords régionaux fixant des dimensions et poids maxima autorisés à des chiffres plus élevés que ceux de la liste contenue à ladite annexe,

Sont convenues des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER.

1. Sur les routes désignées à l'annexe ci-jointe par les Parties Contractantes au présent Accord, les dimensions et poids maxima autorisés, à vide ou en charge, sous réserve qu'aucun véhicule ne devra transporter une charge dépassant la charge déclarée admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation, sont les suivantes :

	Mètres
(a) Largeur totale	2,50
(b) Hauteur totale	4,00
(c) Longueur totale :	
Camions à deux essieux	10,00
Véhicules de transport de voyageurs à deux essieux	11,00 (1)
Véhicules à trois essieux ou plus	12,00
Véhicules articulés	14,00
Ensembles de véhicules couplés ne comportant qu'une remorque	18,00
Ensembles de véhicules couplés comportant deux remorques	22,00
(d) Poids maximum autorisé :	Tonnes métriques
(i) Sur un essieu simple ou sur chaque essieu d'un groupe de deux essieux couplés	10,00
(ii) Etant entendu que le poids maximum autorisé ne peut dépasser les limites ci-après :	
Véhicules à deux essieux	19,00
Véhicules à trois essieux	26,00
Véhicules articulés	35,00
Ensembles de véhicules couplés ne comportant qu'une remorque	40,00

(1) Pouvant être portée à 12 mètres sous la réserve que le porte-à-faux arrière ne dépasse pas les 6/10^m de l'empattement, ni la longueur absolue de 3,50 m.

Europese Overeenkomst
inzake toepassing van het artikel 3 van de bijlage 7
van het
verdrag van 1949 nopens het wegverkeer,
betreffende
de afmetingen en de gewichten van voertuigen
waarmede
op zekere wegen van de verdragsluitende partijen
mag gereden worden,
ondertekend op 16 September 1950, te Genève.
(Vertaling)

De Verdragsluitende Partijen,

Vergaderd onder de auspiciën van de Economische Commissie voor Europa te Genève,

Begerig het voertuigenverkeer in de grootste mate die verenigbaar is met de eisen der wegveiligheid, te ontwikkelen en te verhogen op de wegen waarvoor zij gerechtigd zijn het gebruik er van te regelen,

Overwegende dat het artikel 23 van het Verdrag van 1949 nopens het Wegverkeer het aangaan voorziet van regionale overeenkomsten waarbij de wegen van de Verdragsluitende Partijen worden aangeduid waarop zekere voertuigen mogen rijden overeenkomstig de bepalingen van bijlage 7 van het bedoeld Verdrag,

Overwegende anderdeels dat artikel 3 van de bijlage 7 bepaalt dat de Verdragsluitende Partijen regionale overeenkomsten mogen aangaan waarbij de maximum toegelaten afmetingen en gewichten hoger worden gesteld dan aangegeven is in de in de bijlage voorkomende tabel,

Hebben hun instemming betuigd met de volgende bepalingen :

ARTIKEL 1.

1. Op de wegen door de Verdragsluitende Partijen aangeduid in de bij onderhavige overeenkomst gevoegde bijlage, zullen, onder voorbehoud dat geen enkel voertuig een lading zal vervoeren die meer bedraagt dan die welke toelaatbaar verklaard is door de bevoegde overheid van het land waar het is ingeschreven, de toegestane maximaalafmetingen en gewichten, ledig of met lading, de volgende zijn :

	Meter
(a) Totale breedte	2,50
(b) Totale hoogte	4,00
(c) Totale lengte :	
Vrachtwagen met twee assen	10,00
Voertuigen voor personenvervoer met twee assen	11,00 (1)
Voertuigen met drie of meer assen	12,00
Gelede voertuigen	14,00
Combinatie van voertuigen met één aanhangwagen	18,00
Combinatie van voertuigen met twee aanhangwagens	22,00
(d) Toegestaan maximumgewicht :	Metrieke ton
(i) Per enkele as of per elke as of groep van twee gekoppelde assen	10,00
(ii) Met dien verstande dat het toegestaan maximumgewicht de volgende grenzen niet mag overschrijden :	
Voertuigen met twee assen	19,00
Voertuigen met drie assen	26,00
Gelede voertuigen	35,00
Combinatie van voertuigen met één aanhangwagen	40,00

(1) Kunnen tot 12 meter worden opgevoerd op voorwaarde dat de achteroverbouw 6/10 van de wielbasis of 3,50 m in totale lengte niet overschrijdt.

2. Tout ensemble de véhicules couplés dont la longueur dépasse 14 m. doit être muni d'un appareil récepteur permettant au conducteur de percevoir les avertissements des usagers de la route qui veulent le dépasser. Cette disposition entrera en vigueur un an après que les Parties Contractantes se seront mutuellement informées qu'elles ont pu agréer au moins un appareil remplissant des conditions techniques satisfaisantes.

ARTICLE 2.

1. A tout moment, toute Partie Contractante pourra notifier au Secrétaire général des Nations Unies qu'à dater de sa notification, elle exclut, pendant une période limitée ou illimitée, telle ou telle route désignée à l'annexe ci-jointe, de l'application du présent Accord.

2. A tout moment, toute Partie Contractante pourra notifier au Secrétaire général des Nations Unies qu'à dater de sa notification, elle désigne une nouvelle route autre que celles désignées à l'annexe ci-jointe, sur laquelle seront admis à circuler les véhicules dont les dimensions et poids maxima répondent aux dispositions du présent Accord.

3. Le Secrétaire général portera à la connaissance des autres Parties Contractantes les notifications visées ci-dessus.

ARTICLE 3.

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion des pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe.

2. Les instruments d'adhésion et, s'il y a lieu, de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui les notifiera à tous les pays visés au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 4.

Le présent Accord pourra être dénoncé au moyen d'un préavis de six mois donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation aux autres Parties Contractantes. A l'expiration de ce délai de six mois, l'Accord cessera d'être en vigueur pour la Partie Contractante qui l'aura dénoncé.

ARTICLE 5.

1. Le présent Accord entrera en vigueur lorsque trois des pays visés à l'article 3, paragraphe 1, ci-dessus en seront devenus Parties Contractantes.

2. Il prendra fin si, à un moment quelconque, le nombre des Parties Contractantes est inférieur à trois.

ARTICLE 6.

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties Contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à fin de décision, à la requête d'une quelconque des Parties Contractantes intéressées, devant une Commission arbitrale, pour laquelle toute Partie Contractante intéressée désignera un membre et dont le président sera désigné par le Secrétaire général des Nations Unies.

ARTICLE 7.

1. L'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en transmettra une copie certifiée conforme à chacun des pays visés à l'article 3, paragraphe 1.

2. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer le présent Accord au moment de son entrée en vigueur.

En foi de quoi les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

Albanie,

Autriche,

Belgique,

Baron F. DE KERKHOVE.

Bulgarie,

Biélorussie,

Tchécoslovaquie,

2. Elke combinatie van voertuigen waarvan de totale lengte 14 meter overschrijdt, moet voorzien zijn van een toestel waarbij de bestuurder de verwittiging kan waarnemen van de weggebruikers die hem willen inhalen. Deze bepaling zal in werking treden één jaar na de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkander zullen ter kennis gebracht hebben dat zij ten minste één toestel hebben goedgekeurd dat aan voldoende technische voorwaarden beantwoordt.

ARTIKEL 2.

1. Elke Verdragsluitende Partij mag steeds aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties notificeren dat ze met ingang van de datum van haar notificatie, deze of gene weg die op de hierbij gaande bijlage is aangegeven, voor een bepaalde of onbepaalde periode heeft uitgesloten wat de toepassing betreft van de onderhavige overeenkomst.

2. Elke Verdragsluitende Partij mag steeds aan de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties notificeren dat ze, met ingang van de datum van haar notificatie, een nieuwe weg, buiten die welke in de hierbij gaande bijlage zijn aangegeven, aanduidt waarop toegelaten is te rijden met voertuigen waarvan de maxima afmetingen en gewichten met de bepalingen van deze Overeenkomst overeenstemmen.

3. De Secretaris-Generaal zal de hierboven bedoelde notificatie ter kennis brengen van de andere Verdragsluitende Partijen.

ARTIKEL 3.

1. Deze Overeenkomst zal tot 30 Juni 1951 open zijn voor ondertekening en, na die datum, voor toetreding door landen die deel nemen aan de werken van de Economische Commissie van Europa.

2. De toetredings- en, eventueel, de bekrachtigingsoorkonden zullen worden neergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties die daarvan mededeling zal doen aan al de landen bedoeld onder paragraaf 1 van dit artikel.

ARTIKEL 4.

Deze Overeenkomst mag worden opgezegd mits een preadvies van zes maand aan de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties die daarvan mededeling doet aan de andere Verdragsluitende Partijen. Na het verschijnen van die termijn van zes maand zal de Overeenkomst ophouden van kracht te zijn voor de Verdragsluitende Partij die ze heeft opgezegd.

ARTIKEL 5.

1. Deze Overeenkomst zal in werking treden wanneer drie van de in bovenstaande artikel 3, paragraaf 1, bedoelde landen er Verdragsluitende Partij zullen van geworden zijn.

2. Ze zal eindigen indien het aantal Verdragsluitende Partijen op enig ogenblik minder dan drie bedraagt.

ARTIKEL 6.

Ieder geschil tussen twee of meer Verdragsluitende Partijen met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst, hetwelk de Partijen niet door onderhandeling of anderszins kunnen oplossen, kan door elk van de Verdragsluitende Partijen ter beslissing aanhangig gemaakt worden bij een arbitrage-commissie, waarvoor elk van de Verdragsluitende Partijen een lid zal aanwijzen en waarvan de voorzitter door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties zal worden aangewezen.

ARTIKEL 7.

1. Het origineel van deze Overeenkomst wordt neergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die aan elk van de in artikel 3, paragraaf 1 bedoelde landen een gewaarmerkt afschrift er van doet toekomen.

2. De Secretaris-Generaal is er toe gemachtigd deze Overeenkomst bij het in werking treden er van te registreren.

Ten blijke waarvan de ondergetekende vertegenwoordigers, nadat zij elkander hun volmachten hebben overgelegd, en deze in goede en behoorlijke vorm hebben bevonden, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Genève, de zestiende September negentienhonderd vijftig, in één exemplaar in de Engelse en Franse taal, zijnde beide talen gelijkelijk authentiek.

Albanie,

Oostenrijk,

België,

Baron F. DE KERCHOVE.

Bulgarije,

Witruissische S.S.R.,

Tsjechoslowakije,

Danemark,
 Egypte,
 Finlande,
 France,
 M. LOUËT.
 Grèce,
 Hongrie,
 Islande,
 Irak,
 Irlande,
 Israël,
 Italie,
 Royaume Hachémite du Jordan,
 Liban,
 Luxembourg,
 R. LOGELIN.
 Pays-Bas,
 Norvège,
 Pologne,
 Portugal,
 Roumanie,
 Suède,
 Suisse,
 Syrie,
 Turquie,
 Ukraine,
 Union des Républiques Socialistes Soviétiques,
 Royaume-Uni,
 Yougoslavie.

ANNEXE.

ROUTES OUVERTES A LA CIRCULATION DES
 VEHICULES DONT LES DIMENSIONS ET POIDS
 MAXIMA SONT PLUS ELEVES QUE CEUX
 PREVUS A L'ANNEXE 7 DE LA CONVENTION
 SUR LA CIRCULATION ROUTIERE DE 1949.

Luxembourg.

1. Itinéraires à trafic international (E) :

E. 9. Amsterdam-Gênes par Arlon-Steinfort-Luxembourg-Frisange
 (31.473 km.)-Metz.
 E. 42. Sarrebruck-Remich-Luxembourg-Echternach (56.177 km.).
 Total : 87.650 km.

2. Autres routes :

Routes :	km.
1. Luxembourg-Trèves	33,788
4. Luxembourg-Esch	19,655
5. Luxembourg-Longwy	25,027
7. Luxembourg-Diekirch	36,187
15. Ettelbruck-Bastogne	30,720
16. Diekirch-Stavelot	44,100

Total ... 189,477

Récapitulation :

1. Routes E.	87,650
2. Autres routes	189,477
Total	277,127

Denemarken,
 Egypte,
 Finland,
 Frankrijk,
 M. LOUËT.
 Griekenland,
 Hongarije,
 IJsland,
 Irak,
 Ierland,
 Israël,
 Italië,
 Hachemitsch Koninkrijk Jordanië,
 Libanon,
 Luxemburg,
 R. LOGELIN.
 Nederland,
 Noorwegen,
 Polen,
 Portugal,
 Roemenië,
 Zweden,
 Zwitserland,
 Syrië,
 Turkije,
 Oekraïense S. S. R.,
 De Unie van Socialistische Sowjet Republieken,
 Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland,
 Joegoslavië.

BIJLAGE.

WEGEN WAAROP MAG GEREDEN WORDEN
 MET VOERTUIGEN WAARVAN MAXIMA-
 AFMETINGEN EN -GEWICHTEN DEGENE
 OVERSCHRIJDEN DIE AANGEGEVEN ZIJN IN
 BIJLAGE 7 TOT HET VERDRAG VAN 1949
 NOPENS HET WEGVERKEER.

Luxembourg.

1. Internationaal verkeerswegen (E) :

E. 9. Amsterdam-Genoa via Aarlen-Steinfort-Luxembourg-Frisange-
 (31.473)-Metz.
 E. 42. Saarbrücken-Remich-Luxembourg-Echternach (56.177 km.).
 Totaal : 87.650 km.

2. Andere wegen :

Wegen :	Km.
1. Luxemburg-Trier	33,788
4. Luxemburg-Esch	19,655
5. Luxemburg-Longwy	25,027
7. Luxemburg-Diekirch	36,187
15. Ettelbrück-Bastenaken	30,720
16. Diekirch-Stavelot	44,100

Totaal ... 189,477

Samenvatting :

1. E Wegen	87,650
2. Andere wegen	189,477
Totaal	277,127

**Déclaration
sur la construction
de grandes routes de trafic international,
signée à Genève, le 16 septembre 1950.**

Les Soussignés, dûment autorisés,

Réunis sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe,

Conscients de la nécessité de développer en Europe le trafic routier international,

Considérant que, pour resserrer les relations entre les pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction ou de reconstruction de routes adaptées aux exigences du trafic international,

1. *Déclarent* qu'ils adoptent le projet de réseau routier tel qu'il est décrit à l'annexe I ci-jointe, à titre de plan concerté de construction ou de reconstruction de routes d'intérêt international qu'ils se proposent d'entreprendre dans le cadre de leur programme national de travaux publics ou suivant les possibilités de financement international.

2. Les soussignés déclarent en outre que la construction ou la reconstruction des routes visées à l'annexe I seront effectuées conformément aux caractéristiques fondamentales prévues au titre A de l'annexe II ci-jointe et s'engagent à veiller à ce que ces routes soient pourvues, éventuellement avec le concours d'organismes privés, des services auxiliaires prévus au titre B de ladite annexe.

3. Les routes visées à l'annexe I seront identifiées au moyen d'un signal spécial dont les caractéristiques sont données à l'annexe III.

4. La présente déclaration sera ouverte jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion de tous les pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe.

5. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en donnera notification à tous les pays visés au point 4 ci-dessus.

6. La présente déclaration entrera en vigueur le jour de sa signature.

7. L'original de la présente déclaration sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en délivrera une copie certifiée conforme à chacun des pays visés au point 4 ci-dessus.

8. Lorsqu'un des pays signataires ou adhérents désirera apporter une modification à l'une des annexes ci-jointes, il demandera que soit convoquée, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe ou de tout autre organisme qui viendrait à lui être substitué, une réunion de tous les pays signataires ou adhérents.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

Albanie.

Autriche.

Belgique.

Baron F. DE KERCHOVE.

Bulgarie.

Biélorussie.

Tchécoslovaquie.

Danemark.

Egypte.

Finlande.

France.
A. RUMPLER.

Grèce.

Hongrie.

**Verklaring
nopens de aanleg
van grote internationale verkeerswegen,
ondertekend op 16 September 1950, te Genève.
(Vertaling)**

De ondergetekenden, behoorlijk gemachtigd,

Vergaderd onder de auspiciën van de Economische Commissie voor Europa,

Bewust van de noodzakelijkheid het internationaal wegverkeer te ontwikkelen,

Overwegende dat het ter bevordering van de betrekkingen tussen de Europese landen essentieel is een geordend plan vast te leggen voor de aanleg of het hermaken van wegen die aan de eisen van het internationaal verkeer zijn aangepast.

1. *Verklaren* het voorgesteld wegensnet, beschreven in de hierbij gaande bijlage I, aan te nemen als een overlegd plan voor het aanleggen en hermaken van wegen van internationaal belang, die zij voornemens zijn uit te voeren in het raam van hun nationaal programma van openbare werken of volgens de internationale mogelijkheden van financiering.

2. De ondergetekenden verklaren daarenboven dat de aanleg of het hermaken van de wegen vermeld in de bijlage I zal geschieden overeenkomstig de karakteristieken uiteengezet in hoofdstuk A van de hierbij gaande bijlage II. De ondergetekenden verbinden er zich daarenboven toe er voor te waken dat de in de bijlage I vermelde wegen zullen voorzien worden van de auxiliaire diensten voorzien in de bijlage II, hoofdstuk B, eventueel met de medewerking van private ondernemingen.

3. De in de hierbij gaande bijlage I vermelde wegen zullen geïdentificeerd worden door middel van een speciaal teken beschreven in de bijlage III.

4. Deze verklaring is opgesteld voor ondertekening tot 30 Juni 1951 en, na die datum, voor toetreding door al de landen die deelnemen aan de werkzaamheden van de Economische Commissie voor Europa.

5. De toetredingsoorkonden zullen worden neergelegd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties, die de onder paragraaf 4 hierboven bedoelde landen daarvan mededeling zal doen.

6. Deze verklaring zal in werking treden op de datum van haar ondertekening.

7. Het origineel van deze verklaring zal worden neergelegd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties, die een voor eensluidend verklaard afschrift van de verklaring zal uitreiken aan de hierboven in paragraaf 4 vermelde landen.

8. Ingeval een van de ondertekenende of toetredende landen een van de hierbij gaande bijlagen wenst te wijzigen, zal dat land vragen dat een bijeenkomst van al de ondertekenende of toetredende landen zal worden belegd onder de auspiciën van de Economische Commissie voor Europa of van enig ander organisme dat in de plaats er van komen zou.

Gedaan te Genève, de zestiende September negentienhonderd vijftig, in één exemplaar, in de Engelse en Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Albanie.

Oostenrijk.

België.

Baron F. DE KERCHOVE.

Bulgarije.

Witruussische S. S. R.

Tsjechoslovakië.

Denemarken.

Egypte.

Finland.

Frankrijk.
A. RUMPLER.

Griekenland.

Hongarije.

Islande.
Irak,
Irlande,
Israël,
Italie,
Royaume Hachémite du Jordan,
Liban,
Luxembourg,
R. LOGELIN.
Pays-Bas,
Sous réserve de ratification,
J. OYEVAAR.
Norvège,
Pologne,
Portugal,
Roumanie,
Suède.
Suisse,
Syrie,
Turquie,
Ukraine,
Union des Républiques Socialistes Soviétiques.
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.
A. E. M. WALTER.
Yougoslavie,

ANNEXE I.

LISTE ET NUMEROS
DES ROUTES DU RESEAU INTERNATIONAL

A. — Grandes routes de trafic international.

E1 Londres - Paris - Nice - Rome - Palerme :

Londres - Southampton (bateau jusqu'à Havre).
Le Havre - Paris - Sens - Avallon - Chagny - Mâcon - Lyon -
Valence - Bollène - Aix-en-Provence - St-Raphaël - Nice - Vintimille -
Savone - Gênes - La Spezia - Apuania - Migliarino - Pise - Livourne
- Rome - Ponte Garigliano - Via-Domiziana - Naples - Pompéi -
Salerno - Catanzaro - Reggio de Calabre (ferry de Villa-San-Giovanni
et de Reggio de Calabre jusqu'à Messine).
Messine - Palerme.

E2 Londres - Lausanne - Milan - Brindisi :

Londres - Folkestone - Douvres (ferry jusqu'à Calais).
Calais - Laon - Reims - Vitry-le-François - St-Dizier - Dijon -
Dôle - Vallorbe - Lausanne - Martigny - Simplon - Arona - Milan -
Plaisance - Parme - Modène - Bologne - Forlì - Cesena - Rimini -
Ancône - Pescara - Foggia - Bari - Brindisi.

E3 Lisbonne - Paris - Stockholm :

Lisbonne - V. Franca de Xira - Coïmbra - Celorico da Beira - Vilar
Formoso.
Hendaye - Bordeaux - Tours - Paris - Lille - Courtrai - Gand -
Anvers - Hechtel - Venlo - Oberhausen - Hamm - Bielefeld - Oyn-
hausen - Hanovre - Hambourg - Neumunster - Schleswig - Flensburg -
Kolding - Vejle - Frederikshavn - (ferry jusqu'à Gothembourg et Lar-
vik. bateau jusqu'à Oslo).
Gothembourg - Orebro - Arboga - Södertälje - Stockholm.

IJsland,
Irak,
Ierland,
Israël,
Italië,
Hachemittisch Koninkrijk Jordanië,
Libanon,
Luxemburg,
R. LOGELIN.
Nederland,
Onder voorbehoud van ratificatie,
J. OYEVAAR.
Noorwegen,
Polen,
Portugal,
Roemenië,
Zweden,
Zwitserland,
Syrië,
Turkije,
Oekraïense S. S. R.,
De Unie van Socialistische Sowjet Republieken,
Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland,
A. E. M. WALTER.
Joegoslavië.

BIJLAGE I.

LIJST EN NUMMERS VAN DE WEGEN
VAN HET INTERNATIONAAL NET.

A. — Grote internationale verkeerswegen.

E1 Londen - Parijs - Nizza - Rome - Palermo :

Londen - Southampton (schip naar Le Havre).
Le Havre - Parijs - Sens - Avallon - Chagny - Mâcon - Lyon -
Valencia - Bollène - Aix-en-Provence - St-Raphaël - Nizza - Venti-
miglia - Savona - Genua - La Spezia - Apuania - Migliarino - Pisa -
Leghorn - Rome - Ponte Garigliano - Via-Domiziana - Napels - Pom-
peji - Salerno - Catanzaro - Reggio Calabria (ferry van Villa San
Giovanni en van Reggio Calabria naar Messina).
Messina - Palermo.

E2 Londen - Lausanne - Milaan - Brindisi :

Londen - Folkestone - Dover (ferry naar Calais).
Calais - Laon - Reims - Vitry-le-François - St-Dizier - Dijon -
Dôle - Vallorbe - Lausanne - Martigny - Simplon - Arona - Milaan -
Placenza - Parma - Modena - Bologna - Forlì - Cesena - Rimini -
Ancona - Pescara - Foggia - Bari - Brindisi.

E3 Lissabon - Parijs - Stockholm :

Lissabon - V. Franca de Xira - Coimbra - Celorico da Beira - Vilar
Formoso.
Hendaye - Bordeaux - Tours - Parijs - Rijsel - Kortrijk - Gent -
Antwerpen - Hechtel - Venlo - Oberhausen - Hamm - Bielefeld - Oeyn-
hausen - Hannover - Hamburg - Neumunster - Schleswig - Flensburg -
Kolding - Vejle - Frederikshavn (ferry naar Göteborg en naar Larvik,
schip naar Oslo).
Göteborg - Orebro - Arboga - Södertälje - Stockholm.

E4 Lisbonne - Berne - Copenhague - Stockholm - Helsinki :

(Lisbonne) - Cacilhas - Pegões - Elvas.
 Le Perthus - Narbonne - Nîmes - Montélimar - Valence - Chambéry - Genève - Nyon - Lausanne - Berne - Olten - Bâle - Karlsruhe - Mannheim - Frankfurt-sur-le-Main - Giessen - Hersfeld - Cassel - Göttingue - Northeim - Hanovre - Hambourg - Lübeck - Fehmarn - Vordingborg - Koge - Copenhague - Elsenor (ferry jusqu'à Helsingborg).
 Helsingborg - Värnamo - Jönköping - Linköping - Norrköping - Södertälje - Stockholm - Uppsala - Gävle - Hamrånge - Söderhamn - Sundsvall - Umeå - Haparanda - Tornio - Vaase - Tampere - Helsinki.

E5 Londres - Vienne - Budapest - Belgrade - Alexandroupolis :

Londres - Folkestone - Douvres (ferry jusqu'à Calais et Ostende).
 Calais - Ostende - Gand - Bruxelles - St-Trond - Liège - Aix-la-Chapelle - Cologne - Francfort-sur-le-Main - Aschaffenburg - Würzburg - Nuremberg - Ratisbonne - Straubing - Passau - Linz - Melk - Vienne - Nickelsdorf - Győr - Budapest - Szeged - Belgrade - Gevgeli - Salonique - Cavalla - Alexandroupolis.

E6 Rome - Berlin - Oslo - Skibotten :

Rome - Sienne - Florence - Pistoia - Bologne - Modène - Vérone - Trente - Bolzano - Brenner - Innsbruck - Griesen - München - Nuremberg - Hof - Leipzig - Berlin - Neubrandenburg - Stralsund - Sassnitz (ferry jusqu'à Trälleborg).
 Trälleborg - Malmö - Helsingborg - Falkenberg - Gothenbourg - Uddevalla - Svinesund - Moss - Oslo - Eidsvoll - Hamar - Otta - Dombås - Trondheim - Levanger - Narvik - Skibotten.

E7 Rome - Vienne - Varsovie :

Rome - Orte - Pérouse - Cesena - Forlì - Bologne - Ferrare - Padoue - Mestre - Cervignano - Udine - Tarvis - Villach - Bruck - Vienne - Drasenhofen - Brno - Olomouc - C. Tesin - Cracovie - Radom - Varsovie.

E8 Londres - La Haye - Berlin - Varsovie - (U. R. S. S.) :

Londres - Colchester - Harwich (ferry jusqu'à Hoek-van-Holland et Anvers, bateau jusqu'au Esbjerg).
 Hoek-van-Holland - La Haye - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Oeynhausen - Hanovre - Magdebourg - Berlin - Poznań - Krosniewice - Łódź - Varsovie (U. R. S. S.).

E9 Amsterdam - La Haye - Bâle - Gênes :

Amsterdam - Utrecht - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - Sarrebourg - Strasbourg - Mulhouse - Bâle - Olten - Lucerne - Arth - Andermatt - Lugano - Chiasso - Côme - Milan - Casteggio - Tortona - Serravalle - Gênes.

E10 Paris - Bruxelles - La Haye - Amsterdam :

Paris - Bapaume - Cambrai - Mons - Bruxelles - Anvers - Bréda - Rotterdam - La Haye - Amsterdam.

E11 Paris - Salzbourg :

Paris - Vitry-le-François - St-Dizier - Ligny-en-Barrois - Nancy - Sarrebourg - Strasbourg - Karlsruhe - Stuttgart - Augsburg - Munich - Rosenheim - Salzbourg.

E12 (Paris) - Prague - Varsovie - (Leningrad et Moscou) :

(Paris) - Ligny-en-Barrois - Metz - Sarrebruck - Mannheim - Heilbronn - Schwab. Hall - Nuremberg - Neustadt - Pilsen - Prague - Hradec Kralove - Nachod - Kłodzko - Wrocław - Łódź - Lowicz - Varsovie - Biłostok - (U. R. S. S. - Leningrad et Moscou).

E13 Lyon - Venise :

Lyon - Chambéry - Modane - Turin - Milan - Brescia - Vérone - Vicenza - Padoue - Mestre - Venise.

E14 Trieste - Prague - Szczecin :

Trieste - Ronchi - Udine - Tarvis - Villach - Salzbourg - Linz - Tabor - Prague - Mlada Boleslav - Jablonec - Nový Svět - Jelenia Góra - Szczecin.

E15 Hambourg - Berlin - Prague - (Budapest) :

Hambourg - Perleberg - Berlin - Dresde - Cínvald - Prague - Brno - Breclav - Bratislava - (Budapest).

E4 Lissabon - Bern - Copenhague - Stockholm - Helsinki :

(Lissabon) - Cacilhas - Pegres - Elvas.
 Le Perthus - Narbonne - Nîmes - Montélimar - Valence - Chambéry - Genève - Nyon - Lausanne - Bern - Olten - Bâle - Karlsruhe - Mannheim - Frankfurt-aan-de-Main - Giessen - Hersfeld - Kassel - Göttingen - Northeim - Hannover - Hamburg - Lübeck - Fehmarn - Vordingborg - Koge - Copenhague - Elsinor (ferry naar Helsingborg).
 Helsingborg - Värnamo - Jönköping - Linköping - Norrköping - Södertälje - Stockholm - Uppsala - Gävle - Hamrånge - Söderhamn - Sundsvall - Umeå - Haparanda - Tornio - Vaase - Tampere - Helsinki.

E5 Londen - Wenen - Budapest - Belgrado - Alexandroepolis :

Londen - Folkestone - Dover (ferry naar Calais en naar Oostende).
 Calais - Oostende - Gent - Brussel - St-Truiden - Luik - Aken - Keulen - Frankfurt-aan-de-Main - Aschaffenburg - Würzburg - Nuremberg - Regensburg - Straubing - Passau - Linz - Melk - Wenen - Nickelsdorf - Győr - Budapest - Szeged - Belgrado - Gevgeli - Salonika - Cavalla - Alexandroepolis.

E6 Rome - Berlijn - Oslo - Skibotten :

Rome - Siëna - Florence - Pistoia - Bologna - Modena - Verona - Trente - Bolzano - Brenner - Innsbruck - Griesen - München - Nuremberg - Hof - Leipzig - Berlijn - Neubrandenburg - Stralsund - Sassnitz (ferry naar Trälleborg).
 Trälleborg - Malmö - Helsingborg - Falkenberg - Göteborg - Uddevalla - Svinesund - Moss - Oslo - Eidsvoll - Hamar - Otta - Dombås - Trondheim - Levanger - Narvik - Skibotten.

E7 Rome - Wenen - Warschau :

Rome - Orte - Perugia - Cesena - Forlì - Bologna - Ferrara - Padua - Mestre - Cervignano - Udine - Tarvis - Villach - Bruck - Wenen - Drasenhofen - Brno - Olomouc - C. Tesin - Krakau - Radom - Warschau.

E8 Londen - Den Haag - Berlijn - Warschau (U. S. S. R.) :

Londen - Colchester - Harwich (ferry naar Hoek van Holland en naar Antwerpen, schip naar Esbjerg).
 Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Oeynhausen - Hannover - Maagdenburg - Berlijn - Poznań - Krosniewice - Łódź - Warschau (U. S. S. R.).

E9 Amsterdam - Den Haag - Bazel - Genua :

Amsterdam - Utrecht - Eindhoven - Maastricht - Luik - Bastenaken - Aarlen - Luxemburg - Metz - Sarrebourg - Straatsburg - Mulhouse - Bazel - Olten - Luzern - Arth - Andermatt - Lugano - Chiasso - Como - Milaan - Casteggio - Tortona - Serravalle - Genua.

E10 Parijs - Brussel - Den Haag - Amsterdam :

Parijs - Bapaume - Cambrai - Bergen - Brussel - Antwerpen - Breda - Rotterdam - Den Haag - Amsterdam.

E11 Parijs - Salzbourg :

Parijs - Vitry-le-François - St-Dizier - Ligny-en-Barrois - Nancy - Sarrebourg - Straatsburg - Karlsruhe - Stuttgart - Augsburg - München - Rosenheim - Salzbourg.

E12 (Parijs) - Praag - Warschau - (Leningrad en Moskou) :

(Parijs) - Ligny-en-Barrois - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Schwab. Hall - Neurenberg - Neustadt - Pilsen - Praag - Hradec Kralove - Nachod - Kłodzko - Wrocław - Łódź - Lowicz - Warschau - Białystok - (USSR - Leningrad en Moskou).

E13 Lyon - Venetië :

Lyon - Chambéry - Modana - Turin - Milaan - Brescia - Verona - Vicenza - Padua - Mestre - Venetië.

E14 Triëst - Praag Szczecin :

Triëst - Ronchi - Udine - Tarvis - Villach - Salzbourg - Linz - Tabor - Praag - Mlada Boleslav - Jablonec - Nový Svět - Jelenia Góra - Szczecin.

E15 Hamburg - Berlijn - Praag - (Budapest) :

Hamburg - Perleberg - Berlijn - Dresden - Cínvald - Praag - Brno - Breclav - Bratislava - (Budapest).

E16 Bratislava - Gdynia :

Bratislava - Zilina - C. Tesin - Cattowitz - Piotrkow - Lodz - Swiecie - Gdansk - Gdynia.

E17 Chagny - Salzburg :

Chagny - Dijon - Belfort - Bâle - Olten - Zurich - Winterthur - St-Gall - St-Margrethen - Innsbruck - Wörgl - Salzburg.

E18 Stavanger - Oslo - Stockholm :

Stavanger - Egersund - Kristiansund - Larvik - Horten - Drammen - Oslo - Orje - Karlstad - Örebro - Arboga - Linköping - Enköping - Stockholm.

E19 (Albanie) - Janina - Corinthe :

(Albanie) - Janina - Arta - Agrinion - Antirion - Rion - Corinthe.

E20 Koritza - Sofia :

Koritza - Florina - Vevi - Edessa - Salonique - Seres - Sofia.

E21 Aoste - Turin - Savone et Gênes.

E21a Martigny - Grand St-Bernard - Aoste.

E21b Genève - Bonneville - Mt. Blanc - Aoste.

E22 Berlin - Wrocław - Katowitz - Cracovie - Rzeszow - Przemyśl - (U. R. S. S.)

B. — Embranchements et rocales.

E31 Londres - St-Albans - Northampton - Doncaster - Scotch-Corner - Carlisle - Abington - Glasgow.

E32 Abington - Edimbourg.

E33 Northampton - Coventry - Cannock - Warrington - Liverpool.

E34 Cannock - Shrewsbury - Corwen - Holyhead.

E35 Amsterdam - Amersfoort - Zwolle - Groningue - Winschoten - Oldenburg - Brême - Hambourg.

E36 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Arnhem - Oberhausen - Cologne.

E37 Bréda - Goringhem - (Utrecht).

E38 Bréda - Eindhoven.

E39 Hechtel - Heerlen - Aix-la-Chapelle.

E40 Bruxelles - Namur - Bastogne.

E41 (Calais) - Valenciennes - Mons - Charleroi - Namur - Liège.

E42 Sarrebruck - Luxembourg - Echternach - (Cologne).

E43 Avallon - Dijon.

E44 Belfort - Mulhouse.

E45 Dôle - Nyon.

E46 Lyon - Ambérieu - Genève.

E47 Aix-en-Provence - Marseille.

E48 Nîmes - Marseille.

E49 Bordeaux - Toulouse - Narbonne.

E50 Porto - Coimbra.

E51 Albergaria - Vizeu - Celorico da Beira.

E52 V. Franca de Xira - (Elvas).

E53 Torino - Asti - Alessandria - Tortona.

E54 Casteggio - Plaisance.

E55 (Pise) - Migliarino - Pistoia.

E56 Ponte Garigliano - Caserte - Foggia.

E57 Naples - Arienzo.

E58 Bari - Tarente.

E59 Messine - Syracuse.

E60 Arth - Zurich.

E61 St-Margrethen - Bregenz - Lindau - Munich.

E62 Hof - Chemnitz - Leipzig - Halle - Magdebourg.

E63 Hamm - Cassel - Herleshausen - Erfurt - Chemnitz - Dresde.

E64 (Berlin) - Neubrandebourg - Rostock - Warnemünde (ferry jusqu'à Gedser).

Gedser - Nykøbing - Vordingborg - Copenhagen.

E65 Lubeck - Rostock - Stralsund.

E66 Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg (ferry jusqu'à Korsør).

Korsør - Copenhagen (ferry jusqu'à Malmö).

E67 Vejle - Middelfart.

E68 Bergen - Gudvangen - Loerdalsøren - Tyin - Fagernes - Oslo.

E69 Aalesund - Andalsnes - Dombås.

E70 Winterthur - Schaffhouse - Donaueschingen - Tübingue - Stuttgart - Heilbronn - Schwab. Hall - Würzburg - Fulda - Hersfeld - Herleshausen.

E71 Hanovre - Brême - Bremerhaven.

E72 Oldenzaal - Lingen - Brême.

E73 Cologne - Hamm.

E74 Berlin - Szczecin.

E16 Bratislava - Gdynia :

Bratislava - Zilina - C. Tesin - Katowitz - Piotrkow - Lodz - Swiecie - Gdansk - Gdynia.

E17 Chagny - Salzburg :

Chagny - Dijon - Belfort - Bâle - Olten - Zürich - Winterthur - St-Gallen - St-Margrethen - Innsbruck - Wörgl - Salzburg.

E18 Stavanger - Oslo - Stockholm :

Stavanger - Egersund - Kristiansund - Larvik - Horten - Drammen - Oslo - Orje - Karlstad - Örebro - Arboga - Linköping - Enköping - Stockholm.

E19 (Albanie) - Janina - Corinthe :

(Albanie) - Janina - Arta - Agrinion - Antirion - Rion - Corinthe.

E20 Koritza - Sofia :

Koritza - Florina - Vevi - Edessa - Salonika - Seres - Sofia.

E21 Aosta - Turin - Savona en Genua.

E21a Martigny - Grote St-Bernhard - Aosta.

E21b Genève - Bonneville - Mt-Blanc - Aosta.

E22 Berlin - Wrocław - Katowitz - Krakau - Rzeszow - Przemyśl - (U. S. S. R.).

B. — Vertakkingen en dwarsverbindingen (« rocales »).

E31 Londen - St-Albans - Northampton - Doncaster - Scotch-Corner - Carlisle - Abington - Glasgow.

E32 Abington - Edimbourg.

E33 Northampton - Coventry - Cannock - Warrington - Liverpool.

E34 Cannock - Shrewsbury - Corwen - Holyhead.

E35 Amsterdam - Amersfoort - Zwolle - Groningen - Winschoten - Oldenburg - Bremen - Hambourg.

E36 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Arnhem - Oberhausen - Keulen.

E37 Breda - Goringhem (Utrecht).

E38 Breda - Eindhoven.

E39 Hechtel - Heerlen - Aken.

E40 Brussel - Namen - Bastenaken.

E41 (Calais) - Valenciennes - Bergen - Charleroi - Namen - Luik.

E42 Saarbrücken - Luxemburg - Echternach - (Keulen).

E43 Avallon - Dijon.

E44 Belfort - Mulhouse.

E45 Dôle - Nyon.

E46 Lyon - Ambérieu - Genève.

E47 Aix-en-Provence - Marseille.

E48 Nîmes - Marseille.

E49 Bordeaux - Toulouse - Narbonne.

E50 Porto - Coimbra.

E51 Albergaria - Vizeu - Celorico da Beira.

E52 V. Franca de Xira - (Elvas).

E53 Torino - Asti - Alessandria - Tortona.

E54 Casteggio - Placenza.

E55 (Pise) - Migliarino - Pistoia.

E56 Ponte Garigliano - Caserta - Foggia.

E57 Naples - Arienzo.

E58 Bari - Tarente.

E59 Messina - Syracuse.

E60 Arth - Zurich.

E61 St-Margrethen - Bregenz - Lindau - München.

E62 Hof - Chemnitz - Leipzig - Halle - Magdebourg.

E63 Hamm - Kassel - Herleshausen - Erfurt - Chemnitz - Dresden.

E64 (Berlin) - Neubrandenburg - Rostock - Warnemünde (ferry naar Gedser).

Gedser - Nykøbing - Vordingborg - Copenhagen.

E65 Lubeck - Rostock - Stralsund.

E66 Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg (ferry naar Korsør).

Korsør - Copenhagen (ferry naar Malmö).

E67 Vejle - Middelfart.

E68 Bergen - Gudvangen - Loerdalsøren - Tyin - Fagernes - Oslo.

E69 Aalesund - Andalsnes - Dombås.

E70 Winterthur - Schaffhausen - Donaueschingen - Tübingen - Stuttgart - Heilbronn - Schwab. Hall - Würzburg - Fulda - Hersfeld - Herleshausen.

E71 Hannover - Bremen - Bremerhaven.

E72 Oldenzaal - Lingen - Bremen.

E73 Keulen - Hamme.

E74 Berlin - Szczecin.

E75 Levanger - Sandvika - Brunflo - Hamrånge.
 E76 Brunflo - Sundsvall.
 E77 Skibotten - Kilpisjärvi - Karesuando - Haparanda.
 E78 Haparanda - Kilpisjärvi.
 E79 Tornio - Rovaniemi - Virtaniemi.
 E80 Turku (Åbo) - Helsinki - Lappeenranta - (Viipuri).
 E81 Tczew - Malbork - Grudziadz - Warsowie - Lublin - (U.R.S.S.).
 E82 Piotrkow - Varsovie.
 E83 Jelenia Gora - Wroclaw - Poznan - Swiecie - Grudziadz.
 E84 (Prague) - Jihlava - Znojmo - Vienne.
 E85 Olomouc - Zilina - Presov - Kosice (U. R. S. S.).
 E86 Wörgl - Rosenheim.
 E87 Janina - Trikkala - Larissa - Volos.
 E88 (Janina) - Preveza.
 E89 Rion - Patras.
 E90 Vevi - Kozani.
 E91 Cervignano - Ronchi.
 E92 (Salonique - St-Athanasios) - Verria - Kozani - Larissa - Lamia - Athènes - Corinthe - Argos - Kalamai.

ANNEXE II.

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT REpondre LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL.

A. — Caractéristiques des grandes routes de trafic international.

I. — Généralités.

1. Les caractéristiques fondamentales des grandes routes de trafic international, désignées ci-après « routes internationales », s'appliquent à ces routes en rase campagne, ainsi que, sauf dispositions contraires aux parties de ces routes situés dans les agglomérations.

2. Densité de circulation :

Les routes doivent être construites en fonction de la densité de la circulation. En vue de déterminer cette densité, la trentième heure de pointe, c'est-à-dire le débit horaire à atteindre pendant au moins trente heures au cours de l'année, servira de base.

II. — Routes.

1. Chaussées et leur largeur.

Les routes internationales rentreront dans l'une des catégories suivantes :

(a) Catégorie I : routes ayant une chaussée de 7 m. de large, à deux voies de circulation de 3,5 m., étant entendu que cette dimension pourra être ramenée exceptionnellement à 6 m. pour les routes des régions montagneuses.

Sur les routes de cette catégorie où le trafic est mixte, le volume maximum autorisé ne devrait pas dépasser 600 véhicules par heure, étant entendu qu'une augmentation raisonnable de ce chiffre est permise pour les routes exclusivement réservées à la circulation automobile ou pour les routes dont l'aménagement se heurterait à des difficultés spéciales.

Le chiffre de 600 véhicules par heure repose sur l'hypothèse que la vitesse maximum d'écoulement serait de 55 km. pendant l'heure de pointe considérée. Il s'applique à un trafic ne comportant pas un trop grand nombre de véhicules lourds ou lents. Si la vitesse du débit des véhicules augmentait pendant les heures de pointe, le chiffre de 600 véhicules devrait être réduit en conséquence.

(b) Catégorie II : routes à deux chaussées, chacune large de 7 m. au moins, séparées par un terre-plein central, chaque chaussée comportant deux voies de circulation, ainsi que des bas côtés stabilisés si nécessaire.

En principe, il y aura lieu de construire des routes de la catégorie II lorsque la densité du trafic excède le chiffre indiqué au paragraphe I, (a).

(c) Catégorie III (provisoire) : en tenant compte de considérations topographiques, économiques et financières, il sera nécessaire d'admettre, à titre provisoire, des routes à trois voies de circulation, d'une largeur de 10,5 m., exceptionnellement de 9 m. Les trois voies devront être clairement indiquées sur ces routes, sauf dans les virages et au sommet des côtes où la circulation doit, si besoin est, être canalisée en deux voies munies de démarcations.

E75 Levanger - Sandvika - Brunflo - Hamrånge.
 E76 Brunflo - Sundsvall.
 E77 Skibotten - Kilpisjärvi - Karesuando - Haparanda.
 E78 Haparanda - Kilpisjärvi.
 E79 Tornio - Rovaniemi - Virtaniemi.
 E80 Turku (Åbo) - Helsinki - Lappeenranta - (Viipuri).
 E81 Tczew - Malbork - Grudziadz - Warschau - Lublin - (U.S.S.R.).
 E82 Piotrkow - Warschau.
 E83 Jelenia Gora - Wroclaw - Poznan - Swiecie - Grudziadz.
 E84 (Praag) - Jihlava - Znojmo - Wenen.
 E85 Olomouc - Zilina - Presov - Kosice (U. S. S. R.).
 E86 Wörgl - Rosenheim.
 E87 Janina - Trikkala - Larissa - Volos.
 E88 (Janina) - Preveza.
 E89 Rion - Patras.
 E90 Vevi - Kozani.
 E91 Cervignano - Ronchi.
 E92 (Salonika - St-Athanasios) - Verria - Kozani - Larissa - Lamia - Athene - Korinthe - Argos - Kalamai.

BIJLAGE II.

VOORWAARDEN WAARAAN DE GROTE INTERNATIONALE VERKEERSWEGEN MOETEN BEANTWOORDEN.

A. — Karakteristieken van de grote internationale verkeerswegen.

I. — Algemeenheden.

1. De fundamentele karakteristieken van de grote internationale verkeerswegen, hierna internationale wegen genoemd, gelden voor de wegen in het vlakke veld alsmede, tenzij anders bepaald, voor de delen van die wegen in de bebouwde kommen.

2. Verkeersdrukte :

De aanleg van wegen moet in verband staan met de verkeersdrukte. Voor het vaststellen van die druke zal het 30^{ste} spitsuur, d.w.z. het uitdebiat dat gedurende minstens dertig uren in de loop van het jaar wordt bereikt, als basis worden genomen.

II. — Wegen.

1. De rijbanen en hun breedte.

De internationale wegen zullen overeenstemmen met de volgende categorieën :

(a) Categorie I : één rijbaan van 7 meter breedte met twee rijstroken elk van 3,50 m., met dien verstande dat de breedte bij uitzondering tot 6 m. mag verminderd worden in de bergstreken.

Op de wegen met gemengd verkeer van deze categorie zou de toegelaten maximumdrukte 600 voertuigen per uur niet mogen overschrijden, met dien verstande dat dit maximum zonder overdrijving mag verhoogd worden op wegen die uitsluitend voor motorverkeer bestemd zijn en waar veranderingen tot speciale moeilijkheden aanleiding zouden geven.

Het cijfer van 600 voertuigen is gesteund op de onderstelling van een afvoermaximumsnelheid van 55 km. voor het beschouwde spitsuur. Het geldt voor een verkeer dat geen abnormaal percent trage of zware voertuigen omvat. Moest de afvoersnelheid gedurende de spitsuren groter zijn, dan zou het verkeerscijfer dienvolgens moeten verlaagd worden.

(b) Categorie II : wegen met twee rijbanen van minstens 7 meter breedte elk en gescheiden door een middenberm, elke rijbaan bestaande uit twee rijstroken en gestabiliseerde zijanten waar zulks nodig is.

In principe zouden de categorie II-wegen moeten aangelegd worden waar de verkeersdrukte het in paragraaf I, (a), aangegeven getal overschrijdt.

(c) Categorie III (voorlopige) : rekening houdend met topografische, economische en financiële beschouwingen, is het nodig wegen te voorzien die drie rijstroken van een totale breedte van 10,50 m., bij uitzondering 9 m. hebben. Op die wegen zullen de drie rijstroken duidelijk moeten aangeduid zijn behalve in de bochten en toppen van hellingen, waar het verkeer desnoods in twee rijstroken zal gekanaliseerd worden.

2. Bombements dans les sections rectilignes.

Le profil en travers de la chaussée sera constitué par un ou deux plans. Quand ce profil se composera de deux plans, on pourra les raccorder sur l'axe de la route par une courbe sur une distance de 2 m. au plus. Dans les sections rectilignes de la route, l'inclinaison des plans devra être aussi faible que le permet l'évacuation rapide des eaux en tenant compte à la fois de la pente longitudinale et de la rugosité de la surface. Cette inclinaison sera au maximum de 3 pour 100, sauf dans les caniveaux où elle pourra être portée à 4 pour 100.

3. Pistes pour cyclistes et piétons.

En plus des chaussées, des pistes spéciales pour la circulation des cyclistes et des piétons devront être aménagées lorsque la densité de cette circulation ou de tous autres types de circulation l'exige.

4. Pentas.

Il convient de distinguer le cas d'une route internationale en plaine ou en pays peu accidenté de celui d'une route internationale en pays montagneux.

Dans le premier cas, la pente ne devrait pas dépasser en général 5 pour 100, chiffre qui peut exceptionnellement être porté à 6 pour 100 sur de courts tronçons.

Dans le second cas, la pente ne devrait pas dépasser 8 pour 100, chiffre qui peut être exceptionnellement porté à 10 pour 100.

5. Tracé.

Une même route devrait être décomposée, quant au tracé, en sections successives, suffisamment longues, individuellement assez homogènes pour que chacune soit caractérisée par des normes essentielles déterminées.

Le tracé d'ensemble doit être établi de manière que le passage des caractéristiques d'une section à celles des sections voisines se fasse, s'il n'a pas de lieu en un point géographique bien défini, une ville importante par exemple, sur une zone restreinte et avec une certaine progressivité surtout en matière de rayons de courbure des virages.

On distingue trois classes de sections :

Première classe :

Cas d'un tracé en terrain facile ou peu accidenté, avec quelques agglomérations et croisements pouvant nécessiter une certaine attention.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes :

Vitesse de marche : de 100 à 120 km/h.
Rayon de courbure en plan : normal 500 m.; minimum 300 m.
Distance de visibilité (1) : normale 230 m.; minimum 150 m.
Rayon de courbure du profil en long aux sommets : normal 5.000 m.; minimum 2.500 m.

Deuxième classe :

Cas d'un tracé en pays accidenté, assez vallonné, où le rayon minimum de 300 m. n'est pas susceptible d'être admis en raison de l'importance des dépenses qu'entraînerait son adoption.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes :

Vitesse de marche de 80 km/h.
Rayon de courbure en plan : normal 300 m.; minimum 200 m.
Distance de visibilité (1) : normale 150 m.; minimum 110 m.
Rayon de courbure du profil en long aux sommets : normal 2.500 m.; minimum 1.200 m.

Troisième classe :

Cas d'un tracé dans une région particulièrement difficile, par exemple en pays de montagne.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes :

Vitesse de marche de 60 km/h.
Rayon de courbure en plan : normal 200 m.; minimum 100 m.
Distance de visibilité (1) : normale 110 m.; minimum 60 m.

(1) C'est-à-dire distance de visibilité au voisinage des sommets pour un conducteur dont l'œil est à 1,35 m au-dessus de la chaussée d'un obstacle de 0,1 m d'épaisseur placé sur cette chaussée.

2. Tonrondte in de rechte vakken.

Het dwarsprofiel zal uit één of twee vlakken bestaan. Wanneer dit profiel twee vlakken omvat, kunnen die vlakken aan de as van de weg door een kromme worden verbonden over een maximumafstand van 2 m. In de rechte vakken van de weg moet de helling van de vlakken zo licht mogelijk zijn als maar past voor de vlugge afvoer van het water, daarbij rekening houdend en met de overlangse helling en met de ruwheid van de oppervlakte. Die dwarshelling zal 3 per cent niet overschrijden, behalve in de goten waar ze tot 4 per cent mag worden opgevoerd.

3. Rijwielpaden en voetpaden.

Benevens de rijbanen zullen afzonderlijke rijwielpaden en voetpaden worden voorzien wanneer zulks wegens de drukte van dit of enig ander verkeer vereist is.

4. Hellingen.

Een onderscheid dient gemaakt te worden tussen de internationale wegen in vlakke of licht heuvelachtig land en die in bergachtige streken.

In het eerste geval zou de helling 5 per cent of, in uitzonderlijke gevallen, 6 per cent over korte vakken, niet mogen overschrijden.

In het tweede geval zou ze 8 per cent of, in uitzonderlijke gevallen, 10 per cent niet mogen overschrijden.

5. Tracé.

Wat het tracé betreft zo éénzelfde weg moeten verdeeld zijn in voldoende lange opeenvolgende vakken die elk voldoende homogeen zijn om volgens zekere essentiële normen te kunnen gekarakteriseerd worden.

Het algemeen tracé moet zodanig zijn aangelegd dat de overgang van de karakteristieken van een vak naar die van de aanliggende vakken (zo die overgang niet geschiedt op wel bepaalde geografische punten, een belangrijke stad bv) over een beperkte afstand plaats heeft en met een zekere progressie vooral inzake kromtestralen der bochten.

Men onderscheidt drie klassen van tracé's :

Eerste klas :

Tracé's in effen of weinig heuvelachtig terrein met enkele bebouwde kommen of kruisingen waarvoor een zorgvuldige behandeling nodig kan zijn.

De volgende karakteristieken dienen te worden in acht genomen :

Verkeerssnelheid : van 100 tot 120 Km/uur.
Kromtestraal in platte grond : normaal 500 m, minimum 300 m.
Zichtbaarheid (1) : normaal 230 m, minimum 150 m.
Kromtestraal van het lengteprofiel aan de toppen : normaal 5.000 m, minimum 2.500 m.

Tweede klas :

Tracé's in heuvelachtig, geaccidenteerd terrein waar de minimumstraal van 300 m bezwaarlijk kan worden toegepast wegens de hoge kosten waartoe die toepassing aanleiding zou geven.

De volgende karakteristieken dienen te worden in acht genomen :

Verkeerssnelheid : 80 km/uur.
Kromtestraal in platte grond : normaal 300 m, minimum 200 m.
Zichtbaarheid (1) : normaal 150 m, minimum 110 m.
Kromtestraal van het lengteprofiel aan de toppen : normaal 2.500 m, minimum 1.200 m.

Derde klas :

Tracé's in bijzonder moeilijk terrein, bv. in bergstreken.

De volgende karakteristieken dienen te worden in acht genomen :

Verkeerssnelheid : 60 km/uur.
Kromtestraal in platte grond : normaal 200 m, minimum 100 m.
Zichtbaarheid (1) : normaal 110 m, minimum 60 m.

(1) Dit wil zeggen zichtbaarheid in de nabijheid van toppen, voor een bestuurder wiens oog zich op 1,35 m boven de rijbaan bevindt, van een 0,10 m dikke hindernis op de rijbaan.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets; normal 1.000 m.; minimum 400 m.

Il est entendu que, dans le cas de traversée d'un pays particulièrement difficile, il pourra être admis pour des sections exceptionnelles des rayons et des distances de visibilité inférieure à ceux qui résultent du tableau précédent. Une condition devra néanmoins être toujours observée; c'est celle de la possibilité pour deux véhicules des plus grandes dimensions admises de se croiser dans les courbes du plus petit rayon.

Les caractéristiques des trois classes sont résumées dans le tableau suivant :

Kromtestraal van het lengteprofiel aan de toppen : normaal 1.000 m. minimum 400 m.

Het is wel te verstaan dat in bijzonder moeilijk terrein voor uitzonderlijke vakken kleinere stralen en zichtbaarheidsafstanden mogen worden voorzien dan die welke in de onderstaande tabel voorkomen. In alle geval moet het voor twee voertuigen met toegelaten maximumafmetingen evenwel mogelijk zijn elkaar in bochten met de kleinste kromtestraal te kruisen.

De karakteristieken van de hierboven bedoelde drie klassen zijn samengevat in de volgende tabel :

Désignation de la classe	Vitesse de marche en km/h — Verkeerssnelheid in km/u	Rayon de courbure en plan — Kromtestraal in platte grond		Distance de visibilité au voisinage des sommets — Zichtbaarheid in lengteprofiel		Rayon de courbure du profil en long et aux sommets — Kromtestraal van het lengteprofiel aan de toppen		Aanduiding van de klas
		Normal — Normaal	Minimum — Minimum	Normal — Normaal	Minimum — Minimum	Normal — Normaal	Minimum — Minimum	
1 ^{re}	100/120	500	300	230	150	5.000	2.500	1 ^{ste}
2 ^{me}	80	300	200	150	110	2.500	1.200	2 ^{de}
3 ^{me}	60	200	100	110	60	1.000	400	3 ^{de}

Il est entendu que l'expression « rayon de courbure normal » s'entend du minimum à adopter normalement pour les rayons de courbure, le chiffre indiqué comme « rayon de courbure minimum » étant celui au-dessous duquel il convient de ne jamais descendre.

Les rayons de courbure de profil en long dans les parties basses ou vals seront pris égaux à la moitié au moins des rayons correspondants des sommets voisins.

6. Dévers.

Pour les virages dont le rayon est inférieur à un chiffre à fixer suivant les conditions locales, et qui paraît devoir varier entre 1.500 et 1.000 m., la chaussée doit être relevée. L'importance du dévers à donner dépend à la fois de la vitesse de la circulation, du rayon du virage et de la rugosité de la chaussée.

Pour les routes qui ne risquent pas d'être glacées en hiver, un maximum de dévers de 10 pour 100 dans les virages à petit rayon paraît pouvoir être admis.

7. Surlargeur.

Une surlargeur est à prévoir dans les courbes pour assurer le libre passage des véhicules des plus grandes dimensions, en cas de croisement ou de dépassement.

8. Charge portante.

Toutes les routes devraient être construites de manière à assurer dans les conditions de sécurité raisonnablement satisfaisantes la circulation de véhicules du poids maximum autorisé.

9. Revêtement des routes.

Les routes du réseau devraient être munies d'un revêtement tel qu'elles ne soient pas poussiéreuses et qu'elles soient unies, mais non dérapantes.

10. Stationnement.

Des aires de stationnement situées en dehors de la chaussée devraient être prévues pour des autobus et des voitures là où cela est nécessaire. Les arrêts d'autobus devraient être échelonnés.

11. Eclairage du réseau.

Les parties du réseau qui constituent des voies d'accès principales aux agglomérations importantes ou qui les traversent et sur lesquelles se fait, pendant les heures d'obscurité, un trafic général important, comprenant des piétons, devraient être éclairées de façon à fournir une ample marge de sécurité à tous les usagers de la route sans obliger les véhicules à moteur à faire usage de leurs phares.

Het is wel verstaan dat de uitdrukking « normale kromtestraal » moet begrepen worden als zijnde het minimum dat normaal voor de kromtestralen moet worden aangenomen, daar het als « minimum kromtestraal » aangegeven cijfer datgene is beneden hetwelk nooit mag gedaald worden.

De kromtestralen in lengteprofiel in de lage gedeelten of dalen moeten minstens gelijk zijn aan de helft van de overeenstemmende kromtestralen der naburige toppen.

6. Overhogingen.

In de bochten met een straal beneden een cijfer vast te stellen volgens de plaatselijke toestanden en die schijnt te moeten schommelen tussen 1.500 en 1.000 m., moet de rijbaan een overhoging krijgen. De belangrijkheid van de te geven overhoging hangt tevens af en van de verkeerssnelheid, en van de straal van de bocht, en van de ruwheidsgraad van de rijbaan.

Voor wegen waarvoor in de winter geen gevaar van ijsvorming bestaat, schijnt in bochten met kleine straal een verhoging van 10 per cent te mogen worden aangenomen.

7. Overbreedte in de bochten.

Een overbreedte moet in de bochten worden voorzien om bij kruising of inhaling de vrije doortocht te verzekeren van voertuigen met de grootste afmetingen.

8. Draagvermogen.

Al de wegen zouden derwijze dienen aangelegd dat redelijke veiligheidsnormen worden verzekerd voor voertuigen van het toegelaten maximumgewicht.

9. Wegverhardingen.

De wegen zouden moeten uitgerust zijn met zodanige verhardingen dat ze eenvormig stofvrij en glad maar niet slipgevaarlijk zijn.

10. Stationneren.

Waar zulks nodig is, zouden buiten de rijbanen van afstand tot afstand stationneerplaatsen voor autobussen en personenwagens moeten worden voorzien.

11. Verlichting van het net.

De delen van het net die hoofdtoegangen naar traverses in belangrijke bebouwde kommen vormen, en waarop tijdens de uren van duisternis een belangrijk verkeer heerst, waaronder voetgangersverkeer, zouden derwijze moeten verlicht worden dat al de weggebruikers een ruime veiligheidsmarge hebben zonder dat de motorvoertuigen verplicht zijn hun koplichten te gebruiken.

III. — Facilité d'accès et de croisement.

1. Suppression des croisements.

Il y a lieu de supprimer les croisements et tous les accès à la route qui ne sont pas strictement nécessaires. Si ceci n'est pas possible pour les routes existantes, on doit tout au moins chercher à le réaliser pour les routes nouvelles en détournant la circulation locale vers des routes voisines. Il est souhaitable que, dans chaque pays, des textes législatifs facilitent cette mesure.

2. Croisements à niveaux différents.

Si la suppression des croisements n'est pas possible, la situation des lieux permettra souvent d'éviter sans frais excessifs un croisement à niveau au moyen d'un viaduc ou d'un passage inférieur sans raccordement entre les deux routes.

Pour le cas où le croisement avec une autre voie importante apparaît inévitable, il sera justifié, lors de la construction d'une route nouvelle, d'aménager des passages à ces niveaux différents lorsque le produit des débits journaliers moyens des deux voies dépassera 3 millions.

Dans le cas de routes existantes, si le produit des débits moyens journaliers des deux voies dépasse 3 millions, il y a lieu d'examiner s'il convient d'aménager des croisements à des niveaux différents.

Pour les croisements à des niveaux différents munis de raccordements, il est important pour la circulation sur la route internationale que les véhicules quittent cette route et y accèdent du côté droit (1); de la sorte, on supprime sur les voies principales l'intersection des trajectoires des véhicules.

3. Croisements à niveau.

En cas de croisement à niveau, il faudra éviter que les véhicules venant de la route croisée puissent traverser la chaussée de la route internationale à une vitesse trop grande ou, éventuellement, qu'ils puissent croiser sans avoir manqué l'arrêt. S'il est procédé à une déviation des voies adjacentes, on devra, pour que le trafic adjacent puisse traverser la route internationale sans l'emprunter, éviter que les débouchés de ces voies adjacentes soient disposés en quinconce.

Il y a lieu de noter l'importance qu'il y aurait à dédoubler la chaussée de la route internationale dans les croisements importants de façon à éviter que les conducteurs, quittant la route internationale pour tourner à gauche (1), soient forcés de faire halte sur la chaussée principale en attendant le passage d'un véhicule venant de la direction opposée.

Les carrefours giratoires et les croisements à signaux lumineux engendrent des pertes de temps; ils sont en outre des sources de fatigue. Il y a donc lieu de les éviter dans toute la mesure du possible sur les itinéraires internationaux.

Bandes de ralentissement et d'accélération.

Aux croisements à niveaux en rase campagne et aux traversées de chemins où l'on peut quitter la route internationale, il est désirable partout où ce sera réalisable, de construire le long de la chaussée des bandes de ralentissement marquées de façon bien distincte, par exemple par une couleur différente de la chaussée, d'une largeur d'environ 3 m. et d'une longueur de 50 à 100 m. Ces bandes permettront à un conducteur de quitter la voie principale avant de ralentir, laissant la route ouverte à la circulation rapide et évitant de cette façon le danger d'une collision.

Des bandes analogues sont à recommander pour les véhicules qui entrent sur la route internationale. Elles permettent aux conducteurs d'atteindre une vitesse suffisante avant de se mêler au trafic de l'itinéraire.

Triangles de visibilité.

Pour les croisements à niveau, il y aurait lieu de dégager des triangles de visibilité dont les dimensions dépendent des vitesses à prévoir sur chaque route. S'il n'y a pas de limite de vitesse sur l'itinéraire international, ces triangles pourraient avoir des côtés d'environ 150 m. le long de la route internationale et d'environ 50 m. le long d'autres routes.

4. Passages à niveau.

La règle est que les passages à niveau de voies ferrées doivent être supprimés sur les routes internationales. En conséquence les routes internationales nouvelles ne doivent comporter aucun passage à niveau. Sur les routes internationales existantes, les passages à niveau doivent être supprimés aussi rapidement que possible lorsqu'ils constituent une gêne appréciable pour la circulation ou, alors même que cette condition n'est pas remplie, lorsqu'en raison de leur situation, ils constituent un danger particulier pour la circulation.

(1) Dans les pays où l'on circule à droite.

III. — Toegangs- en kruisingsfaciliteiten.

1. Afschaffing der kruispunten.

Alle niet volstrekt nodige kruisingen en toegangen naar de weg zouden moeten worden afgeschaft. Zo zulks voor de bestaande wegen niet mogelijk is, moet er in alle geval naar gestreefd worden zulks voor de nieuwe wegen te verwezenlijken door afleiding van het plaatselijk verkeer naar de naburige wegen. Het ware wenselijk dat elk land wetteksten zou uitvaardigen om deze maatregelen te vergemakkelijken.

2. Niet-gelijkvloerse kruisingen.

Zo het afschaffen van kruisingen niet mogelijk is, zal de toestand der plaatsen veelal toelaten over- of onderbruggingen zonder verbinding van de twee wegen zonder al te hoge uitgaven aan te leggen.

Bij de aanleg van nieuwe wegen waar kruisingen met andere belangrijke wegen niet kan vermeden worden, zouden niet-gelijkvloerse kruisingen gerechtvaardigd zijn wanneer het gemiddeld dagelijks debiet op de twee wegen 3 miljoen overschrijdt.

Voor bestaande kruisingen zou, wanneer het gemiddeld dagelijks verkeer op de twee wegen 3 miljoen overschrijdt, dienen onderzocht te worden of het niet wenselijk is niet-gelijkvloerse kruisingen aan te leggen.

Bij niet-gelijkvloerse kruisingen met verbindingen is het voor het verkeer op de internationale weg van belang dat de voertuigen die weg rechts (1) zouden uit- en inrijden ten einde kruising van de trajectoires der voertuigen op de bijzonderste rijstroken te voorkomen.

3. Gelijkvloerse kruisingen.

Bij gelijkvloerse kruisingen moet vermeden worden dat van uit de gekruiste weg komende voertuigen de rijbaan van de internationale weg met een te grote snelheid zouden oversteken; desnoods moeten die voertuigen verplicht worden te stoppen. Indien de aansluitende wegen omgelegd zijn, zouden verspringende aangelegde uitwegen dienen vermeden te worden om te voorkomen dat het verkeer van die wegen de internationale weg zou moeten gebruiken.

Er dient te worden opgemerkt dat het wenselijk zou zijn aan de belangrijke kruisingen de rijbaan op de internationale wegen te verdubbelen om te voorkomen dat de bestuurders die op de internationale weg links (1) afslaan, op de hoofdrijbaan zouden moeten stilstaan in afwachting dat een van uit de tegenovergestelde richting komend voertuig voorbijgereden is.

Knooppunten met rondgaand verkeer en kruispunten met lichtsignalen betekenen tijdverlies en vermoeien de bestuurders. Derhalve zouden ze in de mate van het mogelijke op de internationale wegen moeten geweerd worden.

Stroken voor vertraging en versnelling.

Aan gelijkvloerse kruisingen in vlakke veld en aan wegkruisingen waar men de internationale weg kan verlaten, is het, wanneer enigszins mogelijk, wenselijk langs de rijbaan vertragingstroken aan te leggen die duidelijk verschillend zijn van de rijbaan, bv. door een verschillende kleur van de verharding, en 3 m breed en 50 tot 100 m lang zouden moeten zijn. Deze stroken laten de bestuurder toe de hoofdweg te verlaten zonder er vooraf te moeten op vertragen en zo de weg voor het snelverkeer vrij te houden en alle gevaar voor botsing te voorkomen.

Dergelijke stroken dienen te worden aanbevolen voor voertuigen die de internationale weg inrijden: ze laten aan de bestuurders toe een voldoende snelheid te behouden alvorens het verkeer op de hoofdweg te vervoegen.

Driehoeken voor de zichtbaarheid.

Aan de gelijkvloerse kruisingen zouden driehoeken voor de goede overzichtelijkheid moeten aangelegd worden met afmetingen in verhouding tot de snelheid die voor elke weg voorzien is. Waar geen snelheidsbeperking op de internationale weg bestaat, zouden de zijden van die driehoeken 150 m lang kunnen zijn langs de internationale weg en nagenoeg 50 m langs de andere weg.

4. Overwegen.

In de regel moeten de overwegen in de internationale wegen worden afgeschaft. Derhalve mogen bij het aanleggen van nieuwe internationale wegen geen overwegen voorzien worden. In de bestaande wegen moeten ze worden afgeschaft wanneer ze het verkeer merklijk hinderen of er een bijzonder gevaar voor opleveren.

(1) In de landen waar het de regel is rechts te rijden.

IV. — *Évitement des villes et des villages et construction le long des routes.*

1. *Évitement.*

Les routes internationales devront contourner les zones construites sauf lorsqu'il s'agit d'un petit village et d'une circulation relativement peu importante ou lorsque la route existante est d'une largeur et d'un tracé relativement satisfaisants ou peut aisément être aménagée de manière à comporter l'un et l'autre.

Des voies d'accès et de sortie devraient être établies pour les principaux centres.

2. *Trafic direct par voies express.*

Les grandes agglomérations urbaines seront contournées lorsque le trafic direct le justifiera. Si l'on préfère une autre solution, on établira des voies express pour trafic direct qui les traverseront.

3. *Construction le long des routes.*

La construction le long des voies d'évitement et des voies express avec accès direct de l'immeuble à ces voies ne sera pas autorisée sur ces routes.

4. *Accès sur les voies d'évitement et les voies express.*

L'accès aux voies d'évitement et aux voies express ne se fera qu'à des points spécialement désignés et spécialement aménagés.

V. — *Ponts, tunnels, galeries, etc.*

1. *Largeur.*

Sur les ponts et aux abords des ponts, la largeur de la chaussée ou des chaussées et de la piste distincte ou des pistes distinctes aménagées pour les cyclistes et les piétons devra être la même que sur le reste du parcours de la route, sauf dans des cas exceptionnels. Lorsqu'il n'existera pas de pistes distinctes pour cyclistes et piétons, un espace suffisant devra être aménagé de chaque côté de la chaussée ou des chaussées, de manière à permettre l'utilisation de toute la largeur de la chaussée ou des chaussées.

2. *Hauteur libre.*

La hauteur libre minimum pour les constructions au-dessus des routes sera de 4,5 m sauf dans le cas de constructions actuelles et de constructions nouvelles pour lesquelles le fait de prévoir une telle hauteur libre entraînerait des difficultés ou charges exceptionnelles, auquel cas la hauteur minimum serait réduite à 4,2 m.

Là où la hauteur libre au-dessus de la route est inférieure à 4,5 m, il sera fait usage du signal approprié.

3. *Charge portante.*

La charge portante des ponts sur tout le réseau devra être au moins suffisante pour assurer, dans les conditions habituelles de sécurité admises par chaque gouvernement, le passage de véhicules ayant les dimensions et poids maxima autorisés.

VI. — *Architecture paysagiste.*

1. Il y a lieu d'établir avec tout le soin nécessaire le dessin des routes du réseau, de manière que le tracé assure l'harmonie des courbes verticales et horizontales.

2. Les affichages de publicité en bordure des routes seront interdits.

B. — *Services auxiliaires.*

1. *Franchissement des frontières.*

Il devra exister aux frontières des installations routières suffisantes pour recevoir et écouler le trafic normal. Il y aurait lieu de séparer, le cas échéant, les trafics commerciaux et touristiques et d'établir, où cela est nécessaire, des postes frontières combinés.

2. *Garages et autres installations.*

Il y aurait lieu de pourvoir à l'installation appropriée de garages et d'ateliers, espacés convenablement le long du réseau, en particulier dans les régions les moins développées, et également de locaux pour le repos et les repas.

Ces installations devraient être d'accès facile pour les usagers de la route et, d'autre part, ne devraient constituer, en aucune façon, une gêne pour le trafic.

IV. — *Omleiding van steden en dorpen en constructies langs de wegen.*

1. *Omleidingen.*

De internationale wegen zouden om de bebouwde kommen moeten gelegd worden, behalve voor kleine dorpen en waar de bestaande weg een betrekkelijk voldoende breedte en rooilijn heeft, of waar zulke breedte en rooilijn gemakkelijk kunnen verwezenlijkt worden.

Voor de bijzonderste centrum's zouden gemakkelijke toe- en uitgangswegen moeten aangelegd worden.

2. *Rechtstreeks expresswegenverkeer.*

Grote bebouwde kommen zouden door omleidingen moeten vermeden worden waar het rechtstreeks verkeer zulks rechtvaardigt. Eventueel zullen er expresswegen voor rechtstreeks verkeer worden doorheen gelegd.

3. *Constructies langs de wegen.*

Langs de omleidingswegen en expresswegen mogen geen constructies met rechtstreekse aansluitingen op die wegen geduld worden.

4. *Toegangen naar de omleidingswegen en expresswegen.*

De omleidingswegen en expresswegen zullen maar toegankelijk zijn op speciaal aangeduide en speciaal aangelegde plaatsen.

V. — *Bruggen, tunnels, galerijen, enz.*

1. *Breedte.*

Op de bruggen en in de nabijheid er van moet de breedte van de rijbaan, of van de rijbanen, en van het afzonderlijke rijwielpad, of van de afzonderlijke rijwielpaden, aangelegd voor de wielrijders en voetgangers, dezelfde zijn als op het overig tracé van de weg, tenzij in uitzonderlijke gevallen. Waar geen afzonderlijk pad voor wielrijders en voetgangers bestaat, moet aan elke zijde van de rijbaan of rijbanen een voldoende ruimte worden gelaten opdat de ganse breedte van de rijbaan of van de rijbanen zou beschikbaar zijn.

2. *Vrije hoogte.*

De minimum-vrije hoogte voor de constructie over de wegen moet 4,50 m bedragen, tenzij wat betreft de bestaande constructies en de nieuwe constructies voor welke een dergelijke hoogte aanleiding tot moeilijkheden of buitengewone lasten zou geven, in welk geval die minimumhoogte tot 4,20 m zou kunnen verminderd worden.

Daar waar de minimum-vrije hoogte van de constructies over de weg minder dan 4,50 m bedraagt, zal zulks bij middel van het daartoe geschikt teken worden aangeduid.

3. *Draagvermogen.*

Het draagvermogen der bruggen moet over het ganse net voldoende groot zijn om de doortocht van voertuigen met de toegelaten afmetingen en maximumgewichten toe te laten in de gebruikelijke veiligheidsvoorwaarden die door elke regering zijn aangenomen.

VI. — *Landschapsarchitectuur.*

1. Aan het plan van de wegen van het net moet de nodige zorg worden besteed opdat harmonie in verticale en horizontale krommen zou worden verkregen.

2. Het aanbrengen van reclames langs de wegen moet verboden worden.

B. — *Auxiliaire diensten.*

1. *Overschrijden van grenzen.*

Aan de grenzen moeten doelmatige wegfaciliteiten bestaan voor het opnemen en afvoeren van het verkeer. Waar zulks nodig is, zouden handels- en toeristenverkeer moeten gescheiden zijn en zouden gecombineerde grensposten moeten worden aangelegd.

2. *Garages en andere installaties.*

Geschikte garages en werkplaatsen alsook lokalen om te rusten en te eten zouden over behoorlijke afstanden van elkaar langs de wegen en vooral in de minder ontwikkelde streken moeten voorzien worden.

Deze installaties zouden gemakkelijk door de weggebruikers moeten kunnen bereikt worden, maar zouden het verkeer geenszins mogen hinderen.

3. Services de secours routiers.

Il y aurait lieu de pourvoir à l'installation de postes standardisés de premiers secours, à intervalles rapprochés le long des routes internationales, possédant le personnel et l'équipement nécessaires, d'après les recommandations de la Commission internationale permanente des premiers secours sur route et de la Ligue des sociétés de la Croix-Rouge.

4. Télécommunications.

Les routes internationales devraient être munies à intervalles réguliers de cabines téléphoniques comportant des instructions en plusieurs langues, destinées aux usagers.

ANNEXE III.

SIGNAL INDIQUANT LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL.

1. Le signal supplémentaire d'identification des itinéraires qui est destiné à indiquer les grandes routes de trafic international (routes qui, d'accord avec les autres Etats contractants intéressés, ont été désignées comme telles par l'Etat sur le territoire duquel elles se trouvent, en vue d'assurer la continuité des itinéraires et l'uniformité des caractéristiques techniques) sera de forme rectangulaire.

2. Ce signal se composera de la lettre « E » suivie du numéro attribué à l'itinéraire en chiffres arabes.

3. Le signal sera composé d'une inscription blanche sur fond vert.

4. Le signal peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.

5. Ses dimensions seront telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent comprendre facilement les indications qu'il donne.

3. Diensten voor eerste-hulp.

Langs de internationale wegen zouden, niet ver van elkaar verwijderd, standardinrichtingen voor eerste-hulp moeten voorzien zijn met het nodig personeel en de vereiste uitrusting volgens de aanbevelingen van de Permanente Internationale Commissie voor Eerste-Hulp bij Wegenongevallen en van de Liga der Rode-Kruisverenigingen.

4. Telefoonverbindingen.

De internationale wegen zouden moeten voorzien zijn van op regelmatige afstanden van elkaar aangebrachte telefooncellen die voor de weggebruikers bestemd zijn en waarin de instructies voorhanden zijn in verschillende talen.

BIJLAGE III.

TEKEN TER AANDUIDING VAN DE GROTE INTERNATIONALE VERKEERSWEGEN.

1. Het bijkomend wegteken ter aanduiding van de grote internationale verkeerswegen (wegen die in gemeen overleg met de andere Verdragsluitende Landen door de Staat op wiens grondgebied ze gelegen zijn, als dusdanig worden aangegeven om de continuïteit van de trajecten en de eenvormigheid van de technische karakteristieken te verzekeren) moet een rechthoekige vorm hebben.

2. Dit teken zal bestaan uit de letter E gevolgd door het nummer van het traject in Arabische cijfers.

3. De kleuren van het teken zijn groen wat de grond betreft en wit wat het opschrift betreft.

4. Het teken mag op andere tekens zijn aangebracht of er mede gecombineerd zijn.

5. De afmetingen er van zullen zodanig zijn dat de bestuurders van zeer snel rijdende voertuigen gemakkelijk de er door gegeven aanduidingen kunnen begrijpen.