

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

ANNEXE II-20

CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

(VIENNE 1968)

No. 15705

MULTILATERAL

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

Authentic texts: English, French, Chinese, Russian and Spanish.

Registered ex officio on 21 May 1977.

MULTILATÉRAL

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

Textes authentiques : anglais, français, chinois, russe et espagnol.

Enregistrée d'office le 21 mai 1977.

CONVENTION¹ SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Les Parties contractantes,

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

Sont convenues des dispositions suivantes :

CHAPITRE PREMIER. GÉNÉRALITÉS

Article premier. DÉFINITIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

i) sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;

ii) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;

iii) est spécialement signalée comme étant une autoroute;

k) un véhicule est dit :

i) « à l'arrêt, lorsqu'il est immobilisé pendant le temps nécessaire pour prendre ou déposer des personnes ou charger ou décharger des choses;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- s) le terme « remorque légère » désigne toute remorque dont le poids maximal autorisé n'excède pas 750 kg (1 650 livres);
- t) le terme « ensemble de véhicules » désigne des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;
- u) le terme « véhicule articulé » désigne l'ensemble de véhicules constitué par une automobile et une semi-remorque accouplée à cette automobile;
- v) le terme « conducteur » désigne toute personne qui assume la direction d'un véhicule, automobile ou autre (cycle compris), ou qui, sur une route, guide des bestiaux, isolés ou en troupeaux, ou des animaux de trait, de charge ou de selle;
- w) le terme « poids maximal autorisé » désigne le poids maximal du véhicule chargé, déclaré admissible par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé;
- x) le terme « poids à vide » désigne le poids du véhicule sans équipage, passagers, ni chargement, mais avec son plein de carburant et son outillage normal de bord;
- y) le terme « poids en charge » désigne le poids effectif du véhicule tel qu'il est chargé, l'équipage et les passagers restant à bord;
- z) les termes « sens de la circulation » et « correspondant au sens de la circulation » désignent la droite lorsque, d'après la législation nationale, le conducteur d'un véhicule doit croiser un autre véhicule en laissant ce véhicule à sa gauche; ils désignent la gauche dans le cas contraire;
- aa) l'obligation pour le conducteur d'un véhicule de « céder le passage » à d'autres véhicules signifie que ce conducteur ne doit pas continuer sa marche ou sa manœuvre ou la reprendre si cela risque d'obliger les conducteurs d'autres véhicules à modifier brusquement la direction ou la vitesse de leurs véhicules.

Article 2. ANNEXES DE LA CONVENTION

Les annexes de la présente Convention, savoir :

- l'annexe 1 : Dérogations à l'obligation d'admettre en circulation internationale les automobiles et les remorques,
- l'annexe 2 : Numéro d'immatriculation des automobiles et des remorques en circulation internationale,
- l'annexe 3 : Signe distinctif des automobiles et des remorques en circulation internationale,
- l'annexe 4 : Marques d'identification des automobiles et des remorques en circulation internationale,
- l'annexe 5 : Conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques,
- l'annexe 6 : Permis national de conduire, et
- l'annexe 7 : Permis international de conduire,
- font partie intégrante de la présente Convention.

Article 3. OBLIGATIONS DES PARTIES CONTRACTANTES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 4. SIGNALISATION

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

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

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

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

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

CHAPITRE II. RÈGLES APPLICABLES À LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Article 5. VALEUR DE LA SIGNALISATION

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

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

Article 6. INJONCTIONS DONNÉES PAR LES AGENTS RÉGLANT LA CIRCULATION

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

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

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

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

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

Article 7. RÈGLES GÉNÉRALES

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

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

Article 8. CONDUCTEURS

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

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

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

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

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

Article 9. TROUPEAUX

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

Article 10. PLACE SUR LA CHAUSSÉE

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

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

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

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

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

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

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

Article 11. DÉPASSEMENT ET CIRCULATION EN FILES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 12. CROISEMENT

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

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

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

Article 13. VITESSE ET DISTANCE ENTRE VÉHICULES

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

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

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

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

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

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

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

Article 14. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR LES MANŒUVRES

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

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

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

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

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

Article 16. CHANGEMENT DE DIRECTION

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

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

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

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

Article 17. RALENTISSEMENT

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

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

Article 18. INTERSECTIONS ET OBLIGATION DE CÉDER LE PASSAGE

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

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

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

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

- a) dans les Etats où le sens de la circulation est à droite, aux intersections autres que celles qui sont visées au paragraphe 2 du présent article et aux paragraphes 2 et 4 de l'article 25 de la présente Convention, le conducteur d'un véhicule est tenu de céder le passage aux véhicules venant sur sa droite;
- b) les Parties contractantes ou leurs subdivisions sur le territoire desquelles le sens de la circulation est à gauche sont libres de fixer comme elles l'entendent les règles de priorité aux intersections.

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

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

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

Article 19. PASSAGES À NIVEAU

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

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

Article 20. PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX PIÉTONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

i) si le passage est équipé de signaux pour les piétons, ceux-ci doivent obéir aux prescriptions indiquées par ces feux;

ii) si le passage n'est pas équipé d'une telle signalisation, mais si la circulation des véhicules est réglée par des signaux lumineux de circulation ou par un agent de la circulation, les piétons ne doivent pas s'engager sur la chaussée tant que le signal lumineux ou le geste de l'agent de la circulation notifie que les véhicules peuvent y passer;

iii) aux autres passages pour piétons, les piétons ne doivent pas s'engager sur la chaussée sans tenir compte de la distance et de la vitesse des véhicules qui s'en approchent.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 22. REFUGES SUR LA CHAUSSÉE

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

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

Article 23. ARRÊT ET STATIONNEMENT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 24. OUVERTURE DES PORTIÈRES

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

Article 25. AUTOROUTES ET ROUTES DE CARACTÈRE SIMILAIRE

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

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

b) il est interdit aux conducteurs :

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

2. Les conducteurs débouchant sur une autoroute doivent :

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

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

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

*Article 26. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX CORTÈGES
ET AUX INFIRMES*

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 28. AVERTISSEMENTS SONORES ET LUMINEUX

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

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

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

2. Les conducteurs d'automobiles peuvent, entre la tombée de la nuit et le lever du jour, donner les avertissements lumineux définis au paragraphe 5 de l'article 33 de la présente Convention au lieu des avertissements sonores. Ils peuvent également le faire pendant la journée aux fins indiquées à l'alinéa *b* du paragraphe 1 du présent article, si cette façon de faire convient mieux en raison des circonstances.

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

Article 29. VÉHICULES SUR RAILS

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

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

Article 30. CHARGEMENT DES VÉHICULES

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 31. COMPORTEMENT EN CAS D'ACCIDENT

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

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

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

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

Article 32. ECLAIRAGE : PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

1. Au sens du présent article, le terme « nuit » désigne l'intervalle entre la tombée de la nuit et le lever du jour, ainsi que les autres moments où la visibilité est insuffisante du fait, par exemple, de brouillard, de chute de neige, de forte pluie ou de passage dans un tunnel.

2. De nuit :

a) tout véhicule à moteur autre qu'un cyclomoteur ou un motorcycle à deux roues sans side-car se trouvant sur une route doit montrer vers l'avant au moins deux feux blancs ou jaune sélectif et vers l'arrière un nombre pair de feux rouges, conformément aux prescriptions prévues pour les automobiles aux paragraphes 23 et 24 de l'annexe 5; les législations nationales peuvent, toutefois, autoriser des feux de position jaune-auto vers l'avant. Les dispositions du présent alinéa s'appliquent aux ensembles formés d'un véhicule à moteur et d'une ou plusieurs remorques, les feux rouges devant alors se trouver à l'arrière de la dernière remorque; les remorques auxquelles sont applicables les dispositions du paragraphe 30 de l'annexe 5 de la présente Convention doivent montrer, vers l'avant, les deux feux blancs dont elles doivent être munies en vertu des dispositions de ce paragraphe 30.

b) tout véhicule ou ensemble de véhicules auquel ne s'appliquent pas les dispositions de l'alinéa *a* du présent paragraphe et qui se trouve sur une route, doit avoir au moins un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant et au moins un feu rouge à l'arrière; lorsqu'il n'y a qu'un feu à l'avant ou qu'un feu à l'arrière, ce feu doit être placé sur l'axe du véhicule ou du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation; pour les véhicules à traction animale et les charrettes à bras, le dispositif émettant ces feux peut être porté par le conducteur ou un convoyeur marchant de ce côté du véhicule.

3. Les feux prévus au paragraphe 2 du présent article doivent être tels qu'ils signalent effectivement le véhicule aux autres usagers de la route; le feu avant et le feu arrière ne doivent être émis par la même lampe ou le même dispositif que si les caractéristiques du véhicule, notamment sa faible longueur, sont telles que cette prescription peut être satisfaite dans ces conditions.

4. a) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 2 du présent article,

i) les dispositions dudit paragraphe 2 ne s'appliquent pas aux véhicules à l'arrêt ou en stationnement sur une route éclairée de telle façon qu'ils sont distinctement visibles à une distance suffisante;

ii) les véhicules à moteur dont la longueur et la largeur n'excèdent pas, respectivement, 6 m (20 pieds) et 2 m (6 pieds 6 pouces) et auxquels aucun véhicule n'est attelé pourront, lorsqu'ils sont à l'arrêt ou stationnent sur une route à

l'intérieur d'une agglomération, ne montrer qu'un feu placé sur le côté du véhicule opposé au bord de la chaussée le long duquel le véhicule est à l'arrêt ou en stationnement; ce feu sera blanc ou jaune-auto vers l'avant et rouge ou jaune-auto vers l'arrière;

iii) les dispositions de l'alinéa *b* dudit paragraphe 2 ne s'appliquent ni aux cycles à deux roues, ni aux cyclomoteurs à deux roues, ni aux motocycles à deux roues sans side-car non munis de batterie, lorsqu'ils sont à l'arrêt ou stationnent dans une agglomération tout au bord de la chaussée;

b) en outre, la législation nationale peut accorder des dérogations aux dispositions du présent article pour :

- i) les véhicules à l'arrêt ou stationnés à des emplacements spéciaux hors de la chaussée;
- ii) les véhicules à l'arrêt ou stationnés dans des rues résidentielles où la circulation est très faible.

5. En aucun cas, un véhicule ne devra montrer, vers l'avant, des feux, des dispositifs réfléchissants ou des matériaux réfléchissants rouges, vers l'arrière, des feux, des dispositifs réfléchissants ou des matériaux réfléchissants blancs ou jaune sélectif; cette disposition ne s'applique ni à l'emploi de feux blancs ou jaune sélectif de marche arrière, ni à la réflectorisation des chiffres ou lettres de couleur claire des plaques arrière, ni à la réflectorisation des chiffres ou lettres de couleur claire des plaques arrière d'immatriculation, des signes distinctifs ou d'autres marques distinctives requises par la législation nationale, ni à la réflectorisation du fond clair de ces plaques ou signes, ni aux feux rouges tournants ou à éclats de certains véhicules prioritaires.

6. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, dans la mesure où elles l'estiment possible sans compromettre la sécurité de la circulation, accorder dans leur législation nationale des dérogations aux dispositions du présent article pour

- a*) les véhicules à traction animale et les charrettes à bras;
- b*) les véhicules de forme ou de nature particulière ou employés à des fins et dans des conditions particulières.

7. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme empêchant la législation nationale d'imposer aux groupes de piétons conduits par un moniteur ou formant un cortège, ainsi qu'aux conducteurs de bestiaux, isolés ou en troupeaux, ou d'animaux de trait, de charge ou de selle, de montrer, lorsqu'ils circulent sur la chaussée dans les circonstances définies au paragraphe 2, *b*, du présent article, un dispositif réfléchissant ou un feu; la lumière réfléchie ou émise doit être alors soit blanche ou jaune sélectif vers l'avant et rouge vers l'arrière, soit jaune-auto dans les deux directions.

Article 33. ECLAIRAGE : CONDITIONS D'EMPLOI DES FEUX PRÉVUS À L'ANNEXE 5

1. Le conducteur d'un véhicule équipé de feux-route, de feux-croisement ou de feux de position définis à l'annexe 5 de la présente Convention doit faire usage de ces feux dans les conditions suivantes quand, en vertu de l'article 32 de la présente Convention, le véhicule doit montrer au moins un ou deux feux blancs ou jaune sélectif vers l'avant :

- a) les feux-route ne doivent être allumés ni dans les agglomérations lorsque la route est suffisamment éclairée, ni en dehors des agglomérations lorsque la chaussée est éclairée de façon continue et que cet éclairage est suffisant pour permettre au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance suffisante, ni lorsque le véhicule est arrêté;
- b) réserve faite de la possibilité pour la législation nationale d'autoriser l'utilisation des feux-route pendant les heures de jour où la visibilité est insuffisante du fait, par exemple, de brouillard, de chute de neige, de forte pluie ou de passage dans un tunnel, les feux-route ne doivent pas être allumés ou leur fonctionnement doit être modifié de façon à éviter l'éblouissement :
- i) lorsqu'un conducteur va croiser un autre véhicule; les feux, s'ils sont utilisés, doivent alors être éteints ou leur fonctionnement doit être modifié de façon à éviter l'éblouissement à la distance nécessaire pour que le conducteur de cet autre véhicule puisse continuer sa marche aisément et sans danger;
 - ii) lorsqu'un véhicule en suit un autre à faible distance; toutefois, les feux-route peuvent être utilisés conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article pour indiquer l'intention de dépasser dans les conditions prévues à l'article 28 de la présente Convention;
 - iii) dans toute autre circonstance où il est nécessaire de ne pas éblouir les autres usagers de la route ou les usagers d'une voie d'eau ou d'une voie ferrée qui longe la route;
- c) sous réserve des dispositions de l'alinéa *d* du présent paragraphe, les feux-croisement doivent être allumés quand l'usage des feux-route est interdit par les dispositions des alinéas *a* et *b* ci-dessus et ils peuvent être utilisés à la place des feux-route lorsque les feux-croisement permettent au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance suffisante et aux autres usagers de la route d'apercevoir le véhicule à une distance suffisante;
- d) les feux de position doivent être utilisés en même temps que les feux-route, les feux-croisement ou les feux-brouillard. Ils peuvent être utilisés seuls lorsque le véhicule est à l'arrêt ou en stationnement ou lorsque, sur des routes autres que les autoroutes et les routes mentionnées au paragraphe 4 de l'article 25 de la présente Convention, les conditions d'éclairage sont telles que le conducteur peut voir distinctement jusqu'à une distance suffisante ou que les autres usagers peuvent apercevoir le véhicule à une distance suffisante.

2. Lorsqu'un véhicule est équipé des feux-brouillard définis à l'annexe 5 de la présente Convention, il ne doit être fait usage de ces feux qu'en cas de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, *c*, du présent article, l'allumage des feux-brouillard remplace alors celui des feux-croisement, la législation nationale pouvant, toutefois, autoriser dans ce cas l'allumage simultané des feux-brouillard et des feux-croisement.

3. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, la législation nationale peut autoriser, même en l'absence de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie, l'allumage des feux-brouillard sur des routes étroites et comportant de nombreux virages.

4. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme empêchant la législation nationale d'imposer l'obligation d'utiliser les feux-croisement à l'intérieur des agglomérations.

5. Les « avertissements lumineux » visés au paragraphe 2 de l'article 28 de la présente Convention consistent en l'allumage intermittent à de courts intervalles des feux-croisement ou en l'allumage intermittent des feux-route ou en l'allumage alterné à de courts intervalles des feux-croisement et des feux-route.

Article 34. DÉROGATIONS

1. Dès que l'approche d'un véhicule prioritaire est signalée par les avertisseurs spéciaux, lumineux et sonores, de ce véhicule, tout usager de la route doit dégager le passage sur la chaussée et, au besoin, s'arrêter.

2. Les législations nationales peuvent prévoir que les conducteurs de véhicules prioritaires ne sont pas tenus, quand leur circulation est annoncée par les avertisseurs spéciaux du véhicule et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route, de respecter tout ou partie des dispositions du présent chapitre II autres que celles du paragraphe 2 de l'article 6.

3. Les législations nationales peuvent déterminer dans quelle mesure le personnel travaillant à la construction, à la réparation ou à l'entretien de la route, y compris les conducteurs des engins employés pour les travaux, n'est pas tenu, sous réserve d'observer toutes précautions utiles, de respecter pendant leur travail les dispositions du présent chapitre II.

4. Pour dépasser ou croiser les engins visés au paragraphe 3 du présent article pendant qu'ils participent aux travaux sur la route, les conducteurs des autres véhicules peuvent, dans la mesure nécessaire et à condition de prendre toutes précautions utiles, ne pas observer les dispositions des articles 11 et 12 de la présente Convention.

CHAPITRE III. CONDITIONS À REMPLIR PAR LES AUTOMOBILES ET LES REMORQUES POUR ÊTRE ADMISES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

Article 35. IMMATRICULATION

1. a) Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention, toute automobile en circulation internationale et toute remorque, autre qu'une remorque légère, attelée à une automobile doit être immatriculée par une Partie contractante ou l'une de ses subdivisions et le conducteur de l'automobile doit être porteur d'un certificat valable délivré pour attester cette immatriculation, soit par une autorité compétente de cette Partie contractante ou de sa subdivision, soit, au nom de la Partie contractante ou de la subdivision, par l'association qu'elle a habilitée à cet effet. Le certificat, dit certificat d'immatriculation, porte au moins :

- un numéro d'ordre, dit numéro d'immatriculation, dont la composition est indiquée à l'annexe 2 de la présente Convention;
- la date de la première immatriculation du véhicule;
- le nom complet et le domicile du titulaire du certificat;

- le nom ou la marque de fabrique du constructeur du véhicule;
- le numéro d'ordre du châssis (numéro de fabrication ou numéro de série du constructeur);
- s'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de marchandises, le poids maximal autorisé;
- la période de validité, si elle n'est pas illimitée.

Les indications portées sur le certificat sont soit uniquement en caractères latins ou en cursive dite anglaise, soit répétées de cette façon.

b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, toutefois, décider que, sur les certificats délivrés sur leur territoire, l'année de fabrication sera indiquée au lieu de la date de la première immatriculation.

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, un véhicule articulé non dissocié pendant qu'il est en circulation internationale bénéficiera des dispositions de la présente Convention même s'il ne fait l'objet que d'une seule immatriculation et d'un seul certificat pour le tracteur et la semi-remorque qui le constituent.

3. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme limitant le droit des Parties contractantes ou de leurs subdivisions d'exiger, dans le cas d'un véhicule en circulation internationale qui n'est pas immatriculé au nom d'une personne se trouvant à bord, la justification du droit du conducteur à la détention du véhicule.

4. Il est recommandé que les Parties contractantes qui n'en seraient pas encore pourvues créent un service chargé, à l'échelon national ou régional, d'enregistrer les automobiles mises en circulation et de centraliser, par véhicule, les renseignements portés sur chaque certificat d'immatriculation.

Article 36. NUMÉRO D'IMMATRICULATION

1. Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'avant et à l'arrière son numéro d'immatriculation; toutefois, les motocycles ne sont tenus de porter ce numéro qu'à l'arrière.

2. Toute remorque immatriculée doit, en circulation internationale, porter à l'arrière son numéro d'immatriculation. Dans le cas d'une automobile tractant une ou plusieurs remorques, la remorque unique ou la dernière remorque, si elle n'est pas immatriculée, doit porter le numéro d'immatriculation du véhicule tracteur.

3. La composition et les modalités d'apposition du numéro d'immatriculation visé au présent article doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 2 de la présente Convention.

Article 37. SIGNE DISTINCTIF DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION

1. Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'arrière, en plus de son numéro d'immatriculation, un signe distinctif de l'Etat où elle est immatriculée¹.

¹ Voir la note 1 sous l'annexe 3 à la page 106.

2. Toute remorque attelée à une automobile et devant, en vertu de l'article 36 de la présente Convention, porter à l'arrière un numéro d'immatriculation doit aussi porter à l'arrière le signe distinctif de l'Etat où ce numéro d'immatriculation a été délivré. Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent même si la remorque est immatriculée dans un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'automobile à laquelle elle est attelée; si la remorque n'est pas immatriculée, elle doit porter à l'arrière le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation du véhicule tracteur, sauf lorsqu'elle circule dans cet Etat.

3. La composition et les modalités d'apposition du signe distinctif visé au présent article doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention.

Article 38. MARQUES D'IDENTIFICATION

Toute automobile et toute remorque en circulation internationale doivent porter les marques d'identification définies à l'annexe 4 de la présente Convention.

Article 39. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Toute automobile, toute remorque et tout ensemble de véhicules en circulation internationale doivent satisfaire aux dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention. Ils doivent, en outre, être en bon état de marche.

Article 40. DISPOSITION TRANSITOIRE

Pendant dix ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément au paragraphe 1 de l'article 47, les remorques en circulation internationale bénéficieront, quel que soit leur poids maximal autorisé, des dispositions de la présente Convention, même si elles ne sont pas immatriculées.

CHAPITRE IV. CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES

Article 41. VALIDITÉ DES PERMIS DE CONDUIRE

1. Les Parties contractantes reconnaîtront :

- a) tout permis national rédigé dans leur langue ou dans l'une de leurs langues ou, s'il n'est pas rédigé dans une telle langue, accompagné d'une traduction certifiée conforme;
- b) tout permis national conforme aux dispositions de l'annexe 6 de la présente Convention;
- c) ou tout permis international conforme aux dispositions de l'annexe 7 de la présente Convention,

comme valable pour la conduite, sur leur territoire, d'un véhicule qui rentre dans les catégories couvertes par le permis, à condition que ledit permis soit en cours de validité et qu'il ait été délivré par une autre Partie contractante ou une de ses subdivisions ou par une association habilitée à cet effet par cette autre Partie contractante ou par une de ses subdivisions. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux permis d'élève conducteur.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent :

- a) lorsque la validité du permis de conduire est subordonnée, par une mention spéciale, au port par l'intéressé de certains appareils ou à certains aménagements du véhicule pour tenir compte de l'invalidité du conducteur, le permis ne sera reconnu comme valable que si ces prescriptions sont observées;
- b) les Parties contractantes peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas dix-huit ans révolus;
- c) les Parties contractantes peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire, pour la conduite des automobiles ou des ensembles de véhicules des catégories C, D et E visées aux annexes 6 et 7 de la présente Convention, de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas vingt et un ans révolus.

3. Les Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour que les permis nationaux et internationaux de conduire visés aux alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 1 du présent article ne soient pas délivrés sur leur territoire sans une garantie raisonnable des capacités du conducteur et de son aptitude physique.

4. Pour l'application du paragraphe 1 et du paragraphe 2, alinéa *c* du présent article,

- a) aux automobiles de la catégorie B visée aux annexes 6 et 7 de la présente Convention peut être attelée une remorque légère; peut y être attelée également une remorque dont le poids maximal autorisé excède 750 kg (1 650 livres), mais n'excède pas le poids à vide de l'automobile, si le total des poids maximaux autorisés des véhicules ainsi couplés n'excède pas 3 500 kg (7 700 livres);
- b) aux automobiles des catégories C et D visées aux annexes 6 et 7 de la présente Convention peut être attelée une remorque légère, sans que l'ensemble ainsi constitué cesse d'appartenir à la catégorie C ou à la catégorie D.

5. Le permis international ne pourra être délivré qu'au détenteur d'un permis national pour la délivrance duquel auront été remplies les conditions minimales fixées par la présente Convention. Il ne devra pas être valable plus longtemps que le permis national correspondant, dont le numéro devra figurer sur le permis international.

6. Les dispositions du présent article n'obligent pas les Parties contractantes

- a) à reconnaître la validité des permis, nationaux ou internationaux, qui auraient été délivrés, sur le territoire d'une autre Partie contractante, à des personnes qui avaient leur résidence normale sur leur territoire au moment de cette délivrance ou dont la résidence normale a été transférée sur leur territoire depuis cette délivrance;
- b) à reconnaître la validité des permis précités qui auraient été délivrés à des conducteurs dont la résidence normale au moment de la délivrance ne se trouvait pas sur le territoire dans lequel le permis a été délivré ou dont la résidence a été transférée depuis cette délivrance dans un autre territoire.

Article 42. SUSPENSION DE LA VALIDITÉ DES PERMIS DE CONDUIRE

1. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent retirer à un conducteur qui commet sur leur territoire une infraction susceptible d'entraîner le retrait du permis de conduire en vertu de leur législation, le droit de faire usage sur leur territoire du permis de conduire, national ou international, dont il est titulaire. En pareil cas, l'autorité compétente de la Partie contractante ou de celle de ses subdivisions qui a retiré le droit de faire usage du permis pourra :

- a) se faire remettre le permis et le conserver jusqu'à l'expiration du délai pendant lequel le droit de faire usage du permis est retiré ou jusqu'à ce que le conducteur quitte son territoire, si ce départ intervient avant l'expiration de ce délai;
- b) aviser du retrait du droit de faire usage du permis l'autorité qui a délivré ou au nom de qui a été délivré le permis;
- c) s'il s'agit d'un permis international, porter à l'emplacement prévu à cet effet la mention que le permis n'est plus valable sur son territoire;
- d) dans le cas où elle n'a pas fait application de la procédure visée à l'alinéa *a* du présent paragraphe, compléter la communication mentionnée à l'alinéa *b* en demandant à l'autorité qui a délivré le permis ou au nom de qui le permis a été délivré d'aviser l'intéressé de la décision prise à son endroit.

2. Les Parties contractantes s'efforceront de faire notifier aux intéressés les décisions qui leur auront été communiquées conformément à la procédure visée au paragraphe 1, alinéa *a*, du présent article.

3. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme interdisant aux Parties contractantes ou à une de leurs subdivisions d'empêcher un conducteur titulaire d'un permis de conduire, national ou international, de conduire s'il est évident ou prouvé que son état ne lui permet pas de conduire en sécurité ou si le droit de conduire lui a été retiré dans l'Etat où il a sa résidence normale.

Article 43. DISPOSITION TRANSITOIRE

Les permis internationaux de conduire conformes aux dispositions de la Convention sur la circulation routière, faite à Genève le 19 septembre 1949¹, et délivrés dans les cinq ans de l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément au paragraphe 1 de l'article 47 de la présente Convention seront, pour l'application des articles 41 et 42 de la présente Convention, assimilés aux permis internationaux de conduire prévus à la présente Convention.

CHAPITRE V. CONDITIONS À REMPLIR PAR LES CYCLES ET LES CYCLOMOTEURS POUR ÊTRE ADMIS EN CIRCULATION INTERNATIONALE*Article 44*

1. Les cycles sans moteur en circulation internationale doivent

- a) avoir un frein efficace;
- b) être munis d'un timbre susceptible d'être entendu à une distance suffisante et ne porter aucun autre avertisseur sonore;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 125, p. 3.

c) être munis d'un dispositif réfléchissant rouge vers l'arrière et de dispositifs permettant de montrer un feu blanc ou jaune sélectif vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière.

2. Sur le territoire des Parties contractantes qui n'ont pas, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, les cyclomoteurs en circulation internationale doivent

- a) avoir deux freins indépendants;
- b) être munis d'un timbre, ou d'un autre avertisseur sonore, susceptible d'être entendu à une distance suffisante;
- c) être munis d'un dispositif d'échappement silencieux efficace;
- d) être munis de dispositifs permettant de montrer un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant, ainsi qu'un feu rouge et un dispositif réfléchissant rouge à l'arrière;
- e) porter la marque d'identification définie à l'annexe 4 de la présente Convention.

3. Sur le territoire des Parties contractantes qui ont, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, les conditions à remplir par les cyclomoteurs pour être admis en circulation internationale sont celles qui sont définies pour les motocycles à l'annexe 5 de la présente Convention.

CHAPITRE VI. DISPOSITIONS FINALES

Article 45

1. La présente Convention sera ouverte au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York jusqu'au 31 décembre 1969 à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique ou Parties au Statut de la Cour internationale de Justice, et de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir Partie à ladite Convention.

2. La présente Convention est sujette à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. La présente Convention restera ouverte à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 du présent article. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général.

4. Au moment où il signera la présente Convention ou déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, tout Etat notifiera au Secrétaire général le signe distinctif qu'il choisit pour être apposé en circulation internationale sur les véhicules qu'il a immatriculés, conformément aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention. Par une autre notification adressée au Secrétaire général, tout Etat peut changer un signe distinctif qu'il avait précédemment choisi.

Article 46

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, ou à tout moment ultérieur, déclarer par notification

adressée au Secrétaire général que la Convention devient applicable à tous les territoires ou à l'un quelconque d'entre eux dont il assure les relations internationales. La Convention deviendra applicable au territoire ou aux territoires désigné(s) dans la notification trente jours après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu cette notification ou à la date d'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat adressant la notification, si cette date est postérieure à la précédente.

2. Tout Etat qui aura fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article pourra à toute date ultérieure, par notification adressée au Secrétaire général, déclarer que la Convention cessera d'être applicable au territoire désigné dans la notification et la Convention cessera d'être applicable audit territoire un an après la date de réception de cette notification par le Secrétaire général.

3. Tout Etat qui adresse une notification en vertu du paragraphe 1 du présent article notifiera au Secrétaire général le ou les signes distinctifs qu'il choisit pour être apposé en circulation internationale sur les véhicules qui ont été immatriculés sur le ou les territoires intéressés conformément aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention. Par une autre notification adressée au Secrétaire général, tout Etat peut changer un signe distinctif qu'il avait précédemment choisi.

Article 47

1. La présente Convention entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt du quinzième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque Etat qui ratifiera la présente Convention ou y adhérera après le dépôt du quinzième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt, par cet Etat, de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 48

A son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Convention internationale relative à la circulation automobile¹ et la Convention internationale relative à la circulation routière² signées l'une et l'autre à Paris le 24 avril 1926, la Convention sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine ouverte à la signature à Washington le 15 décembre 1943³ et la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Genève le 19 septembre 1949.

Article 49

1. Après une période d'un an à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention, toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à la Convention. Le texte de toute proposition d'amendement, accompagné d'un exposé des motifs, sera adressé au Secrétaire général qui le communiquera à toutes les Parties contractantes. Les Parties contractantes auront la possibilité de lui faire savoir, dans le délai de douze mois suivant la date de cette communication : a) si elles acceptent l'amendement, ou b) si elles le rejettent.

¹ Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CVIII, p. 123.

² *Ibid.*, vol. XCVII, p. 83.

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

ou c) si elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général transmettra également le texte de l'amendement proposé à tous les autres Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention.

2. a) Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe précédent sera réputée acceptée si, dans le délai de douze mois susmentionné, moins du tiers des Parties contractantes informent le Secrétaire général soit qu'elles rejettent l'amendement, soit qu'elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes toute acceptation ou tout rejet de l'amendement proposé et toute demande de convocation d'une conférence. Si le nombre total des rejets et des demandes reçus pendant le délai spécifié de douze mois est inférieur au tiers du nombre total des Parties contractantes, le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes que l'amendement entrera en vigueur six mois après l'expiration du délai de douze mois spécifié au paragraphe précédent pour toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui, pendant le délai spécifié, ont rejeté l'amendement ou demandé la convocation d'une conférence pour l'examiner.

b) Toute Partie contractante qui, pendant ledit délai de douze mois, aura rejeté une proposition d'amendement ou demandé la convocation d'une conférence pour l'examiner pourra, à tout moment après l'expiration de ce délai, notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement, et le Secrétaire général communiquera cette notification à toutes les autres Parties contractantes. L'amendement entrera en vigueur pour les Parties contractantes qui auront notifié leur acceptation six mois après que le Secrétaire général aura reçu leur notification.

3. Si un amendement proposé n'a pas été accepté conformément au paragraphe 2 du présent article et si, dans le délai de douze mois spécifié au paragraphe 1 du présent article, moins de la moitié du nombre total des Parties contractantes informent le Secrétaire général qu'elles rejettent l'amendement proposé et si un tiers au moins du nombre total des Parties contractantes, mais pas moins de dix, l'informent qu'elles l'acceptent ou qu'elles désirent qu'une conférence soit réunie pour l'examiner, le Secrétaire général convoquera une conférence en vue d'examiner l'amendement proposé ou toute autre proposition dont il serait saisi en vertu du paragraphe 4 du présent article.

4. Si une conférence est convoquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, le Secrétaire général y invitera tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention. Il demandera à tous les Etats invités à la Conférence de lui présenter, au plus tard six mois avant sa date d'ouverture, toutes propositions qu'ils souhaiteraient voir examiner également par ladite Conférence en plus de l'amendement proposé, et il communiquera ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la Conférence, à tous les Etats invités à la Conférence.

5. a) Tout amendement à la présente Convention sera réputé accepté s'il a été adopté à la majorité des deux tiers des Etats représentés à la Conférence, à condition que cette majorité groupe au moins les deux tiers des Parties contractantes représentées à la Conférence. Le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes l'adoption de l'amendement et celui-ci entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification pour toutes les Parties contrac-

tantes, à l'exception de celles qui, durant ce délai, auront notifié au Secrétaire général qu'elles rejettent l'amendement.

b) Toute Partie contractante qui aura rejeté un amendement pendant ledit délai de douze mois pourra, à tout moment, notifier au Secrétaire général qu'elle l'accepte, et le Secrétaire général communiquera cette notification à toutes les autres Parties contractantes. L'amendement entrera en vigueur pour la Partie contractante qui aura notifié son acceptation six mois après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu la notification ou à la fin dudit délai de douze mois, si la date en est postérieure à la précédente.

6. Si la proposition d'amendement n'est pas réputée acceptée conformément au paragraphe 2 du présent article, et si les conditions prescrites au paragraphe 3 du présent article pour la convocation d'une conférence ne sont pas réunies, la proposition d'amendement sera réputée rejetée.

Article 50

Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 51

La présente Convention cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Article 52

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, que les Parties n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, pourra être porté, à la requête de l'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice pour être tranchée par elle.

Article 53

Aucune disposition de la présente Convention ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.

Article 54

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera la présente Convention ou déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 52 de la présente Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 52 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

2. Au moment où il dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout Etat peut déclarer, par notification adressée au Secrétaire général, qu'il assimilera les cyclomoteurs aux motocycles aux fins d'application de la présente Convention.

A tout moment, tout Etat pourra ultérieurement, par notification adressée au Secrétaire général, retirer sa déclaration (article 1, *n*).

3. Les déclarations prévues au paragraphe 2 du présent article prendront effet six mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification, ou à la date à laquelle la Convention entrera en vigueur pour l'Etat qui fait la déclaration si cette date est postérieure à la précédente.

4. Toute modification d'un signe distinctif précédemment choisi, notifiée conformément au paragraphe 4 de l'article 45 ou au paragraphe 3 de l'article 46 de la présente Convention, prendra effet trois mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

5. Les réserves à la présente Convention et à ses annexes, autres que la réserve prévue au paragraphe 1 du présent article, sont autorisées à condition qu'elles soient formulées par écrit et, si elles ont été formulées avant le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion, qu'elles soient confirmées dans ledit instrument. Le Secrétaire général communiquera lesdites réserves à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention.

6. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve ou fait une déclaration en vertu des paragraphes 1 ou 4 du présent article pourra, à tout moment, la retirer par notification adressée au Secrétaire général.

7. Toute réserve faite conformément au paragraphe 5 du présent article
- a) modifie, pour la Partie contractante qui a formulé ladite réserve, les dispositions de la Convention sur lesquelles porte la réserve dans les limites de celle-ci;
 - b) modifie ces dispositions dans les mêmes limites pour les autres Parties contractantes pour ce qui est de leurs relations avec la Partie contractante ayant notifié la réserve.

Article 55

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 49 et 54 de la présente Convention, le Secrétaire général notifiera à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 :

- a) les signatures, ratifications et adhésions au titre de l'article 45;
- b) les notifications et déclarations au titre du paragraphe 4 de l'article 45 et de l'article 46;
- c) les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu de l'article 47;
- d) la date d'entrée en vigueur des amendements à la présente Convention conformément aux paragraphes 2 et 5 de l'article 49;
- e) les dénonciations au titre de l'article 50;
- f) l'abrogation de la présente Convention au titre de l'article 51.

Article 56

L'original de la présente Convention, fait en un seul exemplaire, en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, les cinq textes faisant également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général, qui en transmettra des copies

certifiées conformes à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention,

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Vienne ce huitième jour de novembre mil neuf cent soixante-huit.

A N N E X E 1

DÉROGATIONS À L'OBLIGATION D'ADMETTRE EN CIRCULATION INTERNATIONALE LES AUTOMOBILES ET LES REMORQUES

1. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les automobiles, remorques et ensembles de véhicules, dont les poids, totaux ou par essieu, ou dont les dimensions excèdent les limites fixées par leur législation nationale pour les véhicules immatriculés sur leur territoire. Les Parties contractantes sur le territoire desquelles a lieu une circulation internationale de véhicules lourds s'efforceront de conclure des accords régionaux permettant, en circulation internationale, l'accès des routes de la région, sauf exception pour des routes à faibles caractéristiques, aux véhicules et ensembles de véhicules dont les poids et dimensions n'excèdent pas les chiffres fixés par ces accords.

2. Pour l'application du paragraphe 1 de la présente annexe, ne sera pas considérée comme dépassement de la largeur maximale autorisée la saillie

- a) des pneumatiques au voisinage de leur point de contact avec le sol, et des connexions des indicateurs de pression des pneumatiques;
- b) des dispositifs antipatinants qui seraient montés sur les roues;
- c) des miroirs rétroviseurs construits de façon à pouvoir, sous l'effet d'une pression modérée, céder dans les deux sens de telle façon qu'ils ne dépassent plus la largeur maximale autorisée;
- d) des indicateurs de direction latéraux et des feux d'encombrement, à condition que la saillie en cause ne dépasse pas quelques centimètres;
- e) des scellements douaniers apposés sur le chargement et des dispositifs de fixation et de protection de ces scellements.

3. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les ensembles de véhicules suivants, dans la mesure où leur législation nationale interdit la circulation de tels ensembles :

- a) motocycles avec remorques;
- b) ensembles constitués par une automobile et plusieurs remorques;
- c) véhicules articulés affectés aux transports de personnes.

4. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les automobiles et les remorques bénéficiant de dérogations en vertu du paragraphe 60 de l'annexe 5 de la Convention.

5. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les cyclomoteurs et les motocycles dont le conducteur et, le cas échéant, le passager ne seraient pas munis d'un casque de protection.

6. Les Parties contractantes peuvent subordonner l'admission en circulation internationale sur leur territoire de toute automobile autre qu'un cyclomoteur à deux roues ou un motocycle à deux roues sans side-car à la présence à bord de l'automobile d'un dispositif, visé au paragraphe 56 de l'annexe 5 de la Convention, et destiné, en cas d'arrêt sur la chaussée, à annoncer le danger que constitue le véhicule ainsi arrêté.

7. Les Parties contractantes peuvent subordonner l'admission en circulation internationale, sur certaines routes difficiles ou dans certaines régions à relief difficile de leur territoire, des automobiles dont le poids maximal autorisé dépasse 3 500 kg (7 700 livres) au respect des prescriptions spéciales imposées par sa législation nationale pour l'admission sur ces routes ou dans ces régions des véhicules de même poids maximal autorisé qu'elle immatricule.

8. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile munie de feux-croisement à faisceau asymétrique lorsque le réglage des faisceaux n'est pas adapté au sens de circulation sur leur territoire.

9. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile ou toute remorque attelée à une automobile qui porterait un signe distinctif autre que celui qui est prévu pour ce véhicule à l'article 37 de la présente Convention.

A N N E X E 2

NUMÉRO D'IMMATRICULATION DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

1. Le numéro d'immatriculation visé aux articles 35 et 36 de la Convention doit être composé soit de chiffres, soit de chiffres et de lettres. Les chiffres doivent être des chiffres arabes et les lettres doivent être en caractère latins majuscules. Il peut, toutefois, être employé d'autres chiffres ou caractères, mais le numéro d'immatriculation doit alors être répété en chiffres arabes et en caractères latins majuscules.

2. Le numéro d'immatriculation doit être composé et apposé de façon à être lisible de jour par temps clair à une distance minimale de 40 m (130 pieds) par un observateur placé dans l'axe du véhicule et le véhicule étant arrêté; les Parties contractantes peuvent, toutefois, pour les véhicules qu'elles immatriculent, réduire cette distance minimale de lisibilité pour les motocycles et pour des catégories spéciales d'automobiles sur lesquels il serait difficile de donner aux numéros d'immatriculation des dimensions suffisantes pour qu'ils soient lisibles à 40 m (130 pieds).

3. Dans le cas où le numéro d'immatriculation est apposé sur une plaque spéciale, cette plaque doit être plate et fixée dans une position verticale ou sensiblement verticale et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule. Dans le cas où le numéro est apposé ou peint sur le véhicule, la surface sur laquelle il est apposé ou peint doit être plane et verticale ou presque plane et verticale et être perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule.

4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 de l'article 32, la plaque ou la surface sur laquelle est apposé ou peint le numéro d'immatriculation peut être en un matériau réfléchissant.

A N N E X E 3

SIGNE DISTINCTIF DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE¹

1. Le signe distinctif visé à l'article 37 de la Convention doit être composé d'une à trois lettres en caractères latins majuscules. Les lettres auront au minimum une hauteur

¹ Lettres distinctives portées à la connaissance du Secrétaire général :					
Bahreïn	BRN	Philippines	RP	Saint-Marin	RSM
France*	F	République démocratique		Sénégal	SN
Guyane	GUY	allemande	DDR	Seychelles	SY
Hongrie	H	République socialiste de		Union des Républiques	
Iran	IR	Biélorussie	SU	socialistes soviétiques ...	SU
Israël	IL	République socialiste		Yougoslavie	YU
Luxembourg	L	d'Ukraine	SU		
Niger	RN				

* Egalement applicable aux territoires d'outre-mer.

de 0,08 m (3,1 pouces) et leurs traits une épaisseur d'au moins 0,01 m (0,4 pouce). Les lettres seront peintes en noir sur un fond blanc ayant la forme d'une ellipse dont le grand axe sera horizontal.

2. Lorsque le signe distinctif ne comporte qu'une seule lettre, le grand axe de l'ellipse peut être vertical.

3. Le signe distinctif ne doit pas être incorporé dans le numéro d'immatriculation, ni apposé de façon telle qu'il puisse créer une confusion avec ce dernier ou nuire à sa lisibilité.

4. Sur les motocycles et sur leurs remorques, les dimensions des axes de l'ellipse seront d'au moins 0,175 m (6,9 pouces) et 0,115 m (4,5 pouces). Sur les autres automobiles et sur leurs remorques, les dimensions des axes de l'ellipse seront d'au moins

- a) 0,24 m (9,4 pouces) et 0,145 m (5,7 pouces) si le signe distinctif comporte trois lettres;
- b) 0,175 m (6,9 pouces) et 0,115 m (4,5 pouces) si le signe distinctif comporte moins de trois lettres.

5. Les dispositions du paragraphe 3 de l'annexe 2 s'appliquent à l'apposition du signe distinctif sur les véhicules.

A N N E X E 4

MARQUES D'IDENTIFICATION DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

1. Les marques d'identification comprennent :

a) Pour les automobiles :

- i) le nom ou la marque du constructeur du véhicule;
- ii) sur le châssis, ou, à défaut de châssis, sur la carrosserie, le numéro de fabrication ou le numéro de série du constructeur;
- iii) sur le moteur, le numéro de fabrication du moteur lorsqu'un tel numéro est apposé par le constructeur;

b) Pour les remorques, les indications mentionnées aux alinéas i et ii ci-dessus;

c) Pour les cyclomoteurs, l'indication de la cylindrée et la marque « CM ».

2. Les marques mentionnées au paragraphe 1 de la présente annexe doivent être placées à des endroits accessibles et être facilement lisibles; de plus, elles doivent être telles qu'il soit difficile de les modifier ou de les supprimer. Les lettres et les chiffres compris dans les marques seront soit uniquement en caractères latins ou en cursive dite anglaise et en chiffres arabes, soit répétés de cette façon.

A N N E X E 5

CONDITIONS TECHNIQUES RELATIVES AUX AUTOMOBILES ET AUX REMORQUES

1. Les Parties contractantes qui, conformément à l'article premier, alinéa *n* de la Convention, ont déclaré vouloir assimiler aux motocycles des véhicules à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg (900 livres) doivent soumettre ces derniers aux prescriptions imposées dans la présente annexe soit pour les motocycles, soit pour les autres automobiles.

2. Au sens de la présente annexe, le terme « remorque » ne s'applique qu'aux remorques destinées à être attelées à une automobile.

3. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2, *a*, de l'article 3 de la Convention, toute Partie contractante peut, pour les automobiles qu'elle immatricule et pour les

remorques qu'elle admet à la circulation en vertu de sa législation nationale, imposer des prescriptions complétant les dispositions de la présente annexe ou plus rigoureuses que celles-ci.

Chapitre premier. FREINAGE

4. Aux fins du présent chapitre,

a) le terme « roues d'un essieu » désigne les roues symétriques, ou sensiblement symétriques, par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, même si elles ne sont pas placées sur un même essieu (un essieu tandem est compté pour deux essieux);

b) le terme « frein de service » désigne le dispositif normalement utilisé pour ralentir et arrêter le véhicule;

c) le terme « frein de stationnement » désigne le dispositif utilisé pour maintenir, en l'absence du conducteur, le véhicule immobile ou, dans le cas d'une remorque, la remorque lorsque celle-ci est désaccouplée;

d) le terme « frein de secours » désigne le dispositif destiné à ralentir et à arrêter le véhicule en cas de défaillance du frein de service.

A. Freinage des automobiles autres que les motocycles

5. Toute automobile autre qu'un motocycle doit être munie de freins pouvant être actionnés facilement par le conducteur installé à sa place de conduite. Ces freins devront permettre d'assurer les trois fonctions de freinage ci-après :

a) un frein de service permettant de ralentir le véhicule et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la voie sur laquelle il circule;

b) un frein de stationnement permettant de maintenir le véhicule immobile, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une déclivité ascendante ou descendante de 16%, les surfaces actives du frein restant maintenues en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique;

c) un frein de secours permettant de ralentir et d'arrêter le véhicule, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une distance raisonnable, même en cas de défaillance du frein de service.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 de la présente annexe, les dispositifs assurant les trois fonctions de freinage (frein de service, frein de secours et frein de stationnement) peuvent avoir des parties communes; la combinaison des commandes n'est admise qu'à condition qu'il reste au moins deux commandes distinctes.

7. Le frein de service doit agir sur toutes les routes du véhicule; toutefois, sur les véhicules ayant plus de deux essieux, les roues d'un essieu peuvent n'être pas freinées.

8. Le frein de secours doit pouvoir agir sur une roue au moins de chaque côté du plan longitudinal médian du véhicule; la même disposition s'applique au frein de stationnement.

9. Le frein de service et le frein de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées liées aux roues de façon permanente par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

10. Aucune surface freinée ne doit pouvoir être désaccouplée des roues. Toutefois, un tel désaccouplement est admis pour certaines des surfaces freinées, à condition :

a) qu'il soit seulement momentané, par exemple pendant un changement des rapports de transmission;

b) qu'en tant qu'il porte sur le frein de stationnement, il ne soit pas possible sans l'action du conducteur et

c) qu'en tant qu'il porte sur le frein de service ou le frein de secours, l'action de freinage continue de pouvoir s'exercer avec l'efficacité prescrite conformément au paragraphe 5 de la présente annexe.

B. Freinage des remorques

11. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 17, c, de la présente annexe, toute remorque autre qu'une remorque légère doit être munie de freins, à savoir :

- a) un frein de service permettant de ralentir le véhicule et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la voie sur laquelle il circule;
- b) un frein de stationnement permettant de maintenir le véhicule immobile, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une déclivité ascendante ou descendante de 16%, les surfaces actives du frein restant maintenues en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique. La présente disposition n'est pas applicable aux remorques qui ne peuvent être désaccouplées du véhicule tracteur sans l'aide d'outils, à condition que les exigences relatives au freinage de stationnement soient respectées pour l'ensemble de véhicules.

12. Les dispositifs assurant les deux fonctions de freinage (service et stationnement) peuvent avoir des parties communes.

13. Le frein de service doit agir sur toutes les roues de la remorque.

14. Le frein de service doit pouvoir être mis en action par la commande de freinage de service du véhicule tracteur; toutefois, si le poids maximal autorisé de la remorque n'excède pas 3 500 kg (7 700 livres), le frein peut être conçu pour n'être mis en action, pendant la marche, que par le simple rapprochement de la remorque et du véhicule tracteur (freinage par inertie).

15. Le frein de service et le frein de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées liées aux roues de façon permanente par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

16. Les dispositifs de freinage doivent être tels que l'arrêt de la remorque soit assuré automatiquement en cas de rupture du dispositif d'accouplement pendant la marche. Toutefois, cette prescription ne s'applique pas aux remorques à un seul essieu ou à deux essieux distants l'un de l'autre de moins d'un mètre (40 pouces) à condition que leur poids maximal autorisé n'excède pas 1 500 kg (3 300 livres) et, à l'exception des semi-remorques, qu'elles soient munies, en plus du dispositif d'accouplement, de l'attache secondaire prévue au paragraphe 58 de la présente annexe.

C. Freinage des ensembles de véhicules

17. Outre les dispositions des parties A et B du présent chapitre relatives aux véhicules isolés (automobiles et remorques), les dispositions ci-après s'appliqueront aux ensembles de ces véhicules :

- a) les dispositifs de freinage montés sur chacun des véhicules composant l'ensemble doivent être compatibles;
- b) l'action du frein de service doit être convenablement répartie et synchronisée entre les véhicules composant l'ensemble;
- c) le poids maximal autorisé d'une remorque non munie d'un frein de service ne doit pas excéder la moitié de la somme du poids à vide du véhicule tracteur et du poids du conducteur.

D. Freinage des motocycles

18. a) Tout motocycle doit être muni de deux dispositifs de freinage, agissant l'un au moins sur la ou les roues arrière, et l'autre au moins sur la ou les roues avant; si un side-car est adjoind à un motocycle, le freinage de la roue du side-car n'est pas

exigé. Ces dispositifs de freinage doivent permettre de ralentir le motocycle et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la route sur laquelle il circule.

b) Outre les dispositifs prévus à l'alinéa a du présent paragraphe, les motocycles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule doivent être munis d'un frein de stationnement répondant aux conditions énoncées à l'alinéa b du paragraphe 5 de la présente annexe.

Chapitre II. FEUX ET DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS

19. Aux fins du présent chapitre, le terme :

« feu-route » désigne le feu du véhicule servant à éclairer la route sur une grande distance en avant de ce véhicule;

« feu-croisement » désigne le feu du véhicule servant à éclairer la route en avant de ce véhicule sans éblouir ni gêner indûment les conducteurs venant en sens inverse et les autres usagers de la route;

« feu-position avant » désigne le feu du véhicule servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'avant;

« feu-position arrière » désigne le feu du véhicule servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'arrière;

« feu-stop » désigne le feu du véhicule servant à indiquer aux autres usagers de la route qui se trouvent derrière ce véhicule que son conducteur actionne le frein de service;

« feu-brouillard » désigne le feu du véhicule servant à améliorer l'éclairage de la route en cas de brouillard, de chute de neige, d'orage ou de nuage de poussière;

« feu-marche arrière » désigne le feu du véhicule servant à éclairer la route à l'arrière de ce véhicule et à avertir les autres usagers de la route que le véhicule fait marche arrière ou est sur le point de faire marche arrière;

« feu-indicateur de direction » désigne le feu du véhicule servant à indiquer aux autres usagers de la route que le conducteur a l'intention de changer de direction vers la droite ou vers la gauche;

« catadioptré » désigne un dispositif servant à indiquer la présence d'un véhicule par réflexion de la lumière émanant d'une source lumineuse non reliée à ce véhicule, l'observateur étant placé près de ladite source lumineuse;

« plage éclairante » désigne pour les feux la surface apparente de sortie de la lumière émise et pour les catadioptrés la surface visible réfléchissante.

20. Les couleurs des feux visés au présent chapitre doivent être, autant que possible, conformes aux définitions données dans l'appendice de la présente annexe.

21. A l'exception des motocycles, toute automobile susceptible de dépasser en palier la vitesse de 40 km (25 milles) à l'heure doit être munie à l'avant d'un nombre pair de feux-route blancs ou jaune sélectif capables d'éclairer efficacement la route la nuit par temps clair sur une distance d'au moins 100 m (325 pieds) en avant du véhicule. Les bords extérieurs de la plage éclairante des feux-route ne doivent en aucun cas être situés plus près de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule que les bords extérieurs de la plage éclairante des feux-croisement.

22. A l'exception des motocycles, toute automobile susceptible de dépasser en palier la vitesse de 10 km (6 milles) à l'heure doit être munie à l'avant de deux feux-croisement blancs ou jaune sélectif, capables d'éclairer efficacement la route la nuit par temps clair sur une distance d'au moins 40 m (130 pieds) en avant du véhicule. De chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule. Une automobile ne doit pas être munie de plus de deux

feux-croisement. Les feux-croisement doivent être réglés de façon à être conformes à la définition du paragraphe 19 de la présente Convention.

23. Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'avant de deux feux-position avant blancs; toutefois, le jaune sélectif est admis pour les feux-position avant incorporés dans des feux-route ou des feux-croisement émettant des faisceaux de lumière jaune sélectif. Ces feux-position avant, lorsqu'ils sont les seuls feux allumés à l'avant du véhicule, doivent être visibles de nuit par temps clair à une distance d'au moins 300 m (1 000 pieds) sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route. De chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule.

24. a) Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'arrière d'un nombre pair de feux-position arrière rouges visibles de nuit par temps clair à une distance d'au moins 300 m (1 000 pieds) sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route. De chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule.

b) Toute remorque doit être munie à l'arrière d'un nombre pair de feux-position arrière rouges visibles de nuit par temps clair à une distance d'au moins 300 m (1 000 pieds) sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route. De chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian de la remorque ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout de la remorque. Toutefois, les remorques dont la largeur hors tout ne dépasse pas 0,80 m (32 pouces) peuvent n'être munies que d'un seul de ces feux si elles sont attelées à un motocycle à deux roues sans side-car.

25. Toute automobile ou remorque portant à l'arrière un numéro d'immatriculation doit être équipée d'un dispositif d'éclairage de ce numéro tel que celui-ci, lorsqu'il est éclairé par le dispositif, soit lisible de nuit par temps clair, le véhicule étant arrêté, à une distance de 20 m (65 pieds) de l'arrière du véhicule; toutefois, toute Partie contractante peut réduire cette distance minimale de lisibilité de nuit dans la même proportion et pour les mêmes véhicules pour lesquels elle aura réduit, en application du paragraphe 2 de l'annexe 2 de la Convention, la distance minimale de lisibilité de jour.

26. Sur toute automobile (y compris les motocycles) et sur tout ensemble constitué par un véhicule automobile et une ou plusieurs remorques, les connexions électriques doivent être telles que les feux-route, feux-croisement, feux-brouillard, feux-position avant de l'automobile et le dispositif visé au paragraphe 25 ci-dessus ne puissent être mis en service que lorsque les feux-position arrière de l'automobile ou de l'ensemble de véhicules, situés le plus à l'arrière, le sont eux aussi.

Cependant, cette condition n'est pas imposée pour les feux-route ou les feux-croisement lorsqu'ils sont utilisés pour donner les avertissements lumineux visés au paragraphe 5 de l'article 33 de la Convention. En outre, les connexions électriques doivent être telles que les feux-position avant de l'automobile soient toujours allumés lorsque les feux-croisement, les feux-route ou les feux-brouillard le sont.

27. Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'arrière d'au moins deux catadioptrés rouges de forme non triangulaire. De chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule. Les catadioptrés doivent être visibles pour le conducteur d'un véhicule la nuit par temps clair à une distance d'au moins 150 m (500 pieds) lorsqu'ils sont éclairés par les feux-route de ce véhicule.

28. Toute remorque doit être munie à l'arrière d'au moins deux catadioptrés rouges. Ces catadioptrés doivent avoir la forme d'un triangle équilatéral dont un sommet est en

haut et un côté est horizontal et dont les côtés ont au moins 0,15 m (6 pouces) et au plus 0,20 m (8 pouces); aucun feu de signalisation ne doit être placé à l'intérieur du triangle. Ces catadioptres doivent satisfaire à la condition de visibilité fixée au paragraphe 27 ci-dessus. De chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian de la remorque ne doit pas se trouver à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout de la remorque. Toutefois, les remorques dont la largeur hors tout ne dépasse pas 0,80 m (32 pouces) peuvent n'être munies que d'un seul catadioptre si elles sont attelées à un motocycle à deux roues sans side-car.

29. Toute remorque doit être munie à l'avant de deux catadioptres blancs, de forme non triangulaire. Ces catadioptres doivent satisfaire aux conditions d'emplacement et de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus.

30. Une remorque doit être munie à l'avant de deux feux-position avant blancs, lorsque sa largeur excède 1,60 m (5 pieds 4 pouces). Les feux-position ainsi prescrits doivent être placés le plus près possible de l'extrémité de la largeur hors tout de la remorque et en tout cas de telle façon que le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian de la remorque ne se trouve pas à plus de 0,15 m (6 pouces) de ces extrémités.

31. A l'exception des motocycles à deux roues avec ou sans side-car, toute automobile capable de dépasser en palier la vitesse de 25 km (15 milles) à l'heure doit être munie à l'arrière de deux feux-stop de couleur rouge dont l'intensité lumineuse est nettement supérieure à celle des feux-position arrière. La même disposition s'applique à toute remorque constituant le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules; toutefois, aucun feu-stop n'est exigé sur les petites remorques dont les dimensions sont telles que les feux-stop du véhicule tracteur restent visibles.

32. Sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes qui, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la Convention, auront fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, de dispenser les cyclomoteurs de tout ou partie de ces obligations :

- a) tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car doit être muni d'un feu-croisement satisfaisant aux dispositions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 22 ci-dessus;
- b) tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car susceptible de dépasser en palier la vitesse de 40 km (25 milles) à l'heure doit être muni, en plus du feu-croisement, d'au moins un feu-route satisfaisant aux dispositions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 21 ci-dessus. Si ce motocycle comporte plusieurs feux-route, ces feux doivent être situés le plus près possible l'un de l'autre;
- c) un motocycle à deux roues avec ou sans side-car ne doit être muni de plus d'un feu-croisement ni de plus de deux feux-route.

33. Tout motocycle à deux roues sans side-car peut être muni à l'avant d'un ou deux feux-position avant satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 23 ci-dessus. Si ce motocycle comporte deux feux-position avant, ceux-ci doivent être situés le plus près possible l'un de l'autre. Un motocycle à deux roues sans side-car ne doit pas être muni de plus de deux feux-position avant.

34. Tout motocycle à deux roues sans side-car doit être muni à l'arrière d'un feu-position arrière satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 24, a, ci-dessus.

35. Tout motocycle à deux roues sans side-car doit être muni à l'arrière d'un catadioptre satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus.

36. Sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes qui, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la Convention, auront fait une déclaration assimilant

les cyclomoteurs aux motocycles, de dispenser de cette obligation les cyclomoteurs à deux roues avec ou sans side-car, tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car doit être muni d'un feu-stop satisfaisant aux dispositions du paragraphe 31 ci-dessus.

37. Sans préjudice des dispositions relatives aux feux et dispositifs exigés pour les motocycles sans side-car, tout side-car attaché à un motocycle à deux roues doit être muni à l'avant d'un feu-position avant satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 23 ci-dessus et à l'arrière d'un feu-position arrière satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 24, *a*, ci-dessus, et d'un catadioptré satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus. Les connexions électriques doivent être telles que les feux-position avant et arrière du side-car s'allument en même temps que le feu-position arrière du motocycle. En tout cas, un side-car ne doit comporter ni feu-route ni feu-croisement.

38. Les automobiles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, assimilées aux motocycles en application de l'article premier, alinéa *n*, de la Convention, doivent être munies des dispositifs prescrits aux articles 21, 22, 23, 24, *a*; 27 et 31 ci-dessus. Toutefois, lorsque la largeur d'un tel véhicule ne dépasse pas 1,30 m (4 pieds 3 pouces), un seul feu-route et un seul feu-croisement sont suffisants. Les prescriptions relatives à la distance des plages éclairantes par rapport à l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule ne sont pas applicables dans ce cas.

39. Toute automobile, à l'exception de celles dont le conducteur peut signaler à bras des changements de direction visibles en tous azimuts par les autres usagers de la route, doit être munie de feux-indicateurs de direction à position fixe et à lumière clignotante jaune-auto, disposés en nombre pair sur le véhicule et visibles de jour et de nuit par les usagers de la route intéressés au mouvement du véhicule. La cadence du clignotement de la lumière doit être de 90 par minute avec tolérance de ± 30 .

40. Si des feux-brouillard sont installés sur une automobile autre qu'un motocycle à deux roues avec ou sans side-car, ils doivent être blancs ou jaune sélectif, être au nombre de deux et être placés de telle façon qu'aucun point de leur plage éclairante ne se trouve au-dessus du point le plus haut de la plage éclairante des feux-croisement et que, de chaque côté, le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne se trouve pas à plus de 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule.

41. Aucun feu-marche arrière ne doit éblouir ou gêner indûment les autres usagers de la route. Si un feu-marche arrière est installé sur une automobile, il doit émettre une lumière blanche, jaune-auto ou jaune sélectif. La commande d'allumage de ce feu doit être telle qu'il ne puisse s'allumer que lorsque le dispositif de marche arrière est enclenché.

42. Aucun feu, autre que les feux-indicateurs de direction, monté sur une automobile ou une remorque, ne doit être clignotant, à l'exception de ceux qui sont utilisés, conformément à la législation nationale des Parties contractantes, pour signaler les véhicules ou ensembles de véhicules qui ne sont pas tenus de respecter les règles générales de circulation ou dont la présence sur la route impose aux autres usagers de la route des précautions particulières, notamment les véhicules prioritaires, les convois de véhicules, les véhicules de dimensions exceptionnelles et les véhicules ou engins de construction ou d'entretien des routes. Toutefois, les Parties contractantes peuvent autoriser ou prescrire que certains feux, autres que ceux qui émettent une lumière rouge, clignent en totalité ou en partie pour signaler le danger particulier que constitue momentanément le véhicule.

43. Pour l'application des dispositions de la présente annexe, sera considéré :

- a*) comme un seul feu toute combinaison de deux ou plusieurs feux, identiques ou non, mais ayant la même fonction et la même couleur, dont les projections des plages éclairantes sur un plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule occupent au moins 50% de la surface du plus petit rectangle circonscrit aux projections des plages éclairantes précitées;

b) comme deux ou comme un nombre pair de feux, une seule plage éclairante ayant la forme d'une bande lorsque celle-ci est située symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule et qu'elle s'étend au moins jusqu'à 0,40 m (16 pouces) de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule de chaque côté de celui-ci, en ayant une longueur minimale de 0,80 m (32 pouces). L'éclairage de cette plage devra être assuré par au moins deux sources lumineuses situées le plus près possible de ses extrémités. La plage éclairante peut être constituée par un ensemble d'éléments juxtaposés pour autant que les projections des diverses plages éclairantes élémentaires sur un plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule occupent au moins 50% de la surface du plus petit rectangle circonscrit aux projections des plages éclairantes élémentaires précitées.

44. Sur un même véhicule, les feux ayant la même fonction et orientés vers la même direction doivent être de même couleur. Les feux et les catadioptres qui sont en nombre pair doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule sauf sur les véhicules dont la forme extérieure est dissymétrique. Les feux de chaque paire doivent avoir sensiblement la même intensité.

45. Des feux de nature différente et, sous réserve des dispositions des autres paragraphes du présent chapitre, des feux et des catadioptres, peuvent être groupés ou incorporés dans un même dispositif, à condition que chacun de ces feux et de ces catadioptres réponde aux dispositions de la présente annexe qui lui sont applicables.

Chapitre III. AUTRES PRESCRIPTIONS

Appareil de direction

46. Toute automobile doit être munie d'un appareil de direction robuste permettant au conducteur de changer facilement, rapidement et sûrement la direction de son véhicule.

Miroir rétroviseur

47. Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues avec ou sans side-car doit être munie d'un ou plusieurs miroirs rétroviseurs; le nombre, les dimensions et la disposition de ces miroirs doivent être tels qu'ils permettent au conducteur de voir la circulation vers l'arrière de son véhicule.

Avertisseur sonore

48. Toute automobile doit être munie d'au moins un avertisseur sonore d'une puissance suffisante. Le son émis par l'avertisseur doit être continu, uniforme et non strident. Les véhicules prioritaires et les véhicules de service public de transport de voyageurs peuvent avoir des avertisseurs sonores supplémentaires qui ne sont pas soumis à ces exigences.

Essuie-glace

49. Toute automobile pourvue d'un pare-brise de dimensions et de forme telles que le conducteur ne puisse normalement de sa place de conduite voir vers l'avant la route qu'à travers les éléments transparents de ce pare-brise, doit être munie d'au moins un essuie-glace efficace et robuste, placé en une position appropriée et dont le fonctionnement ne requiert pas l'intervention constante du conducteur.

Lave-glace

50. Toute automobile soumise à l'obligation d'être munie d'au moins un essuie-glace doit également être munie d'un lave-glace.

Pare-brise et vitres

51. Sur toute automobile et sur toute remorque :

a) les substances transparentes constituant des éléments de paroi extérieure du véhicule, y compris le pare-brise, ou de paroi intérieure de séparation, doivent être telles que,

en cas de bris, le danger de lésions corporelles soit réduit dans toute la mesure possible;

- b) les vitres du pare-brise doivent être faites d'une substance dont la transparence ne s'altère pas et être telles qu'elles ne provoquent aucune déformation notable des objets vus par transparence et qu'en cas de bris le conducteur puisse voir encore suffisamment la route.

Dispositif de marche arrière

52. Toute automobile doit être munie d'un dispositif de marche arrière manœuvrable de la place de conduite. Toutefois, ce dispositif n'est obligatoire sur les motocycles et sur les automobiles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule que si leur poids maximal autorisé excède 400 kg (900 livres).

Silencieux

53. Tout moteur thermique de propulsion d'une automobile doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux efficace; ce dispositif doit être tel qu'il ne puisse être rendu inopérant par le conducteur de sa place de conduite.

Bandages

54. Les roues des automobiles et de leurs remorques doivent être munies de bandages pneumatiques et l'état de ces bandages doit être tel que la sécurité soit assurée, y compris l'adhérence, même sur chaussée mouillée. Toutefois, la présente disposition ne saurait empêcher les Parties contractantes d'autoriser l'utilisation de dispositifs qui donneraient des résultats au moins équivalents à ceux qui sont obtenus avec des bandages pneumatiques.

Indicateur de vitesse

55. Toute automobile susceptible de dépasser en palier la vitesse de 40 km (25 milles) à l'heure doit être munie d'un indicateur de vitesse, chaque Partie contractante pouvant, toutefois, dispenser de cette obligation certaines catégories de motocycles et d'autres véhicules légers.

Dispositif de signalisation à bord des automobiles

56. Le dispositif visé au paragraphe 5 de l'article 23 de la présente Convention et au paragraphe 6 de l'annexe 1 de la Convention doit être :

- a) soit un panneau consistant en un triangle équilatéral de 0.40 m (16 pouces) au moins de côté, à bords rouges de 0,05 m (2 pouces) au moins de largeur et à fond évidé ou de couleur claire; les bords rouges doivent être éclairés par transparence ou être munis d'une bande réfléchissante; le panneau doit être tel qu'il puisse être placé en position verticale stable;
- b) soit un autre dispositif également efficace prescrit par la législation du pays où le véhicule est immatriculé.

Dispositif antivol

57. Toute automobile doit être munie d'un dispositif antivol permettant, à partir du moment où le véhicule est laissé en stationnement, la mise en panne ou le blocage d'un organe essentiel du véhicule même.

Dispositif d'attache des remorques légères

58. A l'exception des semi-remorques, les remorques qui ne sont pas équipées du frein automatique visé au paragraphe 16 de la présente annexe doivent être munies, en plus du dispositif d'accouplement, d'une attache secondaire (chaîne, câble, etc.) qui, en cas de rupture du dispositif d'accouplement, puisse empêcher le timon de toucher le sol et assurer un certain guidage résiduel de la remorque.

Dispositions générales

59. a) Dans toute la mesure possible, les organes mécaniques et les équipements des automobiles ne doivent pas comporter des risques d'incendie ou d'explosion; ils ne doivent pas non plus donner lieu à des émissions excessives de gaz nocifs, de fumée opaque, d'odeurs ou de bruits.

b) Dans toute la mesure possible, le dispositif d'allumage à haute tension du moteur des automobiles ne doit pas donner lieu à une émission excessive de parasites radioélectriques sensiblement incommodants.

c) Toute automobile doit être construite de telle manière que, vers l'avant, vers la droite et vers la gauche, le champ de visibilité du conducteur soit suffisant pour lui permettre de conduire avec sécurité.

d) Dans toute la mesure possible, les automobiles et les remorques doivent être construites et équipées de façon à réduire, pour leurs occupants et pour les autres usagers de la route, le danger en cas d'accident. En particulier, il ne doit y avoir, ni à l'intérieur ni à l'extérieur, d'ornements ou autres objets qui, présentant des arrêts ou des saillies non indispensables, soient susceptibles de constituer un danger pour les occupants et pour les autres usagers de la route.

Chapitre IV. DÉROGATIONS

60. Sur le plan national, les Parties contractantes peuvent déroger dans les cas suivants aux dispositions de la présente annexe :

- a) pour les automobiles et les remorques dont, par construction, la vitesse ne peut dépasser en palier 25 km (15 milles) à l'heure ou pour lesquelles la législation nationale limite la vitesse à 25 km à l'heure,
- b) pour les voitures d'infirme, c'est-à-dire les petites automobiles spécialement conçues et construites — et non pas seulement adaptées — à l'usage d'une personne atteinte d'une infirmité ou d'une incapacité physique et n'étant normalement utilisées que par cette seule personne,
- c) pour les véhicules destinés à des expériences ayant pour but de suivre le progrès de la technique et d'améliorer la sécurité,
- d) pour les véhicules d'une forme ou d'un type particuliers, ou qui sont utilisés à des fins particulières dans des conditions spéciales.

61. Les Parties contractantes peuvent également déroger aux dispositions de la présente annexe, pour les véhicules qu'elles immatriculent et qui peuvent s'engager dans la circulation internationale :

- a) en autorisant la couleur jaune-auto pour les feux-position visés aux paragraphes 23 et 30 de la présente annexe et pour les catadioptres visés au paragraphe 29 de la présente annexe;
- b) en autorisant la couleur rouge pour ceux des feux-indicateurs de direction visés au paragraphe 39 de la présente annexe qui sont placés à l'arrière du véhicule;
- c) en autorisant la couleur rouge pour ceux des feux visés à la dernière phrase du paragraphe 42 de la présente annexe qui sont placés à l'arrière du véhicule;
- d) en ce qui concerne la position des feux sur les véhicules à usage spécialisé dont la forme extérieure ne permettrait pas le respect de ces dispositions sans recourir à des dispositifs de montage risquant d'être facilement endommagés ou arrachés;
- e) en autorisant la présence d'un nombre impair, supérieur à deux de feux-route sur les automobiles qu'elle immatricule; et
- f) en ce qui concerne les remorques servant au transport de charges longues (troncs d'arbres, tuyaux, etc.) et qui, en marche, ne sont pas attelées au véhicule tracteur mais lui sont seulement reliées par la charge.

Chapitre V. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

62. Les automobiles immatriculées pour la première fois et les remorques mises en circulation sur le territoire d'une Partie contractante avant l'entrée en vigueur de la présente Convention ou deux ans après cette entrée en vigueur ne seront pas soumises aux dispositions de la présente annexe, à condition qu'elles satisfassent aux prescriptions des parties I, II et III de l'annexe 6 de la Convention de 1949 sur la circulation routière.

APPENDICE

Définition des filtres colorants pour l'obtention des couleurs visées à la présente annexe (coordonnées trichromatiques)

Rouge :	limite vers le jaune : $y \leq 0,335$ limite vers le pourpre ¹ : $z \leq 0,008$
Blanc :	limite vers le bleu : $x \geq 0,310$ limite vers le jaune : $x \leq 0,500$ limite vers le vert : $y \leq 0,150 + 0,640x$ limite vers le vert : $y \leq 0,440$ limite vers le pourpre : $y \geq 0,050 + 0,750x$ limite vers le rouge : $y \geq 0,382$
Jaune-auto ² :	limite vers le jaune ¹ : $y \leq 0,429$ limite vers le rouge ¹ : $y \geq 0,398$ limite vers le blanc ¹ : $z \leq 0,007$
Jaune sélectif ³ :	limite vers le rouge ¹ : $y \geq 0,138 + 0,580x$ limite vers le vert ¹ : $y \leq 1,29x - 0,100$ limite vers le blanc ¹ : $y \geq -x + 0,966$ limite vers la valeur spectrale ¹ : $y \leq -x + 0,992$

Pour la vérification des caractéristiques colorimétriques de ces filtres, il sera employé une source lumineuse à température de couleur de 2 854° K (correspondant à l'illuminant A de la Commission internationale de l'éclairage [CIE]).

¹ Dans ces cas, il a été adopté des limites différentes de celles qui sont recommandées par la CIE, car les tensions d'alimentation aux bornes des lampes équipant les feux varient dans de très larges limites.

² S'applique à la couleur des signaux automobiles couramment appelée jusqu'à présent « orange » ou « jaune-orange ». Correspond à une partie bien déterminée de la zone « jaune » du triangle des couleurs CIE.

³ S'applique uniquement aux feux-croisement et feux-route. Dans le cas particulier des feux-brouillard, la sélectivité de la couleur sera reconnue satisfaisante pour autant que le facteur de pureté soit au moins égal à 0,820, la limite vers le blanc $y \geq -x + 0,966$, étant alors $y \geq -x + 0,940$ et $y = 0,440$.

ANNEXE 6

PERMIS NATIONAL DE CONDUIRE

1. Le permis national de conduire est un feuillet de format A 7 (74 × 105 mm – 2,91 × 4,13 pouces) ou un feuillet pliable à ce format et double (148 × 105 mm – 5,82 × 4,13 pouces) ou triple (222 × 105 mm – 8,78 × 4,13 pouces) dudit format. Il est de couleur rose.

2. Le permis est imprimé dans la langue ou les langues prescrites par l'autorité qui l'émet ou est habilitée à l'émettre; toutefois, il porte, en français, le titre « Permis de conduire », accompagné ou non du titre dans d'autres langues.

3. Les indications manuscrites ou dactylographiées portées sur le permis sont soit uniquement en caractères latins ou en cursive dite anglaise, soit répétées de cette façon.

4. Deux des pages du permis sont conformes aux pages modèles n^{os} 1 et 2 ci-après. A condition que ni la portée des rubriques A, B, C, D et E, compte tenu du paragraphe 4 de l'article 41 de la présente Convention, ni leurs lettres de référence, ni l'essentiel des rubriques relatives à l'identité du titulaire du permis ne soient modifiées, la présente disposition sera considérée comme restant satisfaite même s'il a été apporté, par rapport à ces modèles, des modifications de détail; en particulier, les permis nationaux de conduire conformes au modèle de l'annexe 9 de la Convention sur la circulation routière, faite à Genève le 19 septembre 1949, seront considérés comme satisfaisant aux dispositions de la présente annexe.

5. Il appartient à la législation nationale de déterminer si la page modèle n^o 3 doit ou non faire partie du permis et si le permis doit ou non contenir des indications supplémentaires; s'il est prévu un emplacement pour inscrire les changements de résidence, il sera, sauf sur le permis conforme au modèle de l'annexe 9 de la Convention de 1949, en haut du verso de la page 3 du permis.

Page modèle n^o 1

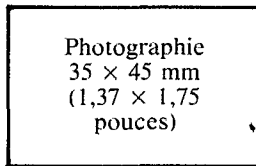
PERMIS DE CONDUIRE (1)

DRIVING PERMIT (1)

- 1. Nom.....
- 2. Prénoms (3)
- 3. Date (4) et lieu (5) de naissance.....

-
- 4. Domicile
-

Signature du titulaire : (6)
.....



- 5. Délivré par
- 6. A le
- 7. Valable jusqu'au (7)
- N^o

Signature, etc. (8)

Page modèle n° 2

(2)

Catégories de véhicules pour lesquels le permis est valable :

- A Motocycles (9)
- B Automobiles, autres que celles de la catégorie A, dont le poids maximal autorisé n'excède pas 3 500 kg (7 700 livres) et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit. (9)
- C Automobiles affectées au transport de marchandises et dont le poids maximal autorisé excède 3 500 kg (7 700 livres). (9)
- D Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur. (9)
- E Ensemble de véhicules couplés dont le tracteur rentre dans la ou les catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité, mais qui ne rentrent pas eux-mêmes dans cette catégorie ou ces catégories. (9)

(10)

(11)

Page modèle n° 3

Valable jusqu'au :	Renouvelé jusqu'au :
..... (9)
délivré le	le
Valable jusqu'au :	Renouvelé jusqu'au :
..... (9)
délivré le	le
Valable jusqu'au :	Renouvelé jusqu'au :
..... (9)
délivré le	le
Valable jusqu'au :	Renouvelé jusqu'au :
..... (9)
délivré le	le

Valable jusqu'au : Renouvelé jusqu'au : (9)
 délivré le le
 (10)

- (1) Sur les modèles pliables en deux (s'ils sont pliés de manière que la première page de couverture ne soit pas une page modèle) et sur les modèles pliables en trois, cette indication peut figurer sur la première page de couverture.
- (2) On indiquera ici le nom ou le signe distinctif de l'Etat, tel qu'il est défini en vertu de l'annexe 3 de la présente Convention. La remarque 1 ci-dessus s'applique aussi à cette rubrique.
- (3) Les noms du père ou du mari peuvent être inscrits à cette place.
- (4) Si la date de naissance n'est pas connue, on indiquera l'âge approximatif à la date de la délivrance du permis.
- (5) Ne rien indiquer si le lieu de naissance n'est pas connu.
- (6) « A défaut, empreinte du pouce ». La signature ou l'empreinte du pouce ainsi que l'espace qui leur est destiné peuvent être omis.
- (7) Cette rubrique est facultative sur les permis comportant une page modèle n° 3.
- (8) Signature et/ou sceau ou cachet de l'autorité qui délivre le permis ou de l'association habilitée à le délivrer. Sur les modèles pliables en deux (s'ils sont pliés de manière que la première page de couverture ne soit pas une page modèle) et sur les modèles pliables en trois, le sceau ou le cachet peuvent être apposés sur la première page de couverture.
- (9) Sceau ou cachet de l'autorité qui délivre le permis et, si elle est exigée, la date d'apposition du sceau ou du cachet. Ce sceau ou cachet sera apposé dans la colonne de droite de la page modèle n° 2 en face des cases relatives aux définitions des catégories de véhicules pour lesquels le permis est valable et seulement en face de ces cases; les mêmes dispositions s'appliquent aux mentions à apporter dans la colonne de droite de la page modèle n° 3 au sujet des renouvellements accordés.

Les Parties contractantes peuvent, au lieu d'apposer le sceau ou le cachet de l'autorité dans la colonne de droite de la page modèle n° 2, inscrire dans une nouvelle rubrique 8, « Catégories » sur la page modèle n° 1, la lettre ou les lettres correspondant à la catégorie ou aux catégories pour lesquelles le permis est valable et un astérisque pour chaque catégorie pour lesquelles le permis n'est pas valable (par exemple : « 8. Catégorie A, B*** »).

- (10) Espace réservé pour d'autres catégories de véhicules définies par la législation nationale.
- (11) Espace réservé pour les observations complémentaires que les autorités compétentes de l'Etat qui délivre le permis souhaiteraient, le cas échéant, consigner sur celui-ci, y compris des conditions restrictives d'utilisation (par exemple, « Port de verres correcteurs », « Valable seulement pour la conduite du véhicule n° ... », « Sous réserve de l'aménagement du véhicule pour conduite par un amputé d'une jambe »). Dans le cas prévu au deuxième alinéa de la note 9, ces observations complémentaires figureront de préférence sur la page modèle n° 1.

D'autres observations peuvent être consignées sur des pages qui ne sont pas des pages modèles.

ANNEXE 7

PERMIS INTERNATIONAL DE CONDUIRE

1. Le permis est un livret de format A 6 (148 × 105 mm – 5,82 × 4,13 pouces). Sa couverture est grise; ses pages intérieures sont blanches.

2. Le recto et le verso du premier feuillet de la couverture sont conformes respectivement aux pages modèles nos 1 et 2 ci-après; ils sont imprimés dans la langue nationale, ou dans une au moins des langues nationales, de l'Etat de délivrance. A la fin des pages intérieures, deux pages juxtaposées sont conformes au modèle n° 3 ci-après et sont imprimées en français. Les pages intérieures qui précèdent ces deux pages reproduisent en plusieurs langues, dont obligatoirement l'anglais, l'espagnol, et le russe, la première de ces deux pages.

3. Les indications manuscrites ou dactylographiées portées sur le permis seront en caractères latins ou en cursive dite anglaise.

4. Les Parties contractantes délivrant ou autorisant la délivrance des permis de conduire internationaux dont le feuillet de couverture est imprimé dans une langue qui n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, ni le russe communiqueront au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies la traduction dans cette langue du texte du modèle n° 3 ci-après.

Page modèle n° 1 (recto du premier feuillet de la couverture)

..... 1

Circulation automobile internationale

PERMIS INTERNATIONAL DE CONDUIRE

N° ...

Convention sur la circulation routière du huit novembre 1968

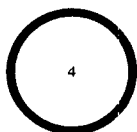
Valable jusqu'au 2

Délivré par

à

le

Numéro du permis de conduire national



..... 3

¹ Nom de l'Etat de délivrance et signe distinctif de ce pays, défini à l'annexe 3.

² Trois ans après la date de délivrance ou à la date d'expiration de la validité du permis national de conduire, à celle des deux dates qui est antérieure à l'autre.

³ Signature de l'autorité ou de l'association qui délivre le permis.

⁴ Sceau ou cachet de l'autorité ou de l'association qui délivre le permis.

Page modèle n° 2 (verso du premier feuillet de la couverture)

Le présent permis n'est pas valable pour la circulation sur le territoire¹

Il est valable sur les territoires de toutes les autres Parties contractantes. Les catégories de véhicules pour la conduite desquels il est valable sont marquées à la fin du livret.

2

Le présent permis n'affecte en rien l'obligation où se trouve son titulaire de se conformer, dans tout Etat où il circule, aux lois et règlements relatifs à l'établissement ou à l'exercice d'une profession. En particulier, le permis cesse d'être valable dans un Etat si son titulaire y établit sa résidence normale.

¹ On inscrira ici le nom de la Partie contractante où le titulaire a sa résidence normale.

² Emplacement réservé à l'inscription facultative de la liste des Etats Parties contractantes.

Modèle n° 3 (page de gauche)

<i>Indications relatives au conducteur</i>	Nom	1.
	Prénoms ¹	2.
	Lieu de naissance ²	3.
	Date de naissance ³	4.
	Domicile	5.

Catégorie de véhicules pour lesquels le permis est valable

Motocycles	A
Automobiles, autres que celles de la catégorie A, dont le poids maximal autorisé n'excède pas 3 500 kg (7 700 livres) et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit.	B
Automobiles affectées au transport de marchandises et dont le poids maximal autorisé excède 3 500 kg (7 700 livres).	C
Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur.	D
Ensembles de véhicules dont le tracteur rentre dans la ou les catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité, mais qui ne rentrent pas eux-mêmes dans cette catégorie ou ces catégories.	E

Conditions restrictives d'utilisation⁴

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

¹ Les noms du père ou du mari peuvent être inscrits à cette place.

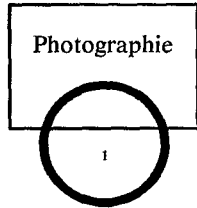
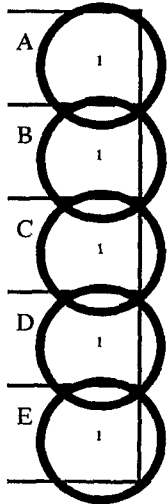
² Ne rien indiquer si le lieu de naissance n'est pas connu.

³ Si la date de naissance n'est pas connue, on indiquera l'âge approximatif à la date de la délivrance du permis.

⁴ Par exemple, « Port de verres correcteurs », « Valable seulement pour la conduite du véhicule n° ... », « Sous réserve de l'aménagement du véhicule pour conduite par un amputé d'une jambe ».

Modèle n° 3 (page de droite)

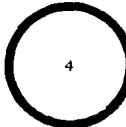
- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.



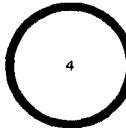
Signature du titulaire²

Exclusions :

Le titulaire est déchu du droit de conduire sur le territoire de.....³ jusqu'au

A..... le.....
⁴ 

Le titulaire est déchu du droit de conduire sur le territoire de.....³ jusqu'au

A..... le.....
⁴ 

¹ Sceau ou cachet de l'autorité ou de l'association qui délivre le permis. Ce sceau ou cachet ne sera apposé en face des catégories A, B, C, D et E que si le titulaire est habilité à conduire les véhicules de la catégorie en cause.

² A défaut, empreinte du pouce.

³ Nom de l'Etat.

⁴ Signature et sceau ou cachet de l'autorité qui a annulé la validité du permis sur son territoire. Au cas où les espaces prévus sur la présente page pour les exclusions seraient déjà tous utilisés, les exclusions supplémentaires seraient inscrites au verso.

FOR AFGHANISTAN:
POUR L'AFGHANISTAN:
阿富汗:
За Афганистан:
POR EL AFGANISTÁN:

FOR ALBANIA:
POUR L'ALBANIE:
阿爾巴尼亞:
За Албанию:
POR ALBANIA:

FOR ALGERIA:
POUR L'ALGÉRIE:
阿爾及利亞:
За Алжир:
POR ARGELIA:

FOR ARGENTINA:
POUR L'ARGENTINE:
阿根廷:
За Аргентину:
POR LA ARGENTINA:

FOR AUSTRALIA:
POUR L'AUSTRALIE:
澳大利亞:
За Австралию:
POR AUSTRALIA:

FOR AUSTRIA:
POUR L'AUTRICHE:
奧地利:
За Австрию:
FOR AUSTRIA:

KURT WALDHEIM
OTTO MITTERER

FOR BARBADOS:
POUR LA BARBADE:
巴貝多:
За Барбадос:
FOR BARBADOS:

FOR BELGIUM:
POUR LA BELGIQUE:
比利時:
За Бельгию:
FOR BÉLGICA:

GEORGES PUTTEVILS

FOR BOLIVIA:
POUR LA BOLIVIE:
玻利維亞:
За Боливию:
FOR BOLIVIA:

FOR BOTSWANA:
POUR LE BOTSWANA:
波扎那:
За Ботсвану:
FOR BOTSWANA:

FOR BRAZIL:
POUR LE BRÉSIL:
巴西:
За Бразилию:
FOR EL BRASIL:

SYLVIO CARLOS DINIZ BORGES

FOR BULGARIA:
POUR LA BULGARIE:
保加利亞:
За България:
FOR BULGARIA:

БОРАЧЕВ¹
С оговоркой в соответствии с пунктом 1
статьи 54²

FOR BURMA:
POUR LA BIRMANIE:
緬甸:
За Бирму:
FOR BIRMANIA:

FOR BURUNDI:
POUR LE BURUNDI:
布隆提:
За Бурунди:
FOR BURUNDI:

¹ Borachev — Boratchev.

² With a reservation in accordance with paragraph 1 of article 54 — Avec la réserve prévue au paragraphe 1 de l'article 54.

FOR THE BYELORUSSIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE:
白俄羅斯蘇維埃社會主義共和國:
За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику:
FOR LA REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE BIELORRUSIA:

A. ЗУЬОВИЧ^{1, 2}
С оговоркой в соответствии с пунктом 1
статьи 54³

FOR CAMBODIA:
POUR LE CAMBODGE:
柬埔寨:
За Камбоджу:
FOR CAMBOYA:

FOR CAMEROON:
POUR LE CAMEROUN:
喀麥隆:
За Камерун:
FOR EL CAMERÚN:

FOR CANADA:
POUR LE CANADA:
加拿大:
За Канаду:
FOR EL CANADÁ:

FOR THE CENTRAL AFRICAN REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE:
中非共和國:
За Центральноафриканскую Республику:
FOR LA REPÚBLICA CENTROAFRICANA:

¹ A. Zubovich — A. Zoubovitch.

² For the text of declarations and reservations made upon signature, see p. 351 of this volume. — Pour le texte des déclarations et réserves formulées lors de la signature, voir p. 351 du présent volume.

³ With a reservation in accordance with paragraph 1 of article 54. — Avec la réserve prévue au paragraphe 1 de l'article 54.

FOR CEYLON:
POUR CEYLAN:
錫蘭:
За Цейлон:
POR CEILÁN:

FOR CHAD:
POUR LE TCHAD:
查德:
За Чад:
POR EL CHAD:

FOR CHILE:
POUR LE CHILI:
智利:
За Чили:
POR CHILE:

MIGUEL SERRANO

FOR CHINA:
POUR LA CHINE:
中國:
За Китай:
POR CHINA:

LIU CHIECH
December 19, 1969

FOR COLOMBIA:
POUR LA COLOMBIE:
哥倫比亞:
За Колумбию:
POR COLOMBIA:

FOR CUBA:
POUR CUBA:
古巴:
За Кубу:
FOR CUBA:

FOR CYPRUS:
POUR CHYPRE:
賽普勒斯:
За Кипр:
FOR CHIPRE:

FOR CZECHOSLOVAKIA:
POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:
捷克斯拉夫:
За Чехословакию:
FOR CHECOSLOVAQUIA:

Avec une réserve en ce qui concerne l'article 52¹.
JOSEF DYKAST

FOR THE CONGO (BRAZZAVILLE):
POUR LE CONGO (BRAZZAVILLE):
剛果 (布拉薩市):
За Конго (Браззавиль):
FOR EL CONGO (BRAZZAVILLE):

FOR THE CONGO (DEMOCRATIC REPUBLIC OF):
POUR LE CONGO (RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU):
剛果 (民主共和國):
За Демократическую Республику Конго:
FOR EL CONGO (REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE):

¹ With a reservation in regard to article 52.

FOR COSTA RICA:
POUR LE COSTA RICA:
哥斯大黎加:
За Коста-Рику:
FOR COSTA RICA:

FRANZ JOS. HASLINGER

FOR DAHOMEY:
POUR LE DAHOMEY:
達荷美:
За Дагомею:
FOR EL DAHOMEY:

FOR DENMARK:
POUR LE DANEMARK:
丹麥:
За Данию:
FOR DINAMARCA:

KRISTIAN FRØSIG
AAGE ANDERSEN

FOR THE DOMINICAN REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE:
多明尼加共和國:
За Доминиканскую Республику:
FOR LA REPÚBLICA DOMINICANA:

FOR ECUADOR:
POUR L'ÉQUATEUR:
厄瓜多:
За Эквадор:
FOR EL ECUADOR:

ARSENIO LARCO DÍAZ

FOR EL SALVADOR:
POUR EL SALVADOR:
薩爾瓦多:
За Сальвадор:
POR EL SALVADOR:

FOR ETHIOPIA:
POUR L'ETHIOPIE:
衣索比亞:
За Эфиопию:
POR ETIOPIA:

FOR THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY:
POUR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE:
德意志聯邦共和國:
За Федеративную Республику Германии:
POR LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA:

OTTO LINDER

FOR FINLAND:
POUR LA FINLANDE:
芬蘭:
За Финляндию:
POR FINLANDIA:

MAX JAKOBSON
Dec. 16, 1969

FOR FRANCE:
POUR LA FRANCE:
法蘭西:
За Францию:
POR FRANCIA:

JEAN GABARRA

FOR GABON:
POUR LE GABON:
加彭:
За Габон:
FOR EL GABÓN:

FOR GAMBIA:
POUR LA GAMBIE:
岡比亞:
За Гамбию:
FOR GAMBIA:

FOR GHANA:
POUR LE GHANA:
迦納:
За Гану:
FOR GHANA:

RICHARD M. AKWEI
22nd August, 1969

FOR GREECE:
POUR LA GRÈCE:
希臘:
За Грецию:
FOR GRECIA:

FOR GUATEMALA:
POUR LE GUATEMALA:
瓜地馬拉:
За Гватемалу:
FOR GUATEMALA:

FOR GUINEA:
POUR LA GUINÉE:
幾內亞:
За Гвинею:
FOR GUINEA:

FOR GUYANA:
POUR LA GUYANE:
蓋亞那:
За Гвиану:
FOR GUYANA:

FOR HAÏTI:
POUR HAÏTI:
海地:
За Гаити:
FOR HAÏTI:

FOR THE HOLY SEE:
POUR LE SAINT-SIÈGE:
教廷:
За Святейший престол:
FOR LA SANTA SEDE:

GEROLAMO PRIGIONE

FOR HONDURAS:
POUR LE HONDURAS:
宏都拉斯:
За Гондурас:
FOR HONDURAS:

FOR HUNGARY:
POUR LA HONGRIE:
匈牙利:
За Венгрию:
FOR HUNGRIA:

LÁSZLÓ FÖLDVARI¹

¹ For the text of the reservations and declarations made upon signature, see p. 351 of this volume. — Pour le texte des réserves et déclarations formulées lors de la signature, voir p. 351 du présent volume.

FOR ICELAND:
POUR L'ISLANDE:
冰島:
За Исландию:
FOR ISLANDIA:

FOR INDIA:
POUR L'INDE:
印度:
За Индию:
FOR LA INDIA:

FOR INDONESIA:
POUR L'INDONÉSIE:
印度尼西亚:
За Индонезию:
FOR INDONESIA:

JUNUS POHAN

Indonesia does not consider itself bound by article 52.

In conformity with article 1 moped will be deemed as motor-cycle.¹

FOR IRAN:
POUR L'IRAN:
伊朗:
За Иран:
FOR EL IRÁN:

ASLAN AFSHAR

FOR IRAQ:
POUR L'IRAK:
伊拉克:
За Ирак:
FOR EL IRAK:

¹ L'Indonésie ne se considère pas liée par l'article 52.

Conformément à l'article premier, le terme « cyclomoteur » sera réputé désigner un « motorcycle ».

FOR IRELAND:
POUR L'IRLANDE:
愛爾蘭:
За Ирландию:
FOR IRLANDA:

FOR ISRAEL:
POUR ISRAËL:
以色列:
За Израиль:
FOR ISRAEL:

EZRA KAMMA
JACOB FRISHER

FOR ITALY:
POUR L'ITALIE:
義大利:
За Италию:
FOR ITALIA:

LIONELLO COZZI

FOR THE IVORY COAST:
POUR LA CÔTE-D'IVOIRE:
牙象海岸:
За Берег Слоновой Кости:
FOR LA COSTA DE MARFIL:

FOR JAMAICA:
POUR LA JAMAÏQUE:
牙買加:
За Ямайку:
FOR JAMAICA:

FOR JAPAN:
POUR LE JAPON:
日本:
За Японію:
POUR EL JAPÓN:

FOR JORDAN:
POUR LA JORDANIE:
約旦:
За Іорданію:
POUR JORDANIA:

FOR KENYA:
POUR LE KENYA:
肯亞:
За Кенію:
POUR KENIA:

FOR KUWAIT:
POUR LE KOWEÏT:
科威特:
За Кувейт:
POUR KUWAIT:

FOR LAOS:
POUR LE LAOS:
寮國:
За Лаос:
POUR LAOS:

FOR LEBANON:
POUR LE LIBAN:
黎巴嫩:
За Ливан:
POUR EL LIBANO:

FOR LESOTHO:
POUR LE LESOTHO:
賴索托:
За Лесото:
POR LESOTHO:

FOR LIBERIA:
POUR LE LIBÉRIA:
賴比瑞亞:
За Либерию:
POR LIBERIA:

FOR LIBYA:
POUR LA LIBYE:
利比亞:
За Ливню:
POR LIBIA:

FOR LIECHTENSTEIN:
POUR LE LIECHTENSTEIN:
列支敦斯登:
За Лихтенштейн:
POR LIECHTENSTEIN:

FOR LUXEMBOURG:
POUR LE LUXEMBOURG:
盧森堡:
За Люксембург:
POR LUXEMBURGO:

RENÉ LOGELIN

FOR MADAGASCAR:
POUR MADAGASCAR:
馬達加斯加:
За Мадагаскар:
POR MADAGASCAR:

FOR MALAWI:
POUR LE MALAWI:
馬拉威:
За Малави:
FOR MALAWI:

FOR MALAYSIA:
POUR LA MALAISIE:
馬來亞聯邦:
За Малайскую Федерацию:
FOR MALASIA:

FOR THE MALDIVE ISLANDS:
POUR LES ÎLES MALDIVES:
馬爾代夫羣島:
За Мальдивские острова:
FOR LAS ISLAS MALDIVAS:

FOR MALI:
POUR LE MALI:
馬利:
За Мали:
FOR MALÍ:

FOR MALTA:
POUR MALTE:
馬耳他:
За Мальту:
FOR MALTA:

FOR MAURITANIA:
POUR LA MAURITANIE:
茅利塔尼亞:
За Мавританию:
FOR MAURITANIA:

FOR MAURITIUS:
POUR MAURICE:
模里西斯:
За Маврикий:
POR MAURICIO:

FOR MEXICO:
POUR LE MEXIQUE:
墨西哥:
За Мексику:
POR MÉXICO:

G. MORALES GARZA

FOR MONACO:
POUR MONACO:
摩納哥:
За Монако:
POR MÓNACO:

FOR MONGOLIA:
POUR LA MONGOLIE:
蒙古:
За Монголию:
POR MONGOLIA:

FOR MOROCCO:
POUR LE MAROC:
摩洛哥:
За Марокко:
POR MARRUECOS:

FOR NEPAL:
POUR LE NÉPAL:
尼泊爾:
За Непал:
POR NEPAL:

FOR THE NETHERLANDS:
POUR LES PAYS-BAS:
荷蘭:
За Нидерланды:
POR LOS PAÍSES BAJOS:

FOR NEW ZEALAND:
POUR LA NOUVELLE-ZÉLANDE:
紐西蘭:
За Новую Зеландию:
POR NUEVA ZELANDIA:

FOR NICARAGUA:
POUR LE NICARAGUA:
尼加拉瓜:
За Никарагуа:
POR NICARAGUA:

FOR THE NIGER:
POUR LE NIGER:
奈及爾:
За Нигер:
POR EL NIGER:

FOR NIGERIA:
POUR LA NIGERIA:
奈及利亞:
За Нигерию:
POR NIGERIA:

FOR NORWAY:
POUR LA NORVÈGE:
挪威:
За Норвегию:
POR NORUEGA:

EDVARD HAMBRO
December 23, 1969

FOR PAKISTAN:
POUR LE PAKISTAN:
巴基斯坦:
За Пакистан:
FOR EL PAKISTÁN:

FOR PANAMA:
POUR LE PANAMA:
巴拿馬:
За Панаму:
FOR PANAMÁ:

FOR PARAGUAY:
POUR LE PARAGUAY:
巴拉圭:
За Парагвай:
FOR EL PARAGUAY:

FOR PERU:
POUR LE PÉROU:
祕魯:
За Перу:
FOR EL PERÚ:

FOR THE PHILIPPINES:
POUR LES PHILIPPINES:
菲律賓:
За Филиппины:
FOR FILIPINAS:

BALTAZAR AQUINO
ROMEO FLORES EDU

FOR POLAND:

POUR LA POLOGNE:

波蘭:

За Польшу:

FOR POLONIA:

Sous réserve de n'être pas liée par l'article 52 conformément au paragraphe 1 de l'article 54 de la Convention¹.

JÓZEF WOJCIECHOWSKI

FOR PORTUGAL:

POUR LE PORTUGAL:

葡萄牙:

За Португалию:

FOR PORTUGAL:

ARMANDO DE PAULA COELHO
MARIO JOSÉ DE ABREU E SILVA

FOR THE REPUBLIC OF KOREA:

POUR LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE:

大韓民國:

За Корейскую Республику:

FOR LA REPÚBLICA DE COREA:

YONG SHIK KIM
29 Dec. 1969

FOR THE REPUBLIC OF VIET-NAM:

POUR LA RÉPUBLIQUE DU VIET-NAM:

越南共和國:

За Республику Вьетнам:

FOR LA REPÚBLICA DE VIET-NAM:

¹ Subject to a reservation that Poland shall not be bound by article 52, in accordance with article 54, paragraph 1, of the Convention.

FOR ROMANIA:

POUR LA ROUMANIE:

羅馬尼亞:

За Румынию:

FOR RUMANIA:

La République socialiste de Roumanie ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 52 de la présente Convention¹.

V. MATEEVICI

FOR RWANDA:

POUR LE RWANDA:

盧安達:

За Руанду:

FOR RWANDA:

FOR SAN MARINO:

POUR SAINT-MARIN:

聖馬利諾:

За Сан-Марино:

FOR SAN MARINO:

WILHELM MULLER-FEMBECK

FOR SAUDI ARABIA:

POUR L'ARABIE SAOUDITE:

沙烏地阿拉伯:

За Саудовскую Аравию:

FOR ARABIA SAUDITA:

FOR SENEGAL:

POUR LE SÉNÉGAL:

塞內加爾:

За Сенегал:

FOR EL SENEGAL:

¹ The Socialist Republic of Romania does not consider itself bound by the provisions of article 52 of this Convention.

FOR SIERRA LEONE:
POUR LA SIERRA LEONE:
獅子山:
За Сьерра-Леоне:
FOR SIERRA LEONA:

FOR SINGAPORE:
POUR SINGAPOUR:
新加坡:
За Сингапур:
FOR SINGAPUR:

FOR SOMALIA:
POUR LA SOMALIE:
索馬利亞:
За Сомали:
FOR SOMALIA:

FOR SOUTH AFRICA:
POUR L'AFRIQUE DU SUD:
南非:
За Южную Африку:
FOR SUDÁFRICA:

FOR SOUTHERN YEMEN:
POUR LE YÉMEN DU SUD:
南也門:
За Южный Йемен:
FOR EL YEMEN MERIDIONAL:

FOR SPAIN:

POUR L'ESPAGNE:

西班牙:

За Испанию:

FOR ESPAÑA:

Declaro, según el artº 54 que España no se considera obligada por el artº 52 y formula su reserva al artº 46.¹

JOAQUÍN BUÑO-DULCE

M. DE C.D.

(Ad referendum)

FOR THE SUDAN:

POUR LE SOUDAN:

蘇丹:

За Судан:

FOR EL SUDÁN:

FOR SWAZILAND:

POUR LE SOUAZILAND:

史瓦濟蘭:

За Свазиленд:

FOR SWAZILANDIA:

FOR SWEDEN:

POUR LA SUÈDE:

瑞典:

За Швецию:

FOR SUECIA:

BERTIL HOLMQUIST

FOR SWITZERLAND:

POUR LA SUISSE:

瑞士:

За Швейцарию:

FOR SUIZA:

OSCAR SCHÜRCH

¹ [Translation] I declare, in accordance with article 54, that Spain does not consider itself bound by article 52 and enters a reservation with respect to article 46. — [Traduction] Je déclare, conformément à l'article 54, que l'Espagne ne se considère pas liée par l'article 52 et qu'elle formule une réserve au sujet de l'article 46.

FOR SYRIA:
POUR LA SYRIE:
叙利亚:
За Сирия:
FOR SIRIA:

FOR THAILAND:
POUR LA THAÏLANDE:
泰國:
За Таиланд:
FOR TAILANDIA:

MANU AMATAYAKUL
Thailand will not be bound by Art. 52 of this
Convention.
Thailand will consider mopeds as motor-cycles.¹

FOR TOGO:
POUR LE TOGO:
多哥:
За Того:
FOR EL TOGO:

FOR TRINIDAD AND TOBAGO:
POUR LA TRINITÉ ET TOBAGO:
千里達及托貝哥:
За Тринидад и Тобаго:
FOR TRINIDAD Y TABAGO:

FOR TUNISIA:
POUR LA TUNISIE:
突尼西亞:
За Тунис:
FOR TÚNEZ:

¹ La Thaïlande ne se considérera pas liée par l'article 52 de la présente Convention.
La Thaïlande considérera que le terme « cyclomoteurs » désigne des « motocycles ».

FOR TURKEY:
POUR LA TURQUIE:
土耳其:
За Турцию:
FOR TURQUÍA:

FOR UGANDA:
POUR L'UGANDA:
烏干達:
За Уганду:
FOR UGANDA:

FOR THE UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE D'UKRAINE:
烏克蘭蘇維埃社會主義共和國:
За Украинскую Советскую Социалистическую Республику:
FOR LA REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE UCRANIA:

М. ЯШНИК^{1, 2}

С оговоркой в соответствии с пунктом 1
статьи 54³

FOR THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:
POUR L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES:
蘇維埃社會主義共和國聯邦:
За Союз Советских Социалистических Республик:
FOR LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS:

С оговоркой в соответствии с пунктом 1
статьи 54³
Б. ШУМИЛИН^{4, 2}

¹ M. Yashnik — M. Yachnik.

² For the text of the reservations and declarations made upon signature, see p. 351 of this volume. — Pour le texte des réserves et déclarations formulées lors de la signature, voir p. 351 du présent volume.

³ With a reservation in accordance with paragraph 1 of article 54. — Avec la réserve prévue au paragraphe 1 de l'article 54.

⁴ B. Shumilin — B. Choumiline.

FOR THE UNITED ARAB REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE ARABE UNIE:
阿拉伯聯合共和國:
За Объединенную Арабскую Республику:
FOR LA REPÚBLICA ARABE UNIDA:

FOR THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:
POUR LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD:
大不列顛及北愛爾蘭聯合王國:
За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:
FOR EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE:

JAMES RICHARD MADGE

FOR THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA:
POUR LA RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE:
坦尚尼亞聯合共和國:
За Объединенную Республику Танзания:
FOR LA REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA:

FOR THE UNITED STATES OF AMERICA:
POUR LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE:
美利堅合衆國:
За Соединенные Штаты Америки:
FOR LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA:

FOR THE UPPER VOLTA:
POUR LA HAUTE-VOLTA:
上伏塔:
За Верхнюю Вольту:
FOR EL ALTO VOLTA:

FOR URUGUAY:
POUR L'URUGUAY:
烏拉圭:
За Уругвай:
FOR EL URUGUAY:

FOR VENEZUELA:
POUR LE VENEZUELA:
委內瑞拉:
За ВЕНЕСУЭЛУ:
FOR VENEZUELA:

Ad referendum
FRANCISCO AZPURUA ESPINOZA

FOR WESTERN SAMOA:
POUR LE SAMOA-OCCIDENTAL:
西薩摩亞:
За Западное Самоа:
FOR SAMOA OCCIDENTAL:

FOR YEMEN:
POUR LE YÉMEN:
也門:
За ЙЕМЕН:
FOR EL YEMEN:

FOR YUGOSLAVIA:
POUR LA YOUGOSLAVIE:
南斯拉夫:
За ЮГОСЛАВИЈУ:
FOR YUGOSLAVIA:

LAZAR MOJSOV

FOR ZAMBIA:
POUR LA ZAMBIE:
尚比亞:
За ЗАМБИЈУ:
FOR ZAMBIA:

RESERVATIONS AND DECLARATIONS MADE UPON SIGNATURE

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS FAITES LORS DE LA SIGNATURE

BYELORUSSIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC

RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

«По статье 52. Белорусская Советская Социалистическая Республика не считает себя связанной положениями статьи 52 Конвенции о дорожном движении относительно передачи споров о толковании или применении Конвенции для разрешения Международному Суду по просьбе любой из сторон;»

и со следующими заявлениями:

«По статье 45. Белорусская Советская Социалистическая Республика заявляет, что положения статьи 45 Конвенции о дорожном движении, которым ряд государств не может стать участником этой Конвенции, носят дискриминационный характер, и считает, что Конвенция о дорожном движении должна быть открыта для участия всех заинтересованных государств без какой-либо дискриминации и ограничений;»

«По статье 46. Белорусская Советская Социалистическая Республика заявляет, что положения статьи 46 Конвенции о дорожном движении являются устаревшими и противоречат Декларации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о предоставлении независимости колониальным странам и народам (резолюция 1514/XV от 14 декабря 1960 года).»

[TRANSLATION]

Ad article 52. The Byelorussian Soviet Socialist Republic does not consider itself bound by the provisions of article 52 of the Convention on Road Traffic stating that the disputes which relate to the interpretation or application of the Convention may be referred, at the request of any of the Parties, to the International Court of Justice for decision.

Ad article 45. The Byelorussian Soviet Socialist Republic declares that the provisions of article 45 of the Convention on Road Traffic, under which a number of States may not become

[TRADUCTION]

Ad article 52. La République socialiste soviétique de Biélorussie ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 52 de la Convention sur la circulation routière, selon lesquelles les différends touchant l'interprétation ou l'application de la Convention peuvent être portés, à la requête de l'une quelconque des parties, devant la Cour internationale de Justice pour être tranchés par elle.

Ad article 45. La République socialiste soviétique de Biélorussie déclare que les dispositions de l'article 45 de la Convention sur la circulation routière selon lequel un certain nombre d'Etats

parties to this Convention, are discriminatory in character, and it considers that the Convention on Road Traffic should be open for participation by all interested States without any discrimination or restrictions.

Ad article 46. The Byelorussian Soviet Socialist Republic declares that the provisions of article 46 of the Convention on Road Traffic are anachronistic and at variance with the Declaration of the United Nations General Assembly on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (resolution 1514 (XV) of 14 December 1960).¹

ne peuvent devenir parties à la Convention ont un caractère discriminatoire et elle considère que la Convention sur la circulation routière doit être ouverte à l'adhésion de tous les Etats intéressés, sans discrimination ou restrictions d'aucune sorte.

Ad article 46. La République socialiste soviétique de Biélorussie déclare que les dispositions de l'article 46 de la Convention sur la circulation routière sont périmées et contraires à la Déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960]¹.

HUNGARY

HONGRIE

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

1. Формулировка пункта 1 статьи 45 Конвенции противоречит целям и принципам, зафиксированным в Уставе Организации Объединенных Наций. Всем государствам без всякого ограничения должна быть предоставлена возможность для участия в Конвенции.

2. Положения, записанные в статье 46 Конвенции, как таковые, являются устаревшими и не соответствуют принципам современного международного права, сегодняшнему состоянию международных отношений и находятся в противоречии с резолюцией № 1514 (XV) от 14 декабря 1960 года Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций.

[TRANSLATION]

1. The wording of Article 45, paragraph 1, of the Convention is at variance with the purposes and principles expressed in the Charter of the United Nations. All States, without any restriction, should be given the possibility of participating in the Convention.

2. The provisions of Article 46 of the Convention, as such, are anachronistic

[TRADUCTION]

1. Le libellé du paragraphe 1 de l'article 45 de la Convention est contraire aux buts et aux principes de la Charte de l'Organisation des Nations Unies. Tous les Etats, sans restriction aucune, doivent avoir la possibilité d'adhérer à la Convention.

2. Les dispositions de l'article 46 de la Convention, sous leur forme ac-

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16 (A/4684)*, p. 66.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16 (A/4684)*, p. 70.

and are not in conformity with the principles of contemporary international law or the present state of international relations, and they are at variance with United Nations General Assembly resolution 1514 (XV) of 14 December 1960.¹

tuelle, sont périmées; elles ne correspondent pas aux principes du droit international contemporain et à l'état actuel des relations internationales et sont en contradiction avec la résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960¹ de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies.

UKRAINIAN SOVIET
SOCIALIST REPUBLIC

RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
SOVIÉTIQUE D'UKRAINE

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

« По статье 52. Украинская Советская Социалистическая Республика не считает себя связанной положениями статьи 52 Конвенции о дорожном движении относительно передачи споров о толковании или применении Конвенции для разрешения Международному Суду по просьбе любой из сторон;»

« По статье 45. Украинская Советская Социалистическая Республика заявляет, что положения статьи 45 Конвенции о дорожном движении, согласно которым ряд государств не может стать участником этой Конвенции, носят дискриминационный характер, и считает, что Конвенция о дорожном движении должна быть открыта для участия всех заинтересованных государств без какой-либо дискриминации и ограничений;»

« По статье 46. Украинская Советская Социалистическая Республика заявляет, что положения статьи 46 Конвенции о дорожном движении являются устаревшими и противоречат Декларации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о предоставлении независимости колониальным странам и народам (резолюция 1514/XV от 14 декабря 1960 года). »

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

Ad article 52. The Ukrainian Soviet Socialist Republic does not consider itself bound by the provisions of article 52 of the Convention on Road Traffic stating that disputes which relate to the interpretation or application of the Convention may be referred, at the request of any of the Parties, to the International Court of Justice for decision.

Ad article 52. La République socialiste soviétique d'Ukraine ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 52 de la Convention sur la circulation routière, selon lesquelles les différends touchant l'interprétation ou l'application de la Convention peuvent être portés, à la requête de l'une quelconque des parties, devant la Cour internationale de Justice pour être tranchés par elle.

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16 (A/4684)*, p. 66.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16 (A/4684)*, p. 70.

Ad article 45. The Ukrainian Soviet Socialist Republic declares that the provisions of article 45 of the Convention on Road Traffic, under which a number of States may not become parties to this Convention, are discriminatory in character, and it considers that the Convention on Road Traffic should be open for participation by all interested States without any discrimination or restrictions.

Ad article 46. The Ukrainian Soviet Socialist Republic declares that the provisions of article 46 of the Convention on Road Traffic are anachronistic and at variance with the Declaration of the United Nations General Assembly on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (resolution 1514 (XV) of 14 December 1960).¹

Ad article 45. La République socialiste soviétique d'Ukraine déclare que les dispositions de l'article 45 de la Convention sur la circulation routière selon lequel un certain nombre d'Etats ne peuvent devenir parties à la Convention ont un caractère discriminatoire et elle considère que la Convention sur la circulation routière doit être ouverte à l'adhésion de tous les Etats intéressés, sans discrimination ou restrictions d'aucune sorte.

Ad article 46. La République socialiste soviétique d'Ukraine déclare que les dispositions de l'article 46 de la Convention sur la circulation routière sont périmées et contraires à la Déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960]¹.

UNION OF SOVIET
SOCIALIST REPUBLICS

UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

«По статье 52. Союз Советских Социалистических Республик не считает себя связанным положениями статьи 52 Конвенции о дорожном движении относительно передачи споров о толковании или применении Конвенции для разрешения Международному суду по просьбе любой из сторон;»

«По статье 45. Союз Советских Социалистических Республик заявляет, что положения статьи 45 Конвенции о дорожном движении, согласно которым ряд государств не может стать участником этой Конвенции, носят дискриминационный характер, и считает, что Конвенция о дорожном движении должна быть открыта для участия всех заинтересованных государств без какой-либо дискриминации и ограничений;»

«По статье 46. Союз Советских Социалистических Республик заявляет, что положения статьи 46 Конвенции о дорожном движении являются устаревшими и противоречат Декларации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о предоставлении независимости колониальным странам и народам (резолюция 1514 (XV) от 14 декабря 1960 года)».

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16* (A/4684), p. 66.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16* (A/4684), p. 70.

[TRANSLATION]

Ad article 52. The Union of Soviet Socialist Republics does not consider itself bound by the provisions of article 52 of the Convention on Road Traffic stating that disputes which relate to the interpretation or application of the Convention may be referred, at the request of any of the Parties, to the International Court of Justice.

Ad article 45. The Union of Soviet Socialist Republics declares that the provisions of article 45 of the Convention on Road Traffic, under which a number of States may not become parties to this Convention, are discriminatory in character, and it considers that the Convention on Road Traffic should be open for participation by all interested States without any discrimination or restrictions;

Ad article 46. The Union of Soviet Socialist Republics declares that the provisions of article 46 of the Convention on Road Traffic are anachronistic and at variance with the Declaration of the United Nations General Assembly on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (resolution 1514 (XV) of 14 December 1960).¹

[TRADUCTION]

Ad article 52. L'Union des Républiques socialistes soviétiques ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 52 de la Convention sur la circulation routière, selon lesquelles les différends touchant l'interprétation ou l'application de la Convention peuvent être portés, à la requête de l'une quelconque des parties, devant la Cour internationale de Justice pour être tranchés par elle.

Ad article 45. L'Union des Républiques socialistes soviétiques déclare que les dispositions de l'article 45 de la Convention sur la circulation routière selon lequel un certain nombre d'Etats ne peuvent devenir parties à la Convention ont un caractère discriminatoire et elle considère que la Convention sur la circulation routière doit être ouverte à l'adhésion de tous les Etats intéressés, sans discrimination ou restrictions d'aucune sorte.

Ad article 46. L'Union des Républiques socialistes soviétiques déclare que les dispositions de l'article 46 de la Convention sur la circulation routière sont périmées et contraires à la Déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960]¹.

RESERVATIONS AND DECLARATIONS MADE UPON RATIFICATION OR ACCESSION (a)

BYELORUSSIAN SOVIET
SOCIALIST REPUBLIC

Confirming the reservation and declarations made upon signature:

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16 (A/4684)*, p. 66.

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS FAITES LORS DE LA RATIFICATION OU DE L'ADHÉSION (a)

RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE

Avec confirmation de la réserve et des déclarations formulées lors de la signature :

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16 (A/4684)*, p. 70.

[BYELORUSSIAN TEXT — TEXTE BIÉLORUSSE]

«Беларуская Савецкая Сацыялістычная Рэспубліка не лічыць сябе звязанай палажэннямі артыкула 52 Канвенцыі аб дарожным руху адносна перадачы спрэчак аб тлумачэнні або прымяненні Канвенцыі для вырашэння Міжнароднаму Суду па просьбе любога з бакоў»;

«Беларуская Савецкая Сацыялістычная Рэспубліка заяўляе, што палажэнні артыкула 45 Канвенцыі аб дарожным руху, згодна з якімі шэраг дзяржаў не можа стаць удзельнікам гэтай Канвенцыі, носяць дыскрымінацыйны характар, і лічыць, што Канвенцыя аб дарожным руху павінна быць адкрыта для ўдзелу ўсіх зацікаўленых дзяржаў без якой-небудзь дыскрымінацыі і абмежаванняў»;

«Беларуская Савецкая Сацыялістычная Рэспубліка заяўляе, што палажэнні артыкула 46 Канвенцыі аб дарожным руху з'яўляюцца ўстарэлымі і супярэчаць Дэкларацыі Генеральнай Асамблеі Арганізацыі Аб'яднаных Нацый аб прадастаўленні незалежнасці каланіяльным краінам і народам (рэзалюцыя 1514 (XV) ад 14 снежня 1960 года)».

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

[For the text of the translation, see p. 351 of this volume under Byelorussian Soviet Socialist Republic.]

[Pour le texte de la traduction, voir p. 351 du présent volume sous République socialiste soviétique de Biélorussie.]

GERMAN DEMOCRATIC
REPUBLIC (a)RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE
ALLEMANDE (a)

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

“Die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik erklärt daß sie sich an Artikel 52 der Konvention als nicht gebunden betrachtet.”

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

The Government of the German Democratic Republic declares that it does not consider itself bound by article 52 of the Convention.

Le Gouvernement de la République démocratique allemande déclare qu'il ne se considère pas lié par l'article 52 de la Convention.

HUNGARY

HONGRIE

Confirming the declarations made upon signature:

Avec confirmation des déclarations formulées lors de la signature :

[TRANSLATION — TRANSLATION]

“The Presidential Council of the Hungarian People's Republic declares

Le Conseil présidentiel de la République populaire hongroise déclare que

that the provisions of article 45 are at variance with the generally recognized principle of the sovereign equality of States and it considers that these international instruments should be open for participation by all interested States without any discrimination.

The Presidential Council of the Hungarian People's Republic further declares that the provisions of article 46 are at variance with the Declaration of the United Nations General Assembly on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples [resolution 1514 (XV) of 14 December 1960].¹

les dispositions de l'article 45 sont contraires au principe généralement reconnu de l'égalité souveraine des Etats et estime que ces instruments internationaux doivent être ouverts à la participation de tous les Etats intéressés sans discrimination d'aucune sorte.

Le Conseil présidentiel de la République populaire hongroise déclare en outre que les dispositions de l'article 46 sont contraires à la Déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960]¹.

Declaration in respect of articles 18 and 52:

Déclaration concernant les articles 18 et 52 :

[HUNGARIAN TEXT — TEXTE HONGROIS]

az egyezmény 18. cikkének 3. pontját az egyezményt kiegészítő európai megállapodásban meghatározott eltérő tartalommal tekinti magára kötelezőnek;

az egyezmény 54. cikkének 1. pontja alapján az egyezmény 52. cikkének rendelkezéseit nem tekinti magára kötelezőnek.

[TRANSLATION]

The Presidential Council of the Hungarian People's Republic considers itself bound by article 18, paragraph 3, of the Convention subject to its tenor as defined in the European Agreement supplementary thereto.

It does not consider itself bound by the provisions of article 52 of the Convention, in pursuance of article 54, paragraph 1, thereof.

[TRANSLATION]

Le Conseil présidentiel de la République populaire hongroise se considère lié par l'article 18, paragraphe 3, de la Convention dans la teneur qui lui est donnée par l'Accord européen complétant ladite Convention.

Il ne se considère pas lié par les dispositions de l'article 52 de la Convention, en application de son article 54, paragraphe 1.

*UKRAINIAN SOVIET
SOCIALIST REPUBLIC*

*RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
SOVIÉTIQUE D'UKRAINE*

Confirming the reservation and declarations made upon signature:

Avec confirmation de la réserve et des déclarations formulées lors de la signature :

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16 (A/4684)*, p. 66.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16 (A/4684)*, p. 70.

[UKRAINIAN TEXT — TEXTE UKRAINIEN]

«Українська Радянська Соціалістична Республіка не вважає себе зв'язаною положеннями статті 52 Конвенції про шляховий рух щодо передачі спорів про тлумачення або застосування Конвенції для розв'язання Міжнародному Суду на прохання будь-якої з сторін».

«Українська Радянська Соціалістична Республіка заявляє, що положення статті 45 Конвенції про шляховий рух, згідно з якими ряд держав не може стати учасником цієї Конвенції, мають дискримінаційний характер, і вважає, що Конвенція про шляховий рух повинна бути відкрита для участі всіх заінтересованих держав без будь-якої дискримінації чи обмежень».

«Українська Радянська Соціалістична Республіка заявляє, що положення статті 46 Конвенції про шляховий рух є застарілими і суперечать Декларації Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй про надання незалежності колоніальним країнам і народам (резолюція 1514 (XV) від 14 грудня 1960 року)».

[TRANSLATION]

[For the text of the translation, see p. 353 of this volume under Ukrainian Soviet Socialist Republic.]

UNION OF SOVIET
SOCIALIST REPUBLICS

[Confirming the reservation and the declarations made upon signature; for the text, see p. 354 of this volume.]

[TRADUCTION]

[Pour le texte de la traduction, voir p. 353 du présent volume sous République socialiste soviétique d'Ukraine.]

UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES

[Avec confirmation de la réserve et des déclarations formulées lors de la signature; pour le texte, voir p. 354 du présent volume.]

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

1. La Conférence des Nations Unies sur la circulation routière a été convoquée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conformément aux résolutions 1129 (XLI) et 1203 (XLII) adoptées par le Conseil économique et social les 27¹ juillet 1966² et 26 mai 1967³. Les textes de ces résolutions sont les suivants :

RÉSOLUTION 1129 (XLI)

Le Conseil économique et social,

Rappelant ses résolutions 967 (XXXVI) du 25 juillet 1963⁴, 1034 (XXXVII) du 14 août 1964⁵ et 1082 B (XXXIX) du 30 juillet 1965⁶ concernant la révision de la Convention de 1949 sur la circulation routière et du Protocole relatif à la signalisation routière,

Considérant, conformément à l'opinion déjà exprimée dans ses résolutions 1034 (XXXVII) et 1082 B (XXXIX), que la Convention de 1949 sur la circulation routière et le Protocole de 1949 sur la signalisation routière ont besoin d'être amendés et complétés en vue de faciliter la circulation routière,

Notant le rapport du Secrétaire général, en particulier son paragraphe 6, compte tenu de la résolution 1082 B (XXXIX) du Conseil,

Prenant acte de l'invitation du Gouvernement autrichien,

1. Décide qu'il appartiendra à la Conférence internationale qui doit être convoquée de décider si plus d'un instrument doit être préparé pour remplacer la Convention et le Protocole de 1949 et si certaines dispositions relatives à la signalisation routière doivent avoir un caractère obligatoire ou être simplement des pratiques recommandées;

2. Décide que tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres d'institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ainsi que, à titre consultatif, les institutions spécialisées et, en tant qu'observateurs, les organisations intergouvernementales intéressées et les organisations non gouvernementales intéressées dotées du statut consultatif auprès du Conseil, seront invités à la Conférence;

3. Décide en outre que la Conférence se tiendra à Vienne en mars 1968, pendant une période qui ne dépassera pas vingt-cinq jours ouvrables et à une date qui sera fixée par le Secrétaire général de concert avec le Gouvernement autrichien;

4. Prie le Secrétaire général d'établir et de diffuser comme documents de la Conférence :

a) Un projet de convention sur la circulation routière,

¹ Devrait se lire : « 26 juillet 1966 ».

² Nations Unies, *Documents officiels du Conseil économique et social, quarante et unième session, Supplément n° 1*, p. 40.

³ *Ibid.*, quarante-deuxième session, *Supplément n° 1*, p. 24.

⁴ *Ibid.*, trente-sixième session, *Supplément n° 1*, p. 9.

⁵ *Ibid.*, trente-septième session, *Supplément n° 1*, p. 31.

⁶ *Ibid.*, trente-neuvième session, *Supplément n° 1*, p. 47.

- b) Un projet de convention sur la signalisation routière établi à partir des projets qu'il a rédigés antérieurement, en tenant compte des amendements proposés par les commissions économiques régionales,
 - c) Des commentaires sur ces projets qui :
 - i) Fassent ressortir les différences de fond qu'ils présentent par rapport aux projets précédemment diffusés,
 - ii) Reproduisent ceux des amendements proposés par les commissions économiques régionales qui n'auraient pas été incorporés dans les nouveaux textes;
5. Prie en outre le Secrétaire général,
- a) Lors de la diffusion des nouveaux projets, de demander :
 - i) Aux gouvernements des Etats qui seront invités à la Conférence, de lui faire parvenir, quatre mois au moins avant l'ouverture de la Conférence, les amendements à ces projets qu'ils désireraient proposer;
 - ii) Aux institutions spécialisées, ainsi qu'aux organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui seront invitées à la Conférence, de lui faire parvenir, dans le même délai, les suggestions d'amendement aux dispositions techniques des nouveaux projets qu'elles estimeraient devoir soumettre;
 - b) De diffuser, deux mois au moins avant l'ouverture de la Conférence, les amendements et les suggestions qu'il aura reçus conformément aux alinéas a, i et ii ci-dessus;
 - c) De prendre les autres dispositions voulues pour la convocation de la Conférence et, notamment, de préparer et diffuser le projet de règlement intérieur provisoire de la Conférence et les autres documents utiles.

RÉSOLUTION 1203 (XLII)

Le Conseil économique et social,

Rappelant sa résolution 1129 (XLI) du 26 juillet 1966 concernant les dispositions relatives à la réunion d'une conférence internationale chargée de remplacer la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière, faits à Genève le 19 septembre 1949,

Prenant acte du rapport du Secrétaire général, en date du 16 mars 1967, tel qu'il a été modifié par sa note du 3 avril 1967,

Décide de modifier comme suit le calendrier de la Conférence fixée par la résolution 1129 (XLI) :

- a) Au paragraphe 3 de ladite résolution, supprimer le membre de phrase qui suit le mot « Vienne » à l'exception des mots « pendant une période qui ne dépassera pas vingt-cinq jours ouvrables » et insérer les mots « du 30 septembre au 1^{er} novembre 1968 »;
- b) Au paragraphe 5, remplacer « quatre mois » par « six mois » au sous-alinéa i de l'alinéa a et remplacer « deux mois » par « trois mois » à l'alinéa b.

2. Les dates prévues pour la Conférence dans la résolution ci-dessus visée ayant été repoussées à la demande du Gouvernement hôte, la Conférence sur la circulation routière s'est tenue du 7 octobre au 8 novembre 1968.

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

Afghanistan	Inde	République de Corée
Algérie	Indonésie	République Dominicaine
Arabie Saoudite	Iran	République fédérale
Argentine	Israël	d'Allemagne
Australie	Italie	République socialiste so-
Autriche	Japon	viétique de Biélorussie
Belgique	Kenya	République socialiste so-
Brésil	Koweït	viétique d'Ukraine
Bulgarie	Libéria	Roumanie
Canada	Libye	Royaume-Uni de Grande-
Chili	Luxembourg	Bretagne et d'Irlande
Chine	Malaisie	du Nord
Chypre	Mali	Saint-Marin
Costa Rica	Mexique	Saint-Siège
Danemark	Monaco	Soudan
Equateur	Nigéria	Suède
Espagne	Norvège	Suisse
Etats-Unis d'Amérique	Pays-Bas	Tchécoslovaquie
Finlande	Pérou	Thaïlande
France	Philippines	Turquie
Gabon	Pologne	Union des Républiques
Ghana	Portugal	socialistes soviétiques
Grèce	République arabe unie	Venezuela
Hongrie	République centrafricaine	Yougoslavie

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

Bolivie	Cuba	Nicaragua
Colombie	Guatemala	

L'Organisation internationale du Travail, l'Organisation mondiale de la santé et l'Agence internationale de l'énergie atomique étaient représentées à la Conférence à titre consultatif.

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

A. *Organisations intergouvernementales*

Commission des Communautés européennes
 Conférence européenne des ministres des transports
 Conseil de l'Europe
 Conseil nordique
 Institut international pour l'unification du droit privé
 Ligue des Etats arabes
 Organisation pour la collaboration des chemins de fer

B. *Organisations non gouvernementales*

Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles
 Bureau permanent international des constructeurs de motocycles

Chambre de commerce internationale
Comité européen des assurances
Commission internationale de l'éclairage
Confédération internationale des syndicats chrétiens
Confédération internationale des syndicats libres
Fédération internationale des fonctionnaires supérieurs de police
Fédération routière internationale
Fédération syndicale mondiale
Ligue des sociétés de la Croix-Rouge
Organisation internationale de normalisation
Organisation internationale de police criminelle
Organisation mondiale du tourisme et de l'automobile
Prévention routière internationale
Union internationale des chemins de fer
Union internationale des organismes officiels de tourisme
Union internationale des transports publics
Union internationale des transports routiers.

3. La Conférence était saisie d'un projet de Convention sur la circulation routière et d'un projet de Convention sur la signalisation routière établis par le Secrétaire général, et elle s'en est servie comme base de discussion¹.

4. Compte tenu de ses délibérations, telles qu'elles sont rapportées dans les comptes rendus analytiques de ses séances plénières et dans les comptes rendus des décisions de ses grandes commissions, la Conférence a élaboré et a ouvert à la signature une Convention sur la circulation routière et une Convention sur la signalisation routière.

5. La Conférence a adopté par acclamation la résolution ci-après intitulée « Hommage au Gouvernement et au Peuple de la République d'Autriche ».

« A l'issue de ses travaux à Vienne, le 7 novembre 1968, la Conférence des Nations Unies sur la circulation routière tient à exprimer sa profonde gratitude au Peuple et au Gouvernement autrichiens, ainsi qu'à la Ville de Vienne, pour l'aimable et généreuse hospitalité accordée à tous les représentants qui ont participé à la Conférence. »

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

FAIT à Vienne ce huit novembre mil neuf cent soixante-huit, en un seul original en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Le texte original sera déposé entre les mains du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui en enverra des copies certifiées conformes à chacun des gouvernements invités à se faire représenter à la Conférence.

Le Président
de la Conférence :
A. BUZZI-QUATTRINI

Le Secrétaire exécutif
de la Conférence :
F. D. MASSON

¹ Documents E/CONF.56/1 et Add.1 et E/CONF.56/3 et Add.1.

FOR AFGHANISTAN:
POUR L'AFGHANISTAN:
阿富汗:
За Афганистан:
FOR EL AFGANISTÁN:

SAADULLAH YOSUFI

FOR ALGERIA:
POUR L'ALGÉRIE:
阿爾及利亞:
За Алжир:
FOR ARGELIA:

FOR ARGENTINA:
POUR L'ARGENTINE:
阿根廷:
За Аргентину:
FOR LA ARGENTINA:

CARLOS ORTIZ DE ROZAS

FOR AUSTRALIA:
POUR L'AUSTRALIE:
澳大利亞:
За Австралию:
FOR AUSTRALIA:

JOHN PERMEZEL

FOR AUSTRIA:
POUR L'AUTRICHE:
奧地利:
За Австрию:
FOR AUSTRIA:

KURT WALDHEIM
OTTO MITTERER

FOR BELGIUM:
POUR LA BELGIQUE:
比利時:
За Бельгию:
POR BÉLGICA:

GEORGES PUTTEVILS

FOR BRAZIL:
POUR LE BRÉSIL:
巴西:
За Бразилию:
POR EL BRASIL:

SYLVIO CARLOS DINIZ BORGES

FOR BULGARIA:
POUR LA BULGARIE:
保加利亞:
За България:
POR BULGARIA:

DEMIR BORACHEV

FOR THE BYELORUSSIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE:
白俄羅斯蘇維埃社會主義共和國:
За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику:
POR LA REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE BIELORRUSIA:

ANDREI VASILEVICH ZUBOVICH

FOR CANADA:
POUR LE CANADA:
加拿大:
За Канаду:
POR EL CANADÁ:

GILLES SICOTTE

FOR THE CENTRAL AFRICAN REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE:
中非共和國:
За Центральноафриканскую Республику:
POR LA REPÚBLICA CENTROAFRICANA:

FOR CHILE:
POUR LE CHILI:
智利:
За Чили:
POR CHILE:

MIGUEL SERRANO

FOR CHINA:
POUR LA CHINE:
中國:
За Китай:
POR CHINA:

PAO-NAN CHENG

FOR COSTA RICA:
POUR LE COSTA RICA:
哥斯大黎加:
За Коста-Рику:
POR COSTA RICA:

FRANZ JOS. HASLINGER

FOR CYPRUS:
POUR CHYPRE:
賽普勒斯:
За Кипр:
POR CHIPRE:

DINOS NICOLAOU APHAMIS

FOR CZECHOSLOVAKIA:
POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:
捷克斯拉夫:
За Чехословакию:
FOR CHECOSLOVAQUIA:

JOSEF DYKAST

FOR DENMARK:
POUR LE DANEMARK:
丹麥:
За Данию:
FOR DINAMARCA:

KRISTIAN FRØSIG
AAGE ANDERSEN

FOR THE DOMINICAN REPUBLIC:
POUR LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE:
多明尼加共和國:
За Доминиканскую Республику:
FOR LA REPÚBLICA DOMINICANA:

THEODOR SCHMIDT

FOR ECUADOR:
POUR L'ÉQUATEUR:
厄瓜多:
За Эквадор:
FOR EL ECUADOR:

ARSENIO LARCO DÍAZ

FOR THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY:
POUR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE:
德意志聯邦共和國:
За Федеративную Республику Германии:
FOR LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA:

OTTO LINDER

FOR FINLAND:
POUR LA FINLANDE:
芬蘭:
За Финляндию:
FOR FINLANDIA:

ENSIO HELANIEMI

FOR FRANCE:
POUR LA FRANCE:
法蘭西:
За Францию:
FOR FRANCIA:

JEAN GABARRA

FOR GABON:
POUR LE GABON:
加彭:
За Габон:
FOR EL GABÓN:

FOR GHANA:
POUR LE GHANA:
迦納:
За Гану:
FOR GHANA:

JONATHAN W. DECKER
8/11/68¹

FOR GREECE:
POUR LA GRÈCE:
希臘:
За Грецию:
FOR GRECIA:

ODYSSEUS N. PAPADAKIS

¹ 8 November 1968 — 8 novembre 1968.

FOR THE HOLY SEE:
POUR LE SAINT-SIÈGE:
教廷:
За Святейший престол:
POR LA SANTA SEDE:

GEROLAMO PRIGIONE

FOR HUNGARY:
POUR LA HONGRIE:
匈牙利:
За Венгрию:
POR HUNGRIA:

LÁSZLÓ FÖLDVARI

FOR INDIA:
POUR L'INDE:
印度:
За Индию:
POR LA INDIA:

FOR INDONESIA:
POUR L'INDONÉSIE:
印度尼西亞:
За Индонезию:
POR INDONESIA:

JUNUS POHAN

FOR IRAN:
POUR L'IRAN:
伊朗:
За Иран:
POR EL IRÁN:

ASLAN AFSHAR

FOR ISRAEL:
POUR ISRAËL:
以色列:
За Израиль:
FOR ISRAEL:

EZRA KAMMA
JACOB FRISHER

FOR ITALY:
POUR L'ITALIE:
義大利:
За Италию:
FOR ITALIA:

LIONELLO COZZI

FOR JAPAN:
POUR LE JAPON:
日本:
За Японию:
FOR EL JAPÓN:

KINYA NIISEKI

FOR KENYA:
POUR LE KENYA:
肯亞:
За Кению:
FOR KENIA:

SHASHIKANT KANTIHAL RAVAL

FOR KUWAIT:
POUR LE KOWEÏT:
科威特:
За Кувейт:
FOR KUWAIT:

MOHAMMAD SAAD KHADI

FOR LEBANON:
POUR LE LIBAN:
黎巴嫩:
За Ливан:
FOR EL LÍBANO:

FOR LIBERIA:
POUR LE LIBÉRIA:
賴比瑞亞:
За Либерию:
FOR LIBERIA:

TILMON GARDINER

FOR LIBYA:
POUR LA LIBYE:
利比亞:
За Ливию:
FOR LIBIA:

ABDULLAH GIBRIL SALAH

FOR LUXEMBOURG:
POUR LE LUXEMBOURG:
盧森堡:
За Люксембург:
FOR LUXEMBURGO:

RENÉ LOGELIN

FOR MALAYSIA:
POUR LA MALAISIE:
馬來亞聯邦:
За Малайскую Федерацию:
FOR MALASIA:

ABDUL FATAH BIN ZAKARIA

FOR MALI:
POUR LE MALI:
馬利:
За Мали:
FOR MALÍ:

MAHAMAR MAIGA

FOR MEXICO:
POUR LE MEXIQUE:
墨西哥:
За Мексику:
FOR MÉXICO:

G. MORALES GARZA

FOR MONACO:
POUR MONACO:
摩納哥:
За Монако:
FOR MÓNACO:

FOR MOROCCO:
POUR LE MAROC:
摩洛哥:
За Марокко:
FOR MARRUECOS:

FOR THE NETHERLANDS:
POUR LES PAYS-BAS:
荷蘭:
За Нидерланды:
FOR LOS PAÍSES BAJOS:

For the Kingdom of the Netherlands:
Pour le Royaume des Pays-Bas :
JOHAN KAUFMANN
ADRIAN H. RIJNBERG

FOR NIGERIA:
POUR LA NIGERIA:
奈及利亞:
За Нигерию:
FOR NIGERIA:

ETIM INYANG

FOR NORWAY:
POUR LA NORVÈGE:
挪威:
За Норвегию:
FOR NORUEGA:

ROLF NORMAN TORGERSEN

FOR PERU:
POUR LE PÉROU:
秘魯:
За Перу:
FOR EL PERÚ:

ENRIQUE LAFOSSE

FOR THE PHILIPPINES:
POUR LES PHILIPPINES:
菲律賓:
За Филиппины:
FOR FILIPINAS:

BALTAZAR AQUINO
ROMEO FLORES EDU

FOR POLAND:
POUR LA POLOGNE:
波蘭:
За Польшу:
FOR POLONIA:

JÓZEF WOJCIECHOWSKI

FOR PORTUGAL:
POUR LE PORTUGAL:
葡萄牙:
За Португалию:
FOR PORTUGAL:

ARMANDO DE PAULA COELHO
ANTONIO BRITO DA SILVA

FOR THE REPUBLIC OF KOREA:
POUR LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE:
大韓民國:
За Корейскую Республику:
FOR LA REPÚBLICA DE COREA:

TONG UN PARK

FOR ROMANIA:
POUR LA ROUMANIE:
羅馬尼亞:
За Румынию:
FOR RUMANIA:

VICTOR MATEEVICI

FOR SAN MARINO:
POUR SAINT-MARIN:
聖馬利諾:
За Сан-Марино:
FOR SAN MARINO:

WILHELM MULLER-FEMBECK

FOR SAUDI ARABIA:
POUR L'ARABIE SAOUDITE:
沙烏地阿拉伯:
За Саудовскую Аравию:
FOR ARABIA SAUDITA:

ABDUL MUNEM BAS

FOR SPAIN:
POUR L'ESPAGNE:
西班牙:
За Испанию:
POR ESPAÑA:

JOAQUÍN BUJO-DULCE
M. DE C. F.

FOR THE SUDAN:
POUR LE SOUDAN:
蘇丹:
За Судан:
FOR EL SUDÁN:

ALI YASSIN

FOR SWEDEN:
POUR LA SUÈDE:
瑞典:
За Швецию:
FOR SUECIA:

BERTIL G. HOLMQUIST

FOR SWITZERLAND:
POUR LA SUISSE:
瑞士:
За Швейцарию:
FOR SUIZA:

OSCAR SCHÜRCH

FOR THAILAND:
POUR LA THAÏLANDE:
泰國:
За Таиланд:
FOR TAILANDIA:

MANU AMATAYAKUL

FOR TURKEY:

POUR LA TURQUIE:

土耳其:

За Турцию:

FOR TURQUÍA:

GÜLTEKIN TOPÇAM

FOR THE UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:

POUR LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE D'UKRAINE:

烏克蘭蘇維埃社會主義共和國:

За Украинскую Советскую Социалистическую Республику:

FOR LA REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE UCRANIA:

МАКАР МАКАРОВИТЧ ЯШНИК

FOR THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:

POUR L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES:

蘇維埃社會主義共和國聯邦:

За Союз Советских Социалистических Республик:

FOR LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS:

BORIS TIKHONOVICH SHUMILIN

FOR THE UNITED ARAB REPUBLIC:

POUR LA RÉPUBLIQUE ARABE UNIE:

阿拉伯聯合共和國:

За Объединенную Арабскую Республику:

FOR LA REPÚBLICA ARABE UNIDA:

MAHMOUD YOUNIS EL ANSARY

YOUSSEF EZZELDINE

FOR THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:

POUR LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD:

大不列顛及北愛爾蘭聯合王國:

За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:

FOR EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE:

JAMES RICHARD MADGE

FOR THE UNITED STATES OF AMERICA:

POUR LES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE:

美利堅合衆國:

За Соединенные Штаты Америки:

FOR LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA:

WILLIAM J. STIBRAVY

CHARLES W. PRISK

HENRY H. KELLY

FOR VENEZUELA:

POUR LE VENEZUELA:

委內瑞拉:

За Венесуэлу:

FOR VENEZUELA:

FRANCISCO AZPURUA ESPINOZA

FOR YUGOSLAVIA:

POUR LA YOUGOSLAVIE:

南斯拉夫:

За Югославию:

FOR YUGOSLAVIA:

LAZAR MOJSOV