

RECUEIL DES INSTRUMENTS JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELS  
DE FACILITATION DU TRANSPORT ET DES ÉCHANGES  
EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

ANNEXE II-18

**CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE**

(GENÈVE 1949)

No. 1671

---

**CZECHOSLOVAKIA, FRANCE, MONACO, SWEDEN,  
UNITED STATES OF AMERICA, etc.**

**Final Act of the United Nations Conference on Road and  
Motor Transport. Signed at Geneva, on 19 September  
1949**

**Convention on road traffic (with annexes). Signed at  
Geneva, on 19 September 1949**

**Protocol concerning countries or territories at present  
occupied. Signed at Geneva, on 19 September 1949**

*Official texts: English and French.*

*Registered ex officio on 26 March 1952.*

---

**TCHÉCOSLOVAQUIE, FRANCE, MONACO, SUÈDE,  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, etc.**

**Acte final de la Conférence des Nations Unies sur les trans-  
ports routiers et les transports automobiles. Signé à  
Genève, le 19 septembre 1949**

**Convention sur la circulation routière (avec annexes).  
Signée à Genève, le 19 septembre 1949**

**Protocole relatif aux pays ou territoires présentement  
occupés. Signé à Genève, le 19 septembre 1949**

*Textes officiels anglais et français.*

*Enregistrés d'office le 26 mars 1952.*

N<sup>o</sup> 1671. ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILES. SIGNÉ À GENÈVE, LE 19 SEPTEMBRE 1949

---

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,<sup>1</sup>

« b) La Convention internationale relative à la circulation automobile,<sup>2</sup>

et la Convention subséquente de 1931<sup>3</sup> 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 États qui seront Membres des Nations Unies au moment de la convocation de ladite Conférence,

---

<sup>1</sup> Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. XCVII, p. 83; vol. CLVI, p. 211 et vol. CLXXXI, p. 389.

<sup>2</sup> Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CVIII, p. 123; vol. CLVI, p. 221; vol. CLX, p. 376; vol. CLXIV, p. 387; vol. CLXXVII, p. 406 et vol. CLXXXI, p. 390.

<sup>3</sup> Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CL, p. 247; vol. CLX, p. 439; vol. CLXIV, p. 421; vol. CLXXII, p. 426; vol. CLXXVII, p. 462; vol. CLXXXV, p. 411; vol. CXCVI, p. 423 et vol. CC, p. 519.

ainsi que les États 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 États 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 États Membres des Nations Unies, ainsi que par les États 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 États ci-après désignés étaient représentés à la Conférence par des délégations :

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

Les Gouvernements des États 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 inter-américaine, 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<sup>1</sup> sur la circulation routière.

5. En outre, la Conférence a élaboré et a ouvert à signature un Protocole<sup>2</sup> relatif à la signalisation routière.

6. Enfin, la Conférence a élaboré et a ouvert à signature et acceptation un Protocole<sup>3</sup> l'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<sup>4</sup>;
- b) Résolution relative à la récapitulation périodique des amendements à la Convention sur la circulation routière, dont le texte est ci-joint<sup>4</sup>;

<sup>1</sup> Voir p. 23 de ce volume.

<sup>2</sup> Le Protocole n'est pas encore entré en vigueur.

<sup>3</sup> Voir p. 95 de ce volume.

<sup>4</sup> Voir p. 19 de ce volume.

- c) Résolution relative à d'autres problèmes concernant les transports routiers internationaux, dont le texte est ci-joint<sup>1</sup>;
- d) Admission d'une réserve faite par le Royaume-Uni sur l'article 26 de la Convention sur la circulation routière<sup>2</sup>, et formulée comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

Toutefois, en raison du désir unanime de parvenir ultérieurement à établir un système mondial uniforme de signalisation routière, la Conférence a estimé qu'il serait souhaitable que le Conseil économique et social chargeât la Commission des transports et des communications d'examiner à nouveau

<sup>1</sup> Voir p. 21 de ce volume.

<sup>2</sup> Voir p. 43 de ce volume.

la question, avec l'assistance des experts qui seraient nécessaires, et de donner son avis au Conseil au sujet des autres mesures qu'il y aurait lieu de prendre dans la suite afin d'arriver à l'accord mondial dont il s'agit sur un système mondial uniforme de signalisation routière.

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

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

AUSTRIA  
AUTRICHE

Herman DAHLEN

BELGIUM  
BELGIQUE

F. BLONDEEL

BULGARIA  
BULGARIE

D. DIANKOV

CHILE  
CHILI

Ramón RODRÍGUEZ

CZECHOSLOVAKIA  
TCHÉCOSLOVAQUIE

Dr. Jaroslav DVORAK

DENMARK  
DANEMARK

K. BANG  
A. BLOM-ANDERSEN

DOMINICAN REPUBLIC  
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

T. F. FRANCO

EGYPT  
ÉGYPTE

A. K. SAFWAT

FRANCE  
FRANCE

Lucien HUBERT

GUATEMALA  
GUATEMALA

A. DUPONT-WILLEMEN



INDIA  
INDE

RAGHAVAN PILLAI

IRAN  
IRAN

General F. HOMAYOUNFAL

ISRAEL  
ISRAËL

M. KAHANY  
M. LUBARSKY

ITALY  
ITALIE

M. Enrico MELLINI

LEBANON  
LIBAN

J. MIKAOUI

LUXEMBOURG  
LUXEMBOURG

R. LOGELIN

NETHERLANDS  
PAYS-BAS

J. J. OYEVAAR

NICARAGUA  
NICARAGUA

NORWAY  
NORVÈGE

Axel RONNING

PHILIPPINES  
PHILIPPINES

Rodolfo MASLOG

POLAND  
POLOGNE

Dr. T. BIASAGA  
Dr. S. MIELECH  
F. WICHRZYCKI

SWEDEN  
SUÈDE

Gösta HALL

SWITZERLAND  
SUISSE

Heinrich ROTHMUND  
Robert PLUMÉZ  
Paul GOTTRÉ

THAILAND  
THAÏLANDE

L. D. BHAKDI

UNION OF SOUTH AFRICA  
UNION SUD-AFRICAINÉ

H. BRUNÉ

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND  
NORTHERN IRELAND  
ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IR-  
LANDE DU NORD

C. A. BIRCHNELL

UNITED STATES OF AMERICA  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Henry H. KELLY  
Herbert S. FAIRBANK

YUGOSLAVIA  
YUGOSLAVIE

Ljub. KOMNENOVIC

*The President of the Conference*  
*Le Président de la Conférence*  
J. J. OYEVAAR

*The Executive Secretary*  
*Le Secrétaire exécutif*  
Branko LUKAC

## OBSERVERS

## OBSERVATEURS

*Australia*  
*Australie*

F. FARAKER

*Brazil*  
*Brésil*

*Canada*  
*Canada*

J. A. IRVIN

*Ecuador*  
*Equateur*

Alex. GASTELÚ

*Mexico*  
*Mexique*

R. GONZÁLEZ SOSA

*Turkey*  
*Turquie*

RESOLUTION AU SUJET D'ESSAIS INTERNATIONAUX CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT DE NORMES ACCEPTABLES POUR L'ÉCLAIRAGE DES FEUX-CROISEMENT DES AUTOMOBILES

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

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

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

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

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

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

RÉSOLUTION RELATIVE A LA RÉCAPITULATION PÉRIODIQUE DES AMENDEMENTS A LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

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

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

*En vue* de faciliter aux États 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 États 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 États contractants.

## RÉSOLUTION RELATIVE A D'AUTRES PROBLÈMES CONCERNANT LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX

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

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

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

b) *Considérant* la déclaration faite par le représentant du Comité général de l'Alliance internationale de tourisme et de la Fédération internationale de l'automobile sur l'intérêt qu'il y aurait à ce que les États adhèrent plus largement au Projet de Convention internationale douanière sur le tourisme<sup>1</sup>, élaboré sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe,

*Invite* le Secrétaire général à porter à l'attention des États le Protocole additionnel<sup>2</sup> à l'Accord<sup>3</sup> 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.

---

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 45, p. 162.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 65, p. 318; vol. 67, p. 353, et vol. 76, p. 278.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 45, p. 149; vol. 51, p. 331; vol. 68, p. 279; vol. 71, p. 326; vol. 73, p. 272, et vol. 76, p. 278.

CONVENTION<sup>1</sup> SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE. SIGNÉE A  
GENÈVE, LE 19 SEPTEMBRE 1949

Les États 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 PREMIER

1. Les États 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 États 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 État pourra, au moment où il signera ou ratifiera la Convention, ou y adhérera, ou à tout autre moment par la suite, déclarer<sup>2</sup> qu'il exclut les annexes 1<sup>3</sup> et 2 de l'application de la Convention.

<sup>1</sup> Conformément à l'article 29, la Convention est entrée en vigueur le 26 mars 1952, le trentième jour après la date du dépôt auprès du Secrétaire général des Nations Unies du cinquième instrument de ratification ou d'adhésion. Les États suivants ont déposé leurs instruments de ratification ou d'adhésion (a) aux dates indiquées ci-dessous :

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE . . . . . 30 août 1950

Dans une note accompagnant l'instrument de ratification, le Gouvernement des États-Unis d'Amérique a indiqué que les dispositions de la Convention seront applicables à tout territoire dont les États-Unis d'Amérique assurent les relations internationales.

FRANCE . . . . . 15 septembre 1950

TCHÉCOSLOVAQUIE . . . . . 3 novembre 1950  
Excluant l'annexe 2 de l'application de la Convention, conformément au paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention.

MONACO (a) . . . . . 3 août 1951

Se référant à l'annexe 6, chiffre IV, alinéa b, le Gouvernement de la Principauté de Monaco a indiqué qu'il n'admettra qu'une seule remorque derrière un véhicule tracteur et qu'il n'en admettra pas derrière un véhicule articulé.

SUÈDE . . . . . 25 février 1952

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

<sup>2</sup> Voir p. 53 à 58 de ce volume.

<sup>3</sup> Voir p. 61 de ce volume déclarations faites au moment de la signature.

2. Tout État pourra, à tout moment, notifier au Secrétaire général des Nations Unies qu'à dater de ladite 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 États 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 État 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 États 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 États 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;

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 État lié par l'annexe 1 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 État lié par l'annexe 1 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 États 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.

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<sup>1</sup> relative à la priorité de passage aux intersections non visées au paragraphe 2 du présent article sont applicables par les États 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.

<sup>1</sup> Voir p. 61 de ce volume.

## 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.

## 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 davantage 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 État 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 État contractant seront, autant que possible, les seuls placés sur les routes de cet État. 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 État.

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.

## 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 État 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 susvisées seront acceptés dans tous les États 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<sup>1</sup>.

## 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 État, 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.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Voir p. 61 de ce volume.

## ARTICLE 21

Toute automobile et toute remorque doivent porter les marques d'identification déterminées à l'annexe 5<sup>1</sup>.

## 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<sup>1</sup> 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 État contractant ou de l'une de ses subdivisions, sont fixés par la législation nationale. Sur certaines routes désignées par les États contractants à des accords régionaux, ou à défaut par un État contractant, les dimensions et poids maxima autorisés seront ceux fixés dans l'annexe 7<sup>2</sup>.

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

## CHAPITRE V

*Conducteurs d'automobiles en circulation internationale*

## ARTICLE 24

1. Chaque État contractant autorisera tout conducteur qui pénètre sur son territoire et qui remplit les conditions prévues à l'annexe 8<sup>3</sup>, à conduire sur ses routes, sans nouvel examen, des automobiles de la catégorie ou des catégories définies aux annexes 9<sup>4</sup> et 10<sup>5</sup>, 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 État contractant ou d'une de ses subdivisions, ou par une association habilitée par cette autorité.

<sup>1</sup> Voir p. 67 de ce volume.

<sup>2</sup> Voir p. 79 de ce volume.

<sup>3</sup> Voir p. 85 de ce volume.

<sup>4</sup> Voir p. 87 de ce volume.

<sup>5</sup> Voir p. 91 de ce volume.

2. Toutefois, un État 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 État 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 États 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 État 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 État contractant. En pareil cas, l'État 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 État contractant, si son départ est antérieur à l'expiration dudit délai. L'État 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<sup>1</sup>, 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 États 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

<sup>1</sup> Voir note 2, p. 5, de ce volume.

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 États Membres des Nations Unies et de tout État 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<sup>er</sup> janvier 1950, les États mentionnés au paragraphe 1 de cet article qui n'auront pas signé la présente Convention ainsi que tout autre État 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 État 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 Con-



vention 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 la Convention n'est pas alors entrée en vigueur, au moment de son entrée en vigueur.

2. Lorsque les circonstances le permettent, tout État 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 État 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 État qui la ratifiera ou y adhérera 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 État.

Le Secrétaire général des Nations Unies notifiera la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à chacun des États signataires ou adhérents ainsi qu'aux autres États 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<sup>1</sup> et la Convention internationale relative à la circulation routière<sup>2</sup> signées à Paris, le 24 avril 1926, ainsi que la Convention sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine ouverte à la signature à Washington, le 15 décembre 1943.

#### ARTICLE 31

1. Tout amendement à la présente Convention proposé par un État contractant sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies, qui en com-

<sup>1</sup> Voir note 2, p. 5, de ce volume.

<sup>2</sup> Voir note 1, p. 5, de ce volume.

muniquera le texte à tous les États 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 États autres que les États 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 États contractants en vue d'étudier l'amendement proposé au cas où la convocation d'une conférence serait demandée :

- a) Par un quart au moins des États 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 États 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 États liés par l'annexe à laquelle l'amendement est proposé.

Le Secrétaire général invitera à cette conférence les États autres que les États 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 États contractants pour acceptation. Quatre-vingt-dix jours après son acceptation par les deux tiers des États contractants, tout amendement à la Convention autre qu'un amendement aux annexes 1 et 2 entrera en vigueur pour tous les États 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 États 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 État con-

tractant 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 États 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 États contractants. L'amendement prendra effet dans un délai de quatre-vingt-dix jours à dater de cette notification à l'égard de tous les États contractants à l'exception des États 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 État contractant qui aura fait la déclaration prévue au paragraphe 3 ou l'opposition prévue au paragraphe 5.

7. L'État 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 État 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 État signataire ou adhérent. A l'expiration de ce délai d'un an, la Convention cessera d'être en vigueur pour l'État contractant qui l'aura dénoncée.

#### ARTICLE 33

Tout différend entre deux ou plusieurs États 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 États 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 État 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, 3 et 5 de l'article 31 ainsi qu'à l'article 32, le Secrétaire général notifiera aux États mentionnés au paragraphe 1 de l'article 27 :

- a) Les déclarations par lesquelles les États 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 État 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 exécution de l'article 28;
- e) Les déclarations par lesquelles les États 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 États 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 État 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 États 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 États 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 États 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  
AFGHANISTAN

ALBANIA  
ALBANIE

ARGENTINA  
ARGENTINE

AUSTRALIA  
AUSTRALIE

AUSTRIA  
AUTRICHE

Herman DAHLEN

BELGIUM  
BELGIQUE

F. BLONDEEL

BOLIVIA  
BOLIVIE

BRAZIL  
BRÉSIL

BULGARIA  
BULGARIE

BURMA  
BIRMANIE

BYELORUSSIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC  
RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE

CANADA  
CANADA

CHILE  
CHILI

CHINA  
CHINE

COLOMBIA  
COLOMBIE

COSTA RICA  
COSTA-RICA

CUBA  
CUBA

CZECHOSLOVAKIA  
TCHÉCOSLOVAQUIE

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

V. OUTFRATA  
December 28th, 1949.\*

DENMARK  
DANEMARK

K. BANG  
A. BLOM-ANDERSEN

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

DOMINICAN REPUBLIC  
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.

*Traduction du Secrétariat des Nations Unies:*

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

\*\* 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.

*Translation by the Secretariat of the United Nations:*

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

ECUADOR  
ÉQUATEUR

EGYPT  
ÉGYPTE

A. K. SAFWAT

EL SALVADOR  
SALVADOR

ETHIOPIA  
ÉTHIOPIE

FINLAND  
FINLANDE

FRANCE  
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.

GREECE  
GRÈCE

GUATEMALA  
GUATEMALA

HAITI  
HAÏTI

HONDURAS  
HONDURAS

---

*Translation by the Secretariat of the United Nations:*

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

HUNGARY  
HONGRIE

ICELAND  
ISLANDE

INDIA  
INDE

N. RAGHAVAN PILLAI

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

IRAN  
IRAN

IRAQ  
IRAK

IRELAND  
IRLANDE

ISRAEL  
ISRAËL

M. KAHANY  
M. LUBARSKY

ITALY  
ITALIE

M. Enrico MELLINI

LEBANON  
LIBAN

(Sous réserve de ratification\*\*)

J. MIKAOUI

---

*Traduction du Secrétariat des Nations Unies:*

\* 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.

*Translation by the Secretariat of the United Nations:*

\*\* Subject to ratification.



LIBERIA  
LIBÉRIA

LUXEMBOURG  
LUXEMBOURG

R. LOGELIN

MEXICO  
MEXIQUE

NETHERLANDS  
PAYS-BAS

J. J. OYEVAAR

NEW ZEALAND  
NOUVELLE-ZÉLANDE

NICARAGUA  
NICARAGUA

NORWAY  
NORVÈGE

Axel RONNING

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

A. R.

PAKISTAN  
PAKISTAN

PANAMA  
PANAMA

PARAGUAY  
PARAGUAY

---

*Traduction du Secrétariat des Nations Unies:*

\* 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.

PERU  
PÉROU

PHILIPPINES  
PHILIPPINES

Rodolfo MASLOG

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

POLAND  
POLOGNE

PORTUGAL  
PORTUGAL

ROMANIA  
ROUMANIE

SAUDI ARABIA  
ARABIE SAOUDITE

SWEDEN  
SUÈDE

Gösta HALL

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

SWITZERLAND  
SUISSE

Heinrich ROTHMUND  
Robert PLUMÉZ  
Paul GOTTRET

SYRIA  
SYRIE

*Traduction du Secrétariat des Nations Unies:*

\* 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.

THAILAND  
THAÏLANDE

TRANSJORDAN  
TRANSJORDANIE

TURKEY  
TURQUIE

UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC  
RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE D'UKRAINE

UNION OF SOUTH AFRICA  
UNION SUD-AFRICAINNE

H. BRUNE

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

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS  
UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND  
ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

C. A. BIRCHNELL

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

---

*Traduction du Secrétariat des Nations Unies:*

\* 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.

\*\* 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.

UNITED STATES OF AMERICA  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Henry H. KELLY  
Herbert S. FAIRBANK

URUGUAY  
URUGUAY

VENEZUELA  
VENEZUELA

YEMEN  
YÉMEN

YUGOSLAVIA  
YUGOSLAVIE

Ljub. KOMNENOVIC

## ANNEXES

## ANNEXE 1

## DISPOSITION ADDITIONNELLE RELATIVE A LA DÉFINITION DES AUTOMOBILES ET DES CYCLES

Les cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une cylindrée maximum de 50 cm<sup>3</sup> (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

## PRIORITÉ

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

NUMÉRO D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES  
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 VÉHICULES  
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 États et territoires sont les suivantes :

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
Bahama . . . . .	BS
Bassoutoland . . . . .	BL
Betchouanaland . . . . .	BP
Honduras britannique . . . . .	BH
Chypre . . . . .	CY
Gambie . . . . .	WAG

Gibraltar . . . . .	GBZ
Côte-de-l'Or . . . . .	WAC
Hong-kong . . . . .	HK
Jamaïque . . . . .	JA
Johore . . . . .	JO
Kedah . . . . .	KD
Kelantan . . . . .	KL
Kénya . . . . .	EAK
Labouan . . . . .	SS
Malacca . . . . .	SS
Union malaise (Negri Sembilan, Pahang, Perak, Selangor) . . . . .	FM
Malte . . . . .	GBY
Ile Maurice . . . . .	MS
Nigéria . . . . .	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
États-Unis d'Amérique . . . . .	USA
Yougoslavie . . . . .	YU

Tout État qui ne l'aura pas fait précédemment devra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention, ou y adhérera, 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.

## ANNEXE 5

MARQUES D'IDENTIFICATION DES VÉHICULES  
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'ÉQUIPEMENT DES AUTO-  
MOBILES 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 vitesses 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).

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'un 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. ÉCLAIRAGE

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 cm<sup>3</sup> (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 tout 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 munie 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 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 arrière 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 suivants :

- 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) A position fixe et à feu clignotant orange, placé de part et d'autre du véhicule sur les parois latérales;
- iii) A 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.

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'infirme 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'infirme » 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 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 État 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.

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 système 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.

---

Dispositions

---

ANNEXE 7

DIMENSIONS ET POIDS DES VÉHICULES  
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 :

	<i>Mètres</i>	<i>Pieds</i>
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 <sup>1</sup>	18,00	59,00
Ensembles de véhicules couplés comportant deux remorques <sup>1</sup> .	22,00	72,00

<sup>1</sup> 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.

	<i>Tonnes métriques</i>	<i>Livres</i>
d) Poids maximum autorisé :		
i) Sur l'essieu le plus chargé <sup>1</sup> . . . . .	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
iii) D'un véhicule, d'un véhicule articulé ou autre ensemble :		

<i>Distance, en mètres, entre les deux essieux extrêmes d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble</i>	<i>Poids maximum auto- risé en tonnes métri- ques, d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble</i>	<i>Distance, en pieds, entre les deux essieux extrêmes d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble</i>	<i>Poids maximum auto- risé en livres, d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre en- semble</i>
1 inclus à 2 exclus . . . . .	14,50	3 inclus à 7 exclus . . . . .	32.000
2 » 3 » . . . . .	15,00	7 » 8 » . . . . .	32.480
3 » 4 » . . . . .	16,25	8 » 9 » . . . . .	33.320
4 » 5 » . . . . .	17,50	9 » 10 » . . . . .	34.160
5 » 6 » . . . . .	18,75	10 » 11 » . . . . .	35.000
6 » 7 » . . . . .	20,00	11 » 12 » . . . . .	35.840
7 » 8 » . . . . .	21,25	12 » 13 » . . . . .	36.680
8 » 9 » . . . . .	22,50	13 » 14 » . . . . .	37.520
9 » 10 » . . . . .	23,75	14 » 15 » . . . . .	38.360
10 » 11 » . . . . .	25,00	15 » 16 » . . . . .	39.200
11 » 12 » . . . . .	26,25	16 » 17 » . . . . .	40.040
12 » 13 » . . . . .	27,50	17 » 18 » . . . . .	40.880
13 » 14 » . . . . .	28,75	18 » 19 » . . . . .	41.720
14 » 15 » . . . . .	30,00	19 » 20 » . . . . .	42.560
		20 » 21 » . . . . .	43.400
		21 » 22 » . . . . .	44.240
		22 » 23 » . . . . .	45.080
		23 » 24 » . . . . .	45.920
		24 » 25 » . . . . .	46.760
		25 » 26 » . . . . .	47.600
		26 » 27 » . . . . .	48.440
		27 » 28 » . . . . .	49.280
		28 » 29 » . . . . .	50.120
		29 » 30 » . . . . .	50.960
		30 » 31 » . . . . .	51.800
		31 » 32 » . . . . .	52.640
		32 » 33 » . . . . .	53.480
		33 » 34 » . . . . .	54.320
		34 » 35 » . . . . .	55.160
		35 » 36 » . . . . .	56.000
		36 » 37 » . . . . .	56.840
		37 » 38 » . . . . .	57.680
		38 » 39 » . . . . .	58.520
		39 » 40 » . . . . .	59.360
		40 » 41 » . . . . .	60.200
		41 » 42 » . . . . .	61.040
		42 » 43 » . . . . .	61.880
		43 » 44 » . . . . .	62.720
		44 » 45 » . . . . .	63.560
		45 » 46 » . . . . .	64.400
		46 » 47 » . . . . .	65.240
		47 » 48 » . . . . .	66.080
		48 » 49 » . . . . .	66.920

<sup>1</sup> 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.

<i>Distance, en mètres, entre les deux essieux extrêmes d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble</i>	<i>Poids maximum autorisé en tonnes métriques, d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble</i>	<i>Distance, en pieds, entre les deux essieux extrêmes d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble</i>	<i>Poids maximum autorisé en livres, d'un véhicule isolé, d'un véhicule articulé ou de tout autre ensemble</i>
15 » 16 » . . . . .	31,25	49 » 50 » . . . . .	67.760
16 » 17 » . . . . .	32,50	50 » 51 » . . . . .	68.600
17 » 18 » . . . . .	33,75	51 » 52 » . . . . .	69.440
18 » 19 » . . . . .	35,00	52 » 53 » . . . . .	70.280
19 » 20 » . . . . .	36,25	53 » 54 » . . . . .	71.120
		54 » 55 » . . . . .	71.960
		55 » 56 » . . . . .	72.800
		56 » 57 » . . . . .	73.640
		57 » 58 » . . . . .	74.480
		58 » 59 » . . . . .	75.320
		59 » 60 » . . . . .	76.160
		60 » 61 » . . . . .	77.000
		61 » 62 » . . . . .	77.840
		62 » 63 » . . . . .	78.680
		63 » 64 » . . . . .	79.520
		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 États contractants pourront conclure des accords régionaux fixant des poids maxima autorisés à 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 État 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 État contractant ou toute subdivision de cet État.

6. Tout État contractant ou subdivision de cet État 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 défavorables, ladite route serait gravement endommagée par des véhicules de poids normalement autorisés.



## ANNEXE 8

CONDITIONS À 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 État contractant ou l'une de ses subdivisions peut reconnaître la validité des permis de conduire délivrés par un autre État contractant à des conducteurs de motocycles et voitures d'infirmes âgés de moins de dix-huit ans.


## ANNEXE 9

## MODÈLE DE PERMIS DE CONDUIRE — DIMENSIONS : 74 × 105 mm

*Couleur : rose*

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

## PAGES EXTÉRIEURES

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 INTÉRIEURES

1. Nom:.....	Changement de domicile:		Catégorie de véhicules pour lesquels le permis est valable:
2. Prénoms*.....	.....	A	.....
3. Date** et lieu de naissance***.....	Date:.....	B	.....
4. Domicile:.....	Signature:.....	C	.....
Signature du titulaire**** <div style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 80px; margin: 10px auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">           Photographie: 35 x 45 mm         </div>	Date:.....	D	.....
5. Délivré par.....	Signature:.....	E	.....
6. à..... le.....	Mentions additionnelles éventuelles des autorités compétentes du pays qui a émis le permis	Voit au verso <sup>1</sup>	.....
7. Valable jusqu'au.....		D	.....
No		E	.....
Signature de l'autorité:		E	.....

\* 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.

Catégories de véhicules pour lesquels le permis est valable:	
<b>A</b>	<p>Motocycles avec ou sans aide-car, voitures d'infirmes et automobiles à trois roues dont le poids à vide n'exécède pas 400 kg (900 livres).</p> <p style="text-align: right;">Sceau ou cachet de l'autorité</p>
<b>B</b>	<p>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'exécède pas 3.500 kg (7.700 livres). Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.</p> <p style="text-align: right;">Sceau ou cachet de l'autorité</p>
<b>C</b>	<p>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.</p> <p style="text-align: right;">Sceau ou cachet de l'autorité</p>
<b>D</b>	<p>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.</p> <p style="text-align: right;">Sceau ou cachet de l'autorité</p>
<b>E</b>	<p>Automobiles de celle des catégories B, C ou D pour laquelle le conducteur est habilité, avec remorques autres qu'une remorque légère.</p> <p style="text-align: right;">Sceau ou cachet de l'autorité</p>

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)

## ANNEXE 10

## MODÈLE 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 I de la dernière page. Elles seront rédigées dans les langues suivantes :

- a) La ou les langues prescrites par l'État qui a délivré le permis;
- b) Langues officielles des Nations Unies;
- c) Au plus six autres langues, laissées au choix de l'État 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



<sup>1</sup> 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 États contractants, à l'exception du territoire de l'État 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 États 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.

DERNIÈRE PAGE

(Première partie)

(Deuxième partie)

<p>Indications relatives au conducteur</p> <p style="text-align: right;">Nom 1 Prénoms* 2 Lieu de naissance** 3 Date de naissance*** 4 Domicile 5</p>	<p>1..... 2..... 3..... 4..... 5.....</p>	
<p>Catégorie de véhicules pour lesquels le permis est valable:</p>		
<p>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).</p>	A	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-right: 10px;"> <p style="font-size: 8px;">Sceau ou cachet</p> </div> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <p style="font-size: 10px;">Photographie</p> </div> </div>
<p>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.</p>	B	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-right: 10px;"> <p style="font-size: 8px;">Sceau ou cachet</p> </div> </div>
<p>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.</p>	C	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-right: 10px;"> <p style="font-size: 8px;">Sceau ou cachet</p> </div> </div>
<p>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.</p>	D	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-right: 10px;"> <p style="font-size: 8px;">Sceau ou cachet</p> </div> <div style="margin-left: 10px;"> <p>Signature du titulaire****:</p> </div> </div>
<p>Automobiles des catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité, avec remorques autres qu'une remorque légère.</p>	E	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-right: 10px;"> <p style="font-size: 8px;">Sceau ou cachet</p> </div> </div>
<p>Le terme "poids maximum autorisé" d'un véhicule désigne le poids du véhicule en ordre de marche et de la charge maximum.</p> <p>Le terme "charge maximum" désigne le poids du chargement déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.</p> <p>Les remorques légères sont celles dont le poids maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg.</p>		
<p style="text-align: center;">EXCLUSION</p> <p>Le titulaire est déchu du droit de conduire sur le territoire de (pays) .....</p> <p>en raison de .....</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-right: 10px;"> <p style="font-size: 8px;">Sceau ou cachet</p> </div> <div style="margin-left: 10px;"> <p>Lieu:.....</p> <p>Date:.....</p> <p>Signature:.....</p> </div> </div> <p>Inscrire l'exclusion dans tout autre espace prévu à cet effet, si l'espace réservé ci-dessus est déjà utilisé.</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-size: 8px;">Exclusions: (pays) (I-VIII)</p>	<p style="text-align: center;">EXCLUSIONS (pays)</p> <p>I..... V.....</p> <p>II..... VI.....</p> <p>III..... VII.....</p> <p>IV..... VIII.....</p>

\* 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.

PROTOCOLE RELATIF AUX PAYS OU TERRITOIRES PRÉSENTEMENT OCCUPÉS. SIGNÉ A GENÈVE, LE 19 SEPTEMBRE 1949

---

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  
AFGHANISTAN

ALBANIA  
ALBANIE

ARGENTINA  
ARGENTINE

AUSTRALIA  
AUSTRALIE

AUSTRIA  
AUTRICHE

BELGIUM  
BELGIQUE

F. BLONDEEL

BOLIVIA  
BOLIVIE

BRAZIL  
BRÉSIL

BULGARIA  
BULGARIE

BURMA  
BIRMANIE

BYELORUSSIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC  
RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE

CANADA  
CANADA

CHILE  
CHILI

CHINA  
CHINE

COLOMBIA  
COLOMBIE

No. 1671

COSTA RICA  
COSTA-RICA

CUBA  
CUBA

CZECHOSLOVAKIA  
TCHÉCOSLOVAQUIE

DENMARK  
DANEMARK

K. BANG  
A. BLOM-ANDERSEN

DOMINICAN REPUBLIC  
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

T. F. FRANCO

ECUADOR  
EQUATEUR

EGYPT  
ÉGYPTE

A. K. SAFWAT

EL SALVADOR  
SALVADOR

ETHIOPIA  
ETHIOPIE

FINLAND  
FINLANDE

FRANCE  
FRANCE

Lucien HUBERT

GREECE  
GRÈCE

GUATEMALA  
GUATEMALA



HAITI  
HAÏTI

HONDURAS  
HONDURAS

HUNGARY  
HONGRIE

ICELAND  
ISLANDE

INDIA  
INDE

N. RAGHAVAN PILLAI

IRAN  
IRAN

IRAQ  
IRAK

IRELAND  
IRLANDE

ISRAEL  
ISRAËL

ITALY  
ITALIE

M. ENRICO MELLINI

LEBANON  
LIBAN

Sous réserve de ratification\*  
J. MIKAOUÏ

LIBERIA  
LIBÉRIA

*Translation by the Secretariat of the United Nations:*

\* Subject to ratification.

No. 1671

LUXEMBOURG  
LUXEMBOURG

R. LOGELIN

MEXICO  
MEXIQUE

NETHERLANDS  
PAYS-BAS

J. J. OYEVAAR

NEW ZEALAND  
NOUVELLE-ZÉLANDE

NICARAGUA  
NICARAGUA

NORWAY  
NORVÈGE

Axel RONNING

PAKISTAN  
PAKISTAN

PANAMA  
PANAMA

PARAGUAY  
PARAGUAY

PERU  
PÉROU

PHILIPPINES  
PHILIPPINES

Rodolfo MASLOG

POLAND  
POLOGNE

PORTUGAL  
PORTUGAL

ROMANIA  
ROUMANIE

SAUDI ARABIA  
ARABIE SAOUDITE

SWEDEN  
SUÈDE

Gösta HALL

SWITZERLAND  
SUISSE

Heinrich ROTHMUND  
Robert PLUMÉZ  
Paul GOTTRÉ

SYRIA  
SYRIE

THAILAND  
THAÏLANDE

TRANSJORDAN  
TRANSJORDANIE

TURKEY  
TURQUIE

UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC  
RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE D'UKRAINE

UNION OF SOUTH AFRICA  
UNION SUD-AFRICAINE

H. BRUNE

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS  
UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND  
ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

C. A. BIRCHNELL

UNITED STATES OF AMERICA  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Henry H. KELLY  
Herbert S. FAIRBANK

URUGUAY  
URUGUAY

VENEZUELA  
VENEZUELA

YEMEN  
YÉMEN

YUGOSLAVIA  
YOUgoslavie