

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.*

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

道路交通公約

締約國

咸願制定劃一交通規則，以便利國際道路交通，促進交通安全，

爰議定條款如下：

第壹章

總則

第一條

定義

在本公約內，下列名詞之意義照本條解釋：

- (一) 稱締約國“國內立法”者，謂該締約國領土內現行之國家或地方法律及規則之全部；
- (二) 符合下列情形者稱為某國領土內之“國際交通”車輛：
 - (1) 經常在該國國外居住之自然人或法人所有者；
 - (2) 非在該國登記者；
 - (3) 暫時輸入該國者；

但締約國對繼續留在其領土內一年以上，其間間斷時期不久者，得拒絕認其為“國際交通”車輛，間斷時期之久暫由該締約國規定之。

稱“國際交通”之車輛組合者，謂其中至少一輛須符合上述情形。

- (三) 稱“聚居地區”者，謂進口及出口特別樹有標誌如此

標明、或國內立法另有規定之地區；

(四) 稱“道路”者，謂供公眾通行之任何通道或街道之全部路面；

(五) 稱“車行道”者，謂道路通常供車輛交通之部份；道路得包括彼此清楚劃隔，例如以分道帶劃分或不同水平隔離之若干條車行道；

(六) 車行道如有一條或多條靠邊之車道或小路專供若干種車輛行駛之用，則稱“車道邊沿”者，對其他用路人，謂車行道其餘部份之邊沿；

(七) 稱“車道”者，謂車行道可以劃分之任何縱向分道帶，不論其是否以縱向路面標線劃定，寬度以足夠一隊連貫行駛除機器腳踏車以外之汽車通過為準；

(八) 稱“交岔路口”者，謂任何平地十字路、丁字路或分岔路，包括此類平地十字路、丁字路或分岔路形成之空地；

(九) 稱“平交道”者，謂道路與自有軌道系統之鐵路或電車路軌道任何平面交叉之處；

(十) 稱“高速道路”者，謂專為高速交通設計及建築而不供沿路房地用之道路，且

- (1) 除於特定各點或屬暫時性質者外，設有雙向之分隔車行道，其隔離可用不供車輛行駛之分道帶或在特殊情況下用其他方法為之；
- (2) 不與任何道路、鐵路或電車路軌道、或人行道平交；
- (3) 經特別樹立標誌指明為高速道路；

(十一) 臨時停車”與“停車”：

- (1) 稱“臨時停車”者，謂上落客人或裝卸貨物所需時間以內之車輛靜止狀態；
- (2) 稱“停車”者，謂因避免妨碍另一用路人或避免與障礙物碰撞或為遵守交通規則以外任何理由之車輛靜止狀態，亦謂不以上落客人裝卸貨物所需時間為限之車輛靜止狀態，

至於符合上文第(2)目解釋之車輛靜止狀態而不超過國內立法規定時限者是否視為“臨時停車”以及符合上文第(1)目解釋之車輛靜止狀態而超過國內立法規定時限者是否視為“停車”，則聽由締約國自行決定之；

(三) 稱“腳踏車”者，謂至少有兩輪之車輛，其推動專憑乘車者之肌力，特別以踏板或手搖曲柄為之；

(四) 稱“加裝馬達腳踏車”者，謂裝有內燃機、其汽缸容量不超過五十立方公分（三點零五立方吋），設計最高速率每小時不超過五十公里（三十哩）而具有兩輪或三輪之車輛。但締約國得自由決定依其國內立法對不具有腳踏車使用之特徵，尤其不具有可用踏板推進之特徵，或其設計之最高速率，其重量、或其機器之若干特徵超過某種限度之車輛，認為非加裝馬達腳踏車。本定義不得解釋為阻止締約國實施其道路交通之國內立法規定時，加裝馬達腳踏車完全視同腳踏車；

(五) 稱“機器腳踏車”者，謂裝有推動機器、不論有無邊車之任何兩輪車輛，締約國之國內立法對三輪車輛，其空車重量不超過四〇〇公斤（九〇〇磅）者，得視為機器腳踏車。“機器腳踏車”一詞雖不包括加裝馬達腳踏車，但締約國得依本公約第五十四條第二項聲明在本公約適用範圍內，加裝馬達腳踏

車視為機器腳踏車。

(五) 稱“機動車輛”者，謂任何自動之道路車輛，但締約國領土內之加裝馬達腳踏車不視為機器腳踏車者，不在此列；軌行車輛亦不在此列；

(六) 稱“汽車”者，謂通常在道路上載運客貨或在道路上牽曳載運客貨車輛之任何機動車輛。本定義包括無軌電車，即接連導電體而非軌行之車輛。本定義不包括僅偶用於在道路上載運客貨或在道路上牽曳載運客貨車輛之車輛，如農用拖拉機之類；

(七) 稱“拖車”者，謂經設計供機動車輛牽曳之任何車輛，包括半拖車在內；

(八) 稱“半拖車”者，謂經設計與另一機動車輛相聯接，除其車身之一部份安架在機動車輛之上，其重量及裝載重量之一大部份亦由該機動車輛負擔之任何拖車；

(九) 稱“輕拖車”者，謂許可重量限額不超過七五〇公斤（一，六五〇磅）之拖車；

(十) 稱“車輛組合”者，謂於道路上成一單位行駛之聯接車輛；

(十一) 稱“節連車輛”者，謂一種車輛組合其中包括一輛汽車及聯接於該汽車之半拖車；

(十二) 稱“駕駛人或駕馭人”者，謂在道路上駕駛汽車或其他車輛（包括腳踏車），或引導單獨或成群牲畜、或牽引、馱負或騎乘牲口之人；

(十三) 稱“許可重量限額”者，謂車輛登記國主管機關宣佈許可之滿裝車輛重量限額；

(四) 稱“空車重量”者，謂無駕駛人員、乘客或裝載之車輛重量，但包括充足燃料及車輛通常攜帶工具之重量；

(五) 稱“裝載總重”者，謂車輛裝載後連車上駕駛人員及乘客在內之實際重量；

(六) 稱“行車方向”及“順行方向”者，如依國內立法規定，車輛駕駛人必須讓對面來車在左側交會，則指右側；否則上述定義指左側；

(七) 駕駛人須向其他車輛“讓路”之規定意指該駕駛人如可能迫使其他車輛之駕駛人突然改變方向或速率，則不得繼續或恢復其前進或動作。

第二條

公約附件

下列附件為本公約之構成部份：

- 附件一：“准許國際交通汽車及拖車進入之義務之例外”；
- 附件二：“國際交通汽車及拖車之登記號碼”；
- 附件三：“國際交通汽車及拖車之國別標誌”；
- 附件四：“國際交通汽車及拖車之識別標記”；
- 附件五：“汽車及拖車所應具備之技術條件”；
- 附件六：“國內駕駛執照”；
- 附件七：“國際駕駛執照”。

第三條 締約國之義務

一 (一) 締約國應採適當措施確保其領土內之現行道路規則在實質上符合本公約第貳章之規定。在上述規則不違背上述規定之情形下：

(1) 上述規定如有適用於有關締約國領土內不發生之情形者，則上述規則不須予以轉載；

(2) 上述規則得包括第貳章未列載之規定；

(二) 本項規定不要求締約國對違犯其道路規則轉載第貳章規定之任何行爲作處罰之規定。

二 (一) 締約國亦應採取適當措施確保其領土內現行有關汽車及拖車所應具備技術條件之規則符合本公約附件五之規定；以不違背附件五規定之安全原則爲條件，上述規則得包括附件五所無之若干規定。締約國亦應採取適當措施確保在其領土內登記之汽車及拖車進入國際交通時符合本公約附件五之規定。

(二) 至於締約國領土內關於本公約所稱汽車以外其他機動車輛所應具備技術條件之現行規則，本項規定對該締約國不要求負擔任何義務。

三 除本公約附件一所規定之例外，締約國有義務准許具備本公約第叁章規定條件之汽車及拖車及具備第肆章規定條件之駕駛人進入其領土從事國際交通；締約國亦有義務承認依照第叁章規定發給之行車執照，視爲登記之車輛具備上述第叁章規定條件之表面憑證。

四 締約國爲准許不具備本公約第叁章規定全部條件之汽

車及拖車進入其領土從事國際交通，及為承認另一締約國領土內發給之駕駛執照，除第肆章所指之情形外在其本國領土內之效力起見，其單方面或依雙邊或多邊協定已經或可能採取之措施，應視為符合本公約之宗旨。

五 締約國有義務准許具備本公約第伍章所規定技術條件且其駕駛人經常居住另一締約國領土內之腳踏車及加裝馬達腳踏車進入其領土從事國際交通。締約國不應規定國際交通之腳踏車或加裝馬達腳踏車之駕駛人持有駕駛執照；但依照本公約第五十四條第二項聲明加裝馬達腳踏車視為機器腳踏車之締約國，對國際交通之加裝馬達腳踏車，得規定其駕駛人須持有駕駛執照。

六 締約國担允，倘其領土內登記之汽車或聯接汽車之拖車在另一締約國領土內肇事、經該國請求時，供給必要之資料，以便斷定該車登記人之身份。

七 締約國為便利國際道路交通而簡化稅關、警察、衛生及其他類似手續，或為確保某一邊界地點之稅關辦事處及關卡其權限與辦公時間相同起見，單方面或依雙邊或多邊協定已經或可能採取之措施，應視為符合本公約之宗旨。

八 本條第三項、第五項及第七項不得解釋為妨碍締約國有依其商用客貨車輛規則、駕駛人對第三人損害保險規則、關稅法規及道路交通以外一般事項之法規，准許汽車、拖車、加裝馬達腳踏車及機器腳踏車以及其駕駛人及乘客進入其領土從事國際交通之權利。

第四條 標誌及號誌

本公約締約國而非為與本公約同日於維也納開始聽由簽署之道路標誌及號誌公約締約國者担允：

(一) 其領土內所有道路標誌、交通燈光號誌及道路標線應構成劃一系統；

(二) 標誌種類之數目應有限制，且標誌只應安置於有用之地點；

(三) 危險警告標誌應安置於離障碍物有充分距離之地點藉使駕駛人得有適當警告；

(四) 應禁止：

(1) 在標誌、標誌支柱或任何其他交通管制裝置附着任何與此項標誌或裝置作用無關之物；但締約國或其行政分區如准許非營利會社安裝指示標誌，得准該會社之徽記附置於該標誌或其支柱，但以不致因此使標誌不易瞭解為限；

(2) 安裝可能與標誌或其他交通管制裝置相混淆、使其不顯著或減低效用、或使用路人眩目或分散其注意力以致妨礙交通安全之任何告示牌、通告，標線或裝置。

第貳章

道路規則

第五條

標誌及號誌之法律地位

一、用路人應遵守道路標誌、交通燈光號誌及道路標線之指示，即使上述指示似與其他交通規則牴觸亦不例外。

二、交通燈光號誌之指示應優先於所有規定優先次序之道路標誌。

第六條

交通勤務人員之指示

一、交通勤務人員指揮交通時、無論於夜間或日間、均應於一定距離內易於識別。

二、用路人應迅即遵守指揮交通勤務人員之所有指示。

三、建議國內立法應規定指揮交通勤務人員所發指示應包括如下方式：

(一) 手臂垂直上昇：此手勢對所有用路人，除不能充分安全停止之駕駛人外，意謂“注意，停止”，又如在交岔路口作此手勢，則並不要求已抵達交岔路口之駕駛人停止；

(二) 一臂或兩臂左右平伸：此手勢對來自任何方向擬穿過平伸一臂或兩臂所指方向之所有用路人應作為停止號誌；

作此手勢後，指揮交通勤務人員得垂下一臂或兩臂；此手勢對在該員面前或背後之駕駛人亦應作為停止號誌；

(三) 搖動紅燈：此手勢對燈光所照方向之用路人應作為停止號誌。

四 指揮交通勤務人員之指示應優先於道路標誌、交通燈光號誌及道路標線之指示，並優先於交通規則。

第七條

總 則

一 用路人應避免可能危及或妨礙交通、危及人身或損害公私財產之任何行為。

二 建議國內立法應規定用路人不准在道路上拋擲、放置或遺留任何物件或物質，或在道路上造成其他障礙，以致妨礙交通或危及交通。如用路人不能避免如此造成妨礙或危及交通之情形，應採必要措施儘速予以除去，又如不能立即予以除去，則應警告其他用路人注意其存在。

第八條

駕駛人或駕馭人

一 每一移動之車輛或車輛組合應有一駕駛人。

二 建議國內立法應規定馱負、牽引及騎乘之牲口，及除於進口經標明之特別地區外、單獨或成群之牲畜，均應有駕馭人。

三 駕駛人應具有必需之身體及精神能力、及駕駛車輛之健全身體及精神狀態。

四 機動車輛之駕駛人應具有駕駛車輛所需之知識及技術；但此項規定不應禁止學習駕駛人依照國內立法之規定學習駕車。

五 駕駛人或駕駛人應隨時能夠控制其車輛或引導其牲口。

第九條

成群牲畜

建議國內立法應規定，除為便利牲畜集體行動而設之例外，成群牲畜之行動、應分為適當長度之數段、各相隔適當距離、以利交通。

第十條

在車行道上之位置

一 一國國內所有道路之交通方向應行劃一，但在適當情形下，專為或主要為其他兩國間直達交通而用之道路，其交通之方向不在此限。

二 在車道上行進之牲畜應儘量靠近順行方向車行道之邊沿。

三 以不妨礙第七條第一項、第十一條第六項之相反規定及本公約其他相反規定為條件，每一車輛之駕駛人應於情況許可範圍內使其車輛靠近順行方向車行道之邊沿。但締約國或其行政分區得對車行道上載貨車輛之位置制定更詳細之規則。

四 凡道路包括二條車行道或三條車行道，駕駛人不得在順行方向相對一側之車行道上行駛。

五 (一) 在四車道以上之雙向車行道上駕車，駕駛人不得在相對順行方向之其他半邊車行道之車道上行駛。

(二) 在有三車道之雙向車行道上駕車，駕駛人不得在相對順行方向之車行道邊沿之車道上行駛。

第十一條

超車及連貫行駛

六 (一) 駕駛人超車時，應在相對順行方向之一側爲之。

(二) 但如被超之駕駛人或駕駛人已發出訊號，示意轉入相對順行方向一側之車行道另一側，且已將其車輛或牲畜向該側移動，以便轉入該側，其目的在轉進另一條道路、進入沿道路之房地或於該側停止、則駕駛人應在順行方向之一側超車。

七 以不妨礙本公約第七條第一項或第十四條之規定爲條件，駕駛人於超車以前須先確定：

(一) 後行車之駕駛人未開始作超越本人之動作；

(二) 同車道前行之駕駛人未發出意欲超越另一車之警告；

(三) 擬予進入之車道於相當距離以內無其他交通，並已顧及進行超車時，其所駕車輛之速率與被超越者之速率兩者之差別，以免危及或妨礙來向交通；

(四) 除非使用禁止來向交通之車道，本人能够恢復本公約第十條第三項所規定之位置而不致使被超越之用路人或多

個用路人有所不便。

三 依照本條第二項規定，在雙向車行道上接近坡頂時，又如道路彎曲視線不清時，特別禁止超車，除非各該處有縱向道路標線劃分之車道，且於超車時並未離開標明禁止來向交通之車道。

四 駕駛人超車時應對被超之用路人或多個用路人保留充分之餘地。

五 (一) 在車行道內如至少有兩車道以上專供駕駛人行進之同向交通之用，駕駛人倘回至本公約第十條第三項規定之位置、須不久或立即再超車時，為採取該動作起見，得留在第一次超車動作所用之車道，但須確定其動作不致使速率更大之後行車輛駕駛人過於不便為限。

(二) 但締約國或其行政分區對腳踏車、加裝馬達腳踏車、機器腳踏車及本公約所稱汽車以外車輛之駕駛人，或對許可重量限額超過三，五〇〇公斤（七，七〇〇磅）或設計最高速率不超過每小時四十公里（二十五哩）之汽車駕駛人，得自由決定不適用本項之規定。

六 在本條第五款(一)規定適用之情形下，且交通密度使車輛不僅佔用同一行車方向車道之全部寬度，同時車輛行駛速率受連貫行駛之前行車速率限制，則：

(一) 以不妨礙本條第九項規定為條件，沿一線連貫行駛車輛之速率如較另一線連貫行駛車輛之速率為高，不應視為本條所指之超車；

(二) 駕駛人如不在最靠近順行方向車行道邊沿之車道，僅得為準備左轉或右轉或停車，而變換車道；但此項規定對駕

駛人依照實施本條第五項(二)款規定所制定之國內立法而變換車道之情形不應適用。

七 依本條第五項及第六項所指情形連貫行駛時，如車行道上有縱向標線劃分之車道，則不准駕駛人駕車跨騎此種標線。

八 以不妨礙本條第二項之規定及締約國或其行政分區對交岔路口及平交道超車規定之其他限制為條件，車輛駕駛人於下列情形不得超越另一車輛，唯兩輪腳踏車、兩輪加裝馬達腳踏車或無邊之兩輪機器腳踏車不在此限：

(一) 除圓環路口外，在靠近交岔路口或到達交岔路口時不得超車，但下列情形為例外：

- (1) 本條第一項(二)款規定之情形；
- (2) 進行超車之道路在交岔路口為優先通行之路；
- (3) 交岔路口之交通由交通勤務人員指揮或由交通燈光號誌指示；

(二) 靠近或到達未設有柵門或半柵門之平交道時不得超車，但締約國或其行政分區對平交道之道路交通由包括准許車輛通行肯定號誌之交通燈光號誌所管制者，得自由決定准許超車。

九 車輛不應超越另一駛近經車行道路面標線劃定或樹立標誌標明為行人穿越道之車輛，或超越另一靠近行人穿越道停止之車輛，除非其行車速率慢至遇有行人在穿越道上時，可以立即停止。本項不應解釋為阻止締約國或其行政分區禁止距行人穿越道一定距離內進行超車動作，或對車輛駕駛人意圖超越靠近行人穿越道停止之另一車輛之情形設定更嚴格之規定。

一〇 駕駛人如見後行車之駕駛人意圖超車時，除本公約第十六條第一項(二)款所規定之情形外，應靠近順行方向車行道

之邊沿行駛，並避免加速。如因車行道狹隘、縱坡度或路面狀況等關係，並顧及來向交通之密度，凡速率緩慢或車體龐大或須遵守速率限制之車輛不能為另一車輛易於或安全超越者則其駕駛人應即減速慢行，並於必要時儘速移讓至路側以便後行車輛得以超車。

一六 (一) 締約國或其行政分區得於單向車行道上，或於聚居地區內至少有二車道、聚居地區外至少有三車道為同向交通而保留並以縱向標線劃分之雙向車行道上：

(1) 准許一車道上之車輛在順行方向之一側超越另一車道上之車輛；

(2) 使本公約第十條第三項規定不適用；

但以對可能變換車道情形設有充分限制為限；

(二) 在本項(一)款所指之情形，又以不妨礙本條第九項規定為條件，規定之駕駛方法不應視為本公約所稱之超車。

第十二條

對面會車

一 對面會車時，駕駛人應在橫側留有充分之餘地，並於必要時移近順行方向車行道之邊沿。如採取此項動作時，駕駛人發覺前程有障礙或有其他用路人，即應減速慢行，並於必要時停止行駛讓對面之用路人或多個用路人通過。

二 在對面來車無法或難於通過之山路及與山路特徵相同之陡路上，下坡車輛之駕駛人應移讓至路側以便上坡車輛通過，但如沿路可使車輛移讓至路側之避車處，其安排適在顧及車輛

之速率及位置之下，上坡車輛前面有一避車處，上坡車輛如移讓至該避車處，即無須任何車輛倒車者，則不在此限。交會之兩車輛，為使可能互相通過，其中一輛須要倒車，則應由下坡車輛之駕駛人採取動作，除非倒車動作由上坡車輛之駕駛人採取顯較容易。但締約國或其行政分區得為某種車輛或某種道路或其區段制定與本項規定不同之特別規則。

第十三條

速率及前後車距離

一 車輛駕駛人無論在任何情形下均應控制其車輛，俾能行使適當與應有之注意，隨時可以採取必要之一切動作。駕駛人調整車輛速率時，應經常注意情況，特別注意地勢、道路狀況、車輛條件及載重、天氣情形及交通密度，俾能在前方視線所及範圍以內及在任何可見障礙物之前停止。遇情況需要特別當視線不清時，駕駛人應減速慢行，並於必要時停止行駛。

二 若無正當理由，任何駕駛人之行車速率不應過度緩慢以致妨礙其他車輛之正當行駛。

三 凡隨另一車輛行駛之車輛，其駕駛人應與前行車輛保持充分距離以免前行車輛突然減速或停止時發生碰撞。

四 在聚居地區以外，為便利超車起見，凡超過許可重量限額三，五〇〇公斤（七，七〇〇磅）或全長超過十公尺（三十三呎）之車輛或車輛組合駕駛人，除本身在採取或準備採取超車動作外，應與前行之機動車輛保持一定之距離使超越本車之其他車輛得移入被超越車輛前面之空位而不致發生危險。

但此項規定對交通極度擁擠或禁止超車之情況不應適用。此外：

(一) 主管機關得免除若干類車隊遵守此項規定，亦得對道路其有兩車道供順向交通之用者不適用此項規定。

(二) 締約國及其行政分區對車輛之有關特徵得規定與本項所規定不同之數字。

三 本公約不得解釋為阻止締約國或其行政分區為所有車輛或若干類車輛規定一般性或地方性之速率限制，或對若干道路或若干類道路規定最低及最高速率，或僅規定最高速率或最低速率，或為路上有若干類車輛特別因其重量或載重關係可能造成特種危險而規定前後車相隔之最少距離。

第十四條

行車動作之一般規定

一 駕駛人欲從事行車動作，如從停歇車輛行列中開出或開入，在車道上向左向右移動，或向左向右轉進另一道路，或轉入沿路之房地，應首先確定如此動作對後行或前行或即將超越本人之其他用路人，在顧及各用路人之位置、方向及速率之下，不致有危及之虞。

二 駕駛人欲迴車或倒車者，應首先確定如此動作不致危及或妨礙其他用路人。

三 在轉向或採取橫行移動之動作以前，駕駛人應用其車輛上之一個或多個指向器，否則儘可能用適當手勢，發出明確及充分警告，以表示其意向。一個或多個指向器之警告應於

進行動作之全部過程中繼續發出，一俟動作完成即應停止。

第十五條

有關經常公共交通服務車輛之特別規則

建議國內立法應規定在聚居地區，為便利經常公共交通服務車輛之行動起見，其他車輛之駕駛人在不違反本公約第十七條第一項規定之條件下，應減速慢行並於必要時停止行駛，以便公共交通車輛得採取為開離標明之停車站所需之動作。締約國或其行政分區如此訂立之規定絕不應影響公共交通車輛駕駛人負有義務，於利用指向器發出警告表示開離之意向後，務必小心提防以免有發生意外之虞。

第十六條

改變方向

為轉進另一道路或轉入沿路之房地作右轉或左轉之前，駕駛人在不妨礙本公約第七條第一項及第十四條規定之條件下，

(一) 如欲在順行方向之一側轉出，應儘量緊靠順行方向車行道之邊沿，並儘量作急轉彎；

(二) 如欲在另一側轉出，則在不違反締約國或其行政分區為腳踏車及加裝馬達腳踏車可能制定之其他規定之條件下，於雙向車行道上應儘量移靠車行道之中心線，於單向車行道上應儘量移靠相對順行方向一側之邊沿，又如欲轉入另一雙向道路，則應在該條道路之車行道順行方向之一側轉入之。

三 駕駛人於改變方向時，在不妨礙本公約第二十一條關於行人之規定之條件下，對其準備離開之車行道上對面來車、及穿越其即將進入之車行道之腳踏車道上腳踏車及加裝馬達腳踏車、應讓其通過。

第十七條

減速慢行

一 車輛駕駛人除因安全之需要，不應突然煞車。

二 駕駛人如欲減速慢行至顯著之程度，除因危險迫近而減速之情形外，須先確定如此動作不致危及其他駕駛人或使其過於不便。除非已經確定並無車輛後隨，或後隨車輛相距遙遠，駕駛人應以適當手勢發出警告，及時表示明確意向。但如減速警告係由本公約附件五第三十一段所指之車輛停車燈發出，此項規定則不適用。

第十八條

交岔路口及讓路義務

一 駕駛人行近交岔路口時，應視就地情況，格外小心注意。車輛駕駛人尤應調節行車速率，使能及時停止以便有優先通行權之車輛得以通過。

二 駕駛人從小路或土路（泥路）駛出，轉入非小路或土路（泥路）之另一條道路時，應向該路上進行之車輛讓路。本條所指“小路”或“土路”（泥路）得由國內立法規定之。

三 駕駛人從沿路房地駛入該路時，應向該路上進行之車輛讓路。

四 以不違反本條第七項規定為條件：

(一) 靠右行車之國家，車輛駕駛人於本公約本條第二項及第二十五條第二項及第四項所指以外之交岔路口，應向其右側駛來之車輛讓路；

(二) 領土內靠左行車之締約國及其行政分區，得自由制訂岔路口優先通行權規則。

五 如因交通密度關係駕駛人可能須要在岔路口停止而致妨礙或阻止橫過交通者，則即使交通燈光號誌准其通過，駕駛人亦不應進入岔路口。

六 駕駛人如已進入交通燈光號誌管制之岔路口，得不待其欲行進方向之道路開放即行駛離岔路口，但以如此動作不妨礙向開放方向行駛之其他用路人之行進為限。

七 在岔路口，非軌行車輛之駕駛人應對軌行車輛讓路。

第十九條

平交道

用路人行近及通過平交道時應格外小心注意。 尤其：

(一) 車輛駕駛人應以適中速度行駛；

(二) 用路人除有義務服從燈光或聲響號誌之停止指示外，不得進入已經或正在置放橫跨道路之柵門或半柵門、或正在開啓半柵門之平交道；

(三) 如平交道未置柵門、半柵門或燈光號誌、用路人

非確知無軌行車輛駛近，不得進入。

(四) 用路人於通過平交道時不得逗留；遇車輛被迫停止、駕駛人應極力將其移至軌道之外；無法移至軌道之外時，應立即竭盡所能，確使軌行車輛駕駛人及時受警知有危險。

第二十條

行人規則

一 締約國或其行政分區除遇車行道上行人交通或有危險或可能阻礙車輛交通之情形外不得執行本條之規定。

二 車道之側如設有人行道（邊道）或適合行人行走之邊徑，行人應使用之。但如已有必要之小心提防則：

(一) 推動或擔負龐大物件之行人如在人行道（邊道）或邊徑行走足以嚴重妨礙其他行人時，得使用車行道；

(二) 由一人率領或排成行列之行人隊群得在車行道行走。

三 遇無法使用人行道（邊道）或邊徑，或無此種道路時，行人得在車行道行走；如有腳踏車道，且為交通密度所許時，行人得在腳踏車道行走，但行走時不得妨礙腳踏車或加裝馬達腳踏車之交通。

四 依本條第二項及第三項規定在車行道行走之行人應儘量靠近車行道之邊沿。

五 建議國內立法作如下規定：車行道上行人應沿相對順行方向之一側行走，但於行人如此行動而若有危險之處，則除外。但推行腳踏車，加裝馬達腳踏車或機器腳踏車之人及

由一人率領或排成行列之行人隊群無論情形如何均應沿車行道順行方向之一側。除排成行列者外，車行道上行人於晚間或視線不清時及日間因車輛交通密度有此必要時，應儘可能成單行行走。

六 (一) 行人擬穿越車行道時，非先小心注意，不應步入車行道；凡附近有行人穿越道，應使用之。

(二) 爲在標誌標明或車行道上以標線劃定之行人穿越道穿越車行道：

- (1) 凡穿越道裝有行人專用燈光號誌者，行人應服從此種燈光之指示；
- (2) 凡穿越道未裝有此種燈光，但車輛交通由交通燈光號誌或交通勤務人員管制，行人於交通燈光號誌或交通勤務人員所發訊號表明車輛得沿車行道行進時，如步入車行道可能使車輛駕駛人改變行駛方向或速率，則不應步入之；
- (3) 在其他行人穿越道，行人非先計及駛近車輛之距離與速率，不應步入車行道。

(三) 爲在標誌標明或車行道上以標線劃定之行人穿越道以外其他地點穿越車行道，行人非先確知步入車行道不致阻礙車輛交通，不應步入之。

(四) 一旦已開始穿越車行道，行人不應繞不必要之遠路，且不應在車行道上無故徘徊或逗留。

七 但締約國或其行政分區得對行人穿越車行道制定更嚴格之規定。

第二十一條

駕駛人對行人之行爲

下 以不妨礙本公約第七條第一項，第十一條第九項及第十三條第一項規定爲條件，凡車行道上之行人穿越道係用標誌標明或以標線劃定者：

(一) 如車輛交通在該穿越道由交通燈光號誌或由交通勤務人員管制，則不准前進行駛之駕駛人應在穿越道之前停止，准其前進時，不應阻止或妨礙在本公約第二十條規定之條件下步入且正在穿越道前進之行人通過；駕駛人轉入另一入口處有行人穿越道之道路時，應減速慢行，並對本公約第二十條第六項規定之狀況下已經使用或即將使用穿越道之行人讓路；必要時並爲此停止行駛；

(二) 如車輛交通在該穿越道並無交通燈光號誌或交通勤務人員管制時，駕駛人必須低速駛近該穿越道，務以不致危及正在使用或即將使用穿越道之行人爲準；必要時，並停止行駛以讓行人通過。

三 駕駛人擬在順行方向之一側超越停在標明停車站之公共交通車輛時，應減速慢行，必要時並停止行駛，俾便乘客上下。

四 本條規定不得解釋爲阻止締約國或其行政分區：

——規定於行人在本公約第二十條所定狀況下正在使用或即將使用標誌標明或車行道上以標線劃定之行人穿越道時，車輛駕駛人無論如何，均應停止行駛；

- 禁止駕駛人阻止或妨礙正於交岔路口或其鄰近穿越車行道之行人，即使該路口並無標誌標明或車行道上以標線劃定之行人穿越道者亦同。

第二十二條

車行道安全島

以不妨礙本公約第十條規定為條件，駕駛人得在其行駛之車行道上所置安全島、崗位及其他裝置之左右側越過，但下列情形除外：

(一) 安全島、崗位或其他裝置應行越過之一邊有標誌標明者；

(二) 安全島、崗位或裝置位於雙向車行道中心線時；駕駛人在此情形下，應沿安全島、崗位或裝置順行方向之一側行駛。

第二十三條

臨時停車及停車

一 在聚居地區之外，臨時停車及停車之車輛與停止之動物應儘可能在車行道以外之其他地點停駐，並不應停駐腳踏車道，除為適用之國內立法所許者外，亦不應停駐特為行人交通設置之人行道或邊徑。

二 (一) 車行道上停止之動物及臨時停車或停車之車輛應盡量沿靠車行道邊沿。駕駛人非在對其為順行方向之一側不

得在車行道上臨時停車或停車；但如順行方向之一側因有軌道，無法臨時停車或停車時，得在另一側臨時停車或停車。此外，締約國或其行政分區得：

- (1) 在某種情形下，不禁止在一側或他側臨時停車及停車，例如在順行方向之一側臨時停車為道路標誌所禁止者。
- (2) 在單向車行道上，准許於順行方向之一側以及另一側或僅准於另一側臨時停車或停車。
- (3) 在特別標明之地點，准許於車行道中央臨時停車或停車。

(二) 除國內立法另有規定外，兩輪腳踏車、兩輪加裝馬達腳踏車、及無邊車之兩輪機器腳踏車以外之車輛不得於車行道上雙排臨時停車或停車。臨時停車或停車之車輛除該地區之設計容許他法外，應沿車行道邊沿平行排放。

三 (一) 禁止車輛於車行道上下列地點臨時停車或停車：

- (1) 行人穿越道、腳踏車駕駛人穿越道、及平交道；
- (2) 道路上之電車路或鐵路軌道，或十分鄰近此種軌道致可能妨礙電車或火車行駛之處，以及除締約國或其行政分區可能另有規定外之人行道及腳踏車道；

(二) 車輛在任何地點臨時停車或停車足以引起危險者，均應禁止，尤其：

- (1) 除特別標明之位置外，在陸橋之下及隧道之內；

- (2) 車行道上接近坡頂處及視線不足而就車速判斷，不能絕對安全超越該車之彎道路段；
 - (3) 縱向道路標線側之車行道，不適用本項(二)款(2)目，但車行道在標線與車輛之間寬度不足三公尺(十呎)且標線標明禁止在同一側駛近該線之車輛超過該線者。
- (三) 車輛在車行道下列地點停車應予禁止：
- (1) 接近平交道、交岔路口及公共汽車、無軌電車或軌行車輛停車站而在國內立法限制之距離以內者；
 - (2) 在房地之車輛入口處前面；
 - (3) 停車之車輛在足使無法進入循規停車之另一車輛或阻止此種另一車輛駛出之任何地點；
 - (4) 在三條車行道道路之中央車行道，及在聚居地區之外，用適當標誌標明優先道路之車行道；
 - (5) 停車之車輛足以掩蔽道路標誌或交通燈光號誌，致用路人無法看見之任何地點。

四 駕駛人或駕馭人離開其車輛或牲畜以前必須竭力小心提防避免發生事故，如為汽車，則防止他人擅用。

五 建議國內立法作如下之規定：兩輪加裝馬達腳踏車或無邊車之兩輪機器腳踏車以外之機動車輛及聯接或未聯接之拖車停於聚居地區以外車行道時，應至少以一種置於最適當地位之適當裝置，在相當距離以外向駛近駕駛人發出訊號，俾予以適當之事先警告：

(一) 如車輛於晚間停於車行道，當時情況使駛近駕駛人無法獲知該車所形成之障礙時；

(二) 如駕駛人在其他情形下，迫不得已禁止臨時停車之地點停止其車輛時。

六 本條不得解釋為阻止締約國或其行政分區制定其他禁止停車及臨時停車之規定。

第二十四條

開 門

除非確知不致危及其他用路人，禁止打開車門、開門不關、或下車。

第二十五條

高速道路及類似道路

一 在高速道路上，又如國內立法有此規定，並在特為高速道路而設之引道及出路上：

(一) 行人、動物、腳踏車非視為機器腳踏車之加裝馬達腳踏車、所有汽車及其拖車以外之車輛以及因設計關係不能在平路達到國內立法規定速度之汽車或汽車拖車，均禁止使用上稱道路；

(二) 禁止駕駛人：

(1) 在標明停車處以外其他地點臨時停車或停車；
如車輛被迫停止，駕駛人應竭力將車輛移至

車行道以外，並駛出齊平之邊徑，若無法做到，則應在一定距離發出車輛在此之號誌，俾及時警告駛近之駕駛人；

(2) 迴車、倒車、駛至中央分道帶、包括聯接兩條車行道之轉線路在內。

三 正在進入高速道路之駕駛人：

(一) 如引道並無加速車道銜接，應讓路於已在高速道路行駛之車輛；

(二) 如有加速車道，應使用之，並於進入高速道路交通時，應依照本公約第十四條第一項及第三項之規定為之。

四 離開高速道路之駕駛人應適時駛入高速道路出口之適當交通車道，如有減速車道，並應儘速駛入之。

五 為本條第一項、第二項及第三項之適用，凡專供高速交通之用、樹有適當標誌標明此種用途、且無沿路房地出入口之其他道路，應視為高速道路。

第二十六條

行列及傷殘特別規則

一 禁止用路人穿過軍隊縱列，有人率領之學童隊伍及其他行列。

二 傷殘人士由自力推動或以步行速率移動之傷殘輪椅行走者，得使用人行道（邊道）及適當之邊徑。

第二十七條

腳踏車、加裝馬達腳踏車及 機器腳踏車駕駛人特別規則

一 雖有本公約第十條第三項之規定，締約國或其行政分區得不禁止腳踏車駕駛人兩行以上並排騎駛。

二 禁止腳踏車駕駛人不以至少一手執持把手騎駛，任由另一車輛拖曳或攜帶、拖曳或推進妨碍自己騎駛或危及其他用路人之物體。此項規定亦適用於加裝馬達腳踏車及機器腳踏車駕駛人；此外，加裝馬達腳踏車及機器腳踏車駕駛人除作本公約第十四條第三項規定動作之號誌時外，應以兩手執持把手騎駛。

三 禁止腳踏車及加裝馬達腳踏車駕駛人於車上載客；但締約國或其行政分區得准許此項規定之例外，尤其得准許車上安裝額外鞍座運客。機器腳踏車駕駛人除於邊車及駕駛人背後所裝額外鞍座（坐墊）外，不准載客。

四 設有腳踏車道時，締約國或其行政分區得禁止腳踏車駕駛人使用車行道之其餘部份。在相同情形下，得准許加裝馬達腳踏車駕駛人使用腳踏車道，又如認為必要，亦得禁止此等駕駛人使用車行道之其餘部份。

第二十八條

聲響及光色警告

一 聲響警告裝置得僅用於：

(一) 發出適當警告，以避免事故；

(二) 聚居地區之外，允宜警告另一駕駛人將被超越時。聲響警告裝置發出之音響不應過分長久。

三 汽車駕駛人得於傍晚至黎明發出本公約第三十三條第五項規定之光色警告，不用聲響警告。在日間時分，若當時情況頗為相宜，亦得為本條第一項(二)款所稱之目的，而用光色警告。

四 締約國或其行政分區亦得為本條第一項(二)款所稱目的，准許在聚居地區使用光色警告。

第二十九條 軌行車輛

一 凡鐵道使用車行道者，所有用路人於電車及其他軌行車輛駛近時，均應儘速離開軌道，俾軌行車輛通過。

二 締約國或其行政分區得為道路上軌行車輛之行駛、及交會或超越此種車輛，採用與本章規定不同之特別規則，但締約國或其行政分區不得採取與本公約第十八條第七項抵觸之規定。

第三十條 車輛之裝載

一 凡車輛定有許可重量限額時，其滿載之重量不應超過許可之重量限額。

二 車輛之載貨應妥為安排，必要時並妥為裝載以免：

(一) 危及人身或損壞公私財產，尤其因貨物在路上拖曳或落於地上而造成之損害；

(二) 阻礙駕駛人視線或損害車輛之穩定與駕駛；

(三) 引起聲響、揚起塵埃、或造成任何其他可以避免之妨礙；

(四) 遮蔽燈光、包括停車燈及指向器、回光反射器、登記號碼、及依照本公約或國內立法之規定車輛必須裝置之登記國別標誌，或遮蔽依本公約第十四條第三項或第十七條第二項所作手勢。

三 所有用以捆綁或保護所載貨物之附件如纜索、鐵鏈、及罩布等、應緊綁所載物件，並繫牢之。所有保護裝載之附件均應符合本條第二項所定裝載之條件。

四 突出車輛前後及兩側之裝載，如其他車輛駕駛人可能注意不到突出物件時，概應明顯標識；夜間用以標識者，車前應用白燈及白色反光裝置，車後用紅燈及紅色反光裝置。尤其機動車輛：

(一) 突出車輛前面或後面之外一公尺（三呎四吋）以上之裝載概應標識；

(二) 所載貨物側面伸出車輛外緣，當其側面外端距車輛前面部位（邊）燈外端在〇·四〇公尺（十六吋）以上時，夜間應於前面標識，當其側面突出之外端距車輛後面紅色部位（邊）燈之外端在〇·四〇公尺（十六吋）以上時，夜間亦應於後面同樣標識。

五 本條第四項不得解釋為阻止締約國或其行政分區禁止限制或規定須特別核准上述第四項所稱之裝載突出。

第三十一條 發生事故時之行爲

一 以不妨礙關於救傷義務之國內立法規定爲條件，交通事故之所有有關駕駛人及其他用路人應：

(一) 儘可能立即停止，但以不致對交通引起其他危險爲限；

(二) 竭力在肇事地點確保交通安全，如該次事故有人死亡或重傷，在不影響交通安全之下，防止現場狀況之改變，包括對確定責任可能有用之痕跡之消失；

(三) 如經事故有關之其他人士請求，告知身分；

(四) 如事故致人傷亡，即向警察機關報告，並留守或返回事故現場，等候警察人員到場，非經警察人員准許或必須救傷，或本身需要照顧，不得離開。

二 締約國或其行政分區，於無重傷或有關人士無人請求報警時，得依國內立法之規定，不實施本條第一項(四)款之規定。

第三十二條

燈光：通則

一 本條所稱“夜間”，指傍晚至黎明之一段時間，亦指因霧、雪、大雨或通過隧道等視線不佳時之其他時間。

二 在夜間：

(一) 凡路上機動車輛，除加裝馬達腳踏車或無邊車之兩輪機器腳踏車外，概應依附件五第二十三段及第二十四段爲

汽車所作規定在前面至少顯示兩盞白燈或選擇之黃燈，後面顯示偶數紅燈。但國內立法得准許裝置向前之琥珀色部位(邊)燈。本款規定適用於汽車聯接一輛以上拖車之組合，遇此情形，應於最後拖車之後面裝置紅燈；適用本公約附件五第三十段規定之拖車應於前面顯示依該第三十段規定必須裝置之兩盞白燈；

(二) 凡不適用本項(一)款規定之車輛或車輛組合在路上時，前面至少應顯示一盞白燈或選擇之黃燈，後面至少應顯示一盞紅燈；遇前兩只顯示一燈或後面只顯示一燈時，該燈應置於車輛之中心線或與順行方向相反之一側；如為牲口拖曳車輛或手推車，發出此種燈光之器具得由駕駛人或在車輛上述一側行走之護送人攜帶之。

三 本條第二項所稱燈光應相當明亮，確使其他用路人可以清楚看見車身；前面燈光與後面燈光不應由同一盞燈或同一裝置發出，但因車輛特性，尤其因車身短小，可在此種情形下具備此項條件時，不在此限。

四 (一) 雖有本條第二項之規定，

- (1) 該項規定對車輛臨時停車或停車於有燈光設備、在相當距離車身清晰可見之道路者不適用；
- (2) 機動車輛，長度不超過六公尺(二十呎)，寬度不超過二公尺(六呎六吋)且並未聯接其他車輛者，在聚居地區之道路臨時停車或停車時，得只顯示一燈，置於該車距臨時停車或停車所沿車行道邊沿較遠之一側；此燈

向前應為白色或琥珀色，向後應為紅色或琥珀色；

- (3) 本條第二項(二)款之規定不適用於兩輪腳踏車、兩輪加裝馬達腳踏車或無邊車、兩輪機器腳踏車等未裝電池、而在聚居地區車道極外邊沿臨時停車或停車者；

(二) 此外，國內立法得對下列車輛，免用本條之規定：

- (1) 在車道以外特別地區臨時停車或停車之車輛；
(2) 在交通十分稀少之住宅區街道臨時停車或停車之車輛。

三 不論情形如何，車輛均不得向前顯示紅燈，紅色反光裝置或紅色反光材料或向後顯示白色或選擇之黃色之燈光、反光裝置或反光材料；此項規定，並不適用於白色或選擇之黃色倒車燈光之使用，不適用於車後登記牌照之淺色數目或字母、國別標誌、或國內立法規定之其他識別標記之反光，不適用於此種牌照或標誌以淺色為地之反光、亦不適用於若干優先車輛之旋轉紅燈或閃光紅燈之使用。

六 締約國或其行政分區得於其認為無損於交通安全之可能範圍內，依國內立法對下列車輛免用本條之規定：

- (一) 牲口拖曳車輛或手推車；
(二) 特別形狀或種類之車輛，或用於特別用途及特別狀況之車輛。

七 本公約不得解釋為阻止國內立法規定由一人率領或排成行列之行人隊群及引導單獨或成群牲畜或牽引、馱負或騎乘牲口之駕馭人於本條第二項(二)款所稱情形下沿車行道移動時，

須顯示反光裝置或燈光。如此反光或發出之光，向前應為白色或選擇之黃色，向後應為紅色，或前後均為琥珀色。

第三十三條

燈光：附件五所規定燈光使用之規則

一 凡車輛上所裝備之遠光燈、近光燈或部位（邊）燈係依本公約附件五所詮釋，當該車依本公約第三十二條之規定於其車前至少顯示一盞或兩盞白燈或選擇之黃燈者，駕駛人應依下列條件使用燈光：

（一）在道路照明清楚之聚居地區或在聚居地區以外而車行道有連續照明設備，且燈光充足，駕駛人能清楚見及相當距離之處，或在臨時停車時，均不應開亮遠光燈；

（二）除國內立法准許因霧、雪、大雨、或通過隧道等視線不佳時，在日間時分使用遠光燈外，遇下列情形，不應開亮遠光燈，否則亦應改變其作用，以免眩目：

- （1）駕駛人將與另一車輛交會時；如已用遠光燈，應即關閉或改變其作用，以求在相當距離外即免眩目，俾另一車輛駕駛人易於行進，毫無危險；
- （2）一車緊跟他車之後時，則遠光燈得依本條第五項之規定使用，俾依本公約第二十八條之規定預示超車之意向；
- （3）在必須避免使其他用路人或沿道路之水道或鐵道使用人眩目之任何其他情形；

(三) 除須遵守本項(四)款規定外，於上述(一)款及(二)款規定禁止使用遠光燈時，應開亮近光燈；又於近光燈足使駕駛人能清楚見及相當距離並使其他用路人遠距離望見車輛時，得用近光燈，不開遠光燈；

(四) 部位(邊)燈應與遠光燈、近光燈或霧燈一併使用。臨時停車或停車時，或於高速道路及本公約第二十五條第四項所稱道路以外之道路、照明情形良好、駕駛人能清楚見及相當距離、其他用路人亦能遠距離望見車輛時，部位燈得單獨使用。

三 凡車輛上所裝備之霧燈係依本公約附件五所詮釋者，只能於霧、雪或大雨時使用該燈。雖有本條第一項(三)款之規定，於此等情況使用霧燈應作為使用近光燈之代替，惟國內立法得於此種情形，准許同時使用霧燈及近光燈。

四 雖有本條第二項之規定，國內立法得准許於狹隘彎曲之道路，即使無霧、雪或大雨，亦得使用霧燈。

五 本公約不得解釋為阻止國內立法強制駕駛人在聚居地區使用近光燈。

六 第二十八條第二項所稱光色警告為每隔短時間間歇開亮近光燈或間歇開亮遠光燈或每隔短時間輪流開亮近光燈及遠光燈。

第三十四條

免 除

一 當優先車輛以特別光色及聲響警告裝置警告駛近時，

用路人均應避讓，必要時並應停止行駛，以便該車通過車行道。

三 國內立法得規定優先車輛駕駛人已以該車特別警告裝置預告其行駛，且不致危及其他用路人時，無須遵守本第貳章除第六條第二項以外之全部或任何規定。

四 國內立法得確定在何種範圍內，道路興築、修理或養護工作人員，包括此項工作所用設備之駕駛人，如已作必要之小心提防，於工作時無須遵守本第貳章之規定。

五 為超越或交會在道路上工作之本條第三項所稱設備，其他車輛駕駛人於必要範圍內，且以已作一切適當小心提防為限，得不顧本公約第十一條及第十二條之規定。

第叁章

准許汽車及拖車進入國際交通之條件

第三十五條

登 記

一 (一) 為具備享受本公約利益之資格，國際交通之汽車及輕拖車以外聯接於汽車之拖車，應經一締約國或其行政分區登記，汽車駕駛人應攜帶該締約國或其行政分區主管機關、或該締約國或其行政分區正式授權之會社代該締約國或其行政分區所發此項登記之有效證書。此項證書稱為行車執照，至少

應開具下列項目：

- 編號，稱爲登記號碼，依本公約附件二所述方式編成；
- 車輛初次登記之日期；
- 執照持有人之全名及住址；
- 車輛製造廠家之廠名或商標；
- 車底盤之編號（製造廠家之生產號碼或編號）；
- 如爲載運貨物車輛，其許可重量限額；
- 如非爲無限期，其有效期間。

執照所載詳細項目僅得用拉丁字體或所謂英文行書書寫，或重複兼用二者。

(二) 但締約國或其行政分區得決定在其領土內所發執照應登記製造年度，以代替初次登記日期。

三 雖有本條第一項規定，節連車輛在國際交通中並未拆開者，即使組成該車之牽引車輛及半拖車只有一個登記及一個執照，亦有權享受本公約規定之利益。

四 本公約不得解釋爲限制締約國或其行政分區對國際交通車輛非以該車乘車人姓名登記者，要求駕駛人對於佔有該車之權利提出證明之權。

五 建議締約國如尙未設立機構，應即設立，在國家階層或區域階層負責保管使用中汽車之紀錄，以及按車輛編製之每一行車執照詳細項目之中央紀錄。

第三十六條

登記號碼

一 國際交通中每輛汽車車前車後均應顯示登記號碼；但機器腳踏車僅須於車後顯示此種號碼。

二 國際交通中每輛登記之拖車應於車後顯示登記號碼。汽車牽引一輛或數輛拖車時，該輛拖車或最後一輛拖車如未登記，應顯示牽引車輛之登記號碼。

三 本條所稱登記號碼之組成及其顯示方式，應符合本公約附件二之規定。

第三十七條

登記國國別標誌

一 國際交通中每輛汽車車後除顯示登記號碼外，並應顯示登記國之國別標誌。

二 聯接於汽車之每輛拖車，依本公約第三十六條規定須於車後顯示登記號碼者，亦應於車後顯示發給登記號碼之國家之國別標誌。即使拖車係在其所聯接之汽車登記國以外之國家登記，亦適用本項規定；如拖車並未登記，應於車後顯示牽引車輛之登記國國別標誌，但在該國行駛時不在此限。

三 本條所稱國別標誌之組成及其顯示方式，應符合本公約附件三之規定。

第三十八條

識別標誌

國際交通中每輛汽車及每輛拖車應具備本公約附件四明定之識別標誌。

第三十九條

技術條件

國際交通中每輛汽車、每輛拖車及每一車輛組合應符合本公約附件五之規定，並應完好，運用自如。

第四十條

暫行條款

本公約依照第四十七條第一項發生效力之日起十年期間，國際交通中拖車不論其許可重量限額如何，即使並未登記，亦有權享受本公約各項規定之利益。

第肆章

汽車駕駛人

第四十一條

駕駛執照之效力

一 締約國應承認下列執照爲有效：

(一) 以締約國語文或以締約國語文之一所書，如非以締約國語文所書但附有正式譯文之任何國內執照；

(二) 符合本公約附件六規定之任何國內執照；

(三) 符合本公約附件七規定之任何國際執照；准在其領土內駕駛該執照所許種類之車輛，但以該執照仍然有效，且爲另一締約國或其行政分區或經該另一締約國正式授權之會社所發給者爲限。本項規定不適用於學習駕駛證。

二 雖有前項規定：

(一) 駕駛執照之效力經特別註明條件，須持照人佩帶某種設備或車輛顧全駕駛人之傷殘而有某種裝置時，除非已具備此項條件，不應承認該執照爲有效；

(二) 締約國得拒絕承認不滿十八歲之人所持駕駛執照在其領土內有效；

(三) 締約國得拒絕承認不滿二十一歲之人所持駕駛執照在其領土內駕駛本公約附件六及附件七所稱 C. D. B. 三類汽車或車輛組合之效力。

三 締約國擔允採取必要措施，務使各該國領土內對於駕

駛人之能力傾向及體力稱適非有相當保證，不發給本條第一項(一)(二)(三)各款所稱國內及國際駕駛執照。

四 爲本條第一項及第二項(三)款之適用：

(一) 本公約附件六及附件七所稱B類汽車得聯接一輛輕拖車；亦得聯接一輛許可重量限額超過七五〇公斤（一，六五〇磅）但不超過汽車空車重量之拖車，但以聯接車輛之合併許可重量限額不超過三，五〇〇公斤（七，七〇〇磅）爲限；

(二) 本公約附件六及附件七所稱C類或D類汽車得聯接一輛輕拖車，但以聯接結果不致不復屬於C類或D類爲限。

五 國內執照持有人，其執照之發給具備本公約所定最低限度條件者，始得發給國際執照。該國內執照號碼應記入國際執照，前者滿期後，後者即失效。

六 本條規定不要求締約國：

(一) 承認另一締約國領土內對經常居所於發照時係在本國領土內或經常居所自發照後已遷入本國領土內之人所發國內或國際執照之效力；

(二) 承認對經常居所於發照時不在發給執照之領土內或自發照後已將居所遷至另一領土之駕駛人所發上述執照之效力。

第四十二條

駕駛執照效力之停止

一 締約國或其行政分區於駕駛人在該國領土內觸犯規章依該國法律應吊銷其執照時，得吊銷該駕駛人在領土內使用其

國內或國際駕駛執照之權利。 遇此情形，吊銷執照使用權利之締約國或其行政分區主管機關得：

(一) 吊銷並扣留執照至吊銷使用期間屆滿或持照人離開該國領土時為止，二者以先屆日期為準；

(二) 將吊銷執照使用權一事通知發給執照或代表發給執照之機關；

(三) 如為國際執照，則在執照上留作註記之空白處註明該執照在該國領土內不再有效；

(四) 遇並未實施本項(一)款所規定之程序時，於(二)款所稱通知外，再請發給執照或代表發給執照之機關將對關係人所作決定通知該關係人。

二 締約國應設法將依本條第一項(四)款所定程序通知該國之決定轉知關係人。

三 本公約不得解釋為禁止締約國或其行政分區對持有國內或國際駕駛執照之駕駛人如其情狀顯然可見或已證明不能安全駕駛、或其駕駛權利業經其經常居所所在之國家吊銷者，阻止其駕駛。

第四十三條

暫行條款

國際駕駛執照符合一九四九年九月十九日在日內瓦所訂道路交通公約之規定，且係在本公約依第四十七條第一項發生效力之日五年內發給者，在本公約第四十一條及第四十二條適用範圍內應予以與本公約規定之國際駕駛執照相同之待遇。

第五章

准許腳踏車及加裝馬達腳踏車從事國際交通之條件

第四十四條

一 國際交通中凡無引擎之腳踏車應：

(一) 具有靈活有效之制動器；

(二) 裝有於相當距離能聽見之車鈴；且不應攜帶其他聲響警告裝置；

(三) 於車後裝紅色反光裝置，並具備可使腳踏車前面顯示一盞白燈或選擇之黃燈，後面顯示一盞紅燈等之裝置。

二 在並未依本公約第五十四條第二項規定聲明加裝馬達腳踏車視為機器腳踏車之締約國領土內，國際交通中之加裝馬達腳踏車應：

(一) 具有兩個獨立制動器；

(二) 裝有在相當距離能聽見之車鈴或其他聲響警告裝置；

(三) 裝有有效之排氣消音器；

(四) 裝置適當設備，使其前面顯示一盞白燈或選擇之黃燈，後面顯示一盞紅燈及一個紅色回光反射器；

(五) 顯示本公約附件四所稱識別標記。

三 在已依本公約第五十四條第二項規定聲明加裝馬達腳踏車視為機器腳踏車之締約國領土內，加裝馬達腳踏車獲准進入國際交通之應備條件應為本公約附件五為機器腳踏車所定之條件。

第陸章

最後條款

第四十五條

一 本公約聽由聯合國會員國、任何專門機關或國際原子能總署會員國、國際法院規約當事國及經聯合國大會邀請為本公約締約國之任何其他國家於一九六九年十二月三十一日以前在紐約聯合國會所簽署。

二 本公約須經批准。批准書應交由聯合國秘書長存放。

三 本公約聽由本條第一項所稱任何國家加入。加入書應交由秘書長存放。

四 各國於簽署本公約或交存批准書或加入書時，應將依照本公約附件三為該國登記之車輛所選定進入國際交通時顯示之國別標誌通知秘書長。任何國家得於以後向秘書長再度提送通知書，改變其先前選定之國別標誌。

第四十六條

一 任何國家得於簽署、批准或加入本公約時，或於以後隨時向秘書長提送通知書，聲明本公約適用於對外關係由該國負責之所有任何領土。本公約應於秘書長收到通知書之日起三十日後，或於本公約對提送通知書之國家發生效力之日起，以較遲之日期為準，對通知書中指明之領土開始適用。

三 依據本條第一項提出聲明之國家，得於以後隨時向秘書長提送通知書，聲明本公約停止適用於通知書中所指明之領土，本公約應於秘書長收到通知書之日起一年後停止適用於此種領土。

三 凡依據本條第一項提送通知書之國家，應將其依照本公約附件三為關係領土內登記之車輛所選定從事國際交通時顯示之國別標誌通知秘書長。任何國家得於以後再度向秘書長提送通知書，改變其先前選定之國別標誌。

第四十七條

一 本公約應於第十五件批准書或加入書交存之日起十二個月後發生效力。

二 本公約對於第十五件批准書或加入書交存後批准或加入本公約之各國，應於各該國交存批准書或加入書之日起十二個月後發生效力。

第四十八條

本公約發生效力後，在締約國彼此關係上應即廢止並替代一九二六年四月二十四日在巴黎簽訂之汽車交通國際公約及道路交通國際公約、一九四三年十二月十五日起在華盛頓聽由各國簽署之美洲各國管制汽車交通公約及一九四九年九月十九日起在日內瓦聽由各國簽署之道路交通公約。

第四十九條

一 本公約生效一年後，任何締約國得對本公約提出一項或數項修正案。任何擬議之修正案案文應附具說明節略送交秘書長，由其轉達所有締約國。締約國應有機會於修正案文分發之日起十二個月期間通知秘書長，表示是否：(一)接受修正案；或(二)拒絕接受修正案；或(三)願意召集會議審議修正案。秘書長並應將擬議之修正案文遞送本公約第四十五條第一項所稱之所有其他國家。

二 (一) 依前項規定送達之任何擬議修正案，如於前項規定所稱十二個月期間，不及三分之一締約國通知秘書長表示拒絕接受或願意召集會議審議修正案時，該修正案應視為已被接受。秘書長應將任何擬議修正案之接受或拒絕接受以及召集會議之請求逐項通知所有締約國。如於規定之十二個月期間所收到之此項拒絕及請求之總數不及締約國總數之三分之一，秘書長應通知所有締約國，修正案將於前項規定所稱十二個月期間屆滿之日起六個月後對所有締約國發生效力，但締約國在規定期間曾表示拒絕接受修正案或請求召集會議審議者，不在此列。

(二) 任何締約國在上述十二個月期間曾拒絕接受某項擬議修正案或請求召集會議審議者得於該期間終了後隨時通知秘書長表示接受此項修正案，秘書長應將此項通知書轉達其他各締約國。此項修正案對於通知接受之締約國，應於秘書長收到其通知書之日起六個月後發生效力。

三 如某項擬議修正案未經依本條第二項規定接受，而於

本條第一項所規定十二個月期間通知秘書長拒絕接受擬議修正案之締約國不及總數之半，又如締約國總數中至少有三分之一國家，但不少於十國、通知秘書長表示接受修正案或願意召集會議審議修正案，秘書長應召集會議以便審議擬議修正案或依本條第四項規定提送秘書長之任何其他提案。

四 依本條第三項規定召集會議時，秘書長應邀請本公約第四十五條第一項所稱之所有國家參加。秘書長應請所有被邀參加會議之國家於會議開幕日期至少六個月前，將各該國在擬議修正案之外希望會議審議之任何提案提送秘書長，並應於會議開幕日期至少三個月前，將此項提案送達所有被邀參加會議之國家。

五 (一) 本公約之任何修正案如經出席會議之國家三分之二之多數通過，應視為被接受，但此項多數至少須包括出席會議之締約國之三分之二。秘書長應將通過修正案之事實通知所有締約國，此項修正案應於秘書長發送通知之日起十二個月後對所有締約國發生效力，但在此期間通知秘書長表示拒絕接受此項修正案之國家，不在此列。

(二) 在上述十二個月期間拒絕接受某項修正案之締約國得於以後隨時通知秘書長表示接受修正案，秘書長應將此項通知轉達所有其他締約國。此項修正案應於秘書長收到通知書之日起六個月後或於上述十二個月期間終了之日，以較遲之日期為準，對通知接受之締約國發生效力。

六 如擬議修正案未經遵依本條第二項視為接受，而本條第三項為召集會議所規定之條件又未克實現，則此項擬議修正案應即視為被否決。

第五十條

任何締約國得向秘書長提送書面通知，聲明退出本公約。退約聲明應於秘書長收到通知之日起一年後生效。

第五十一條

任何連續十二個月期間，締約國數目如少於五國時，本公約應即停止生效。

第五十二條

兩締約國或兩個以上締約國間關於本公約之解釋或適用問題之任何爭端不能以談判或其他方式解決時，得經任何關係締約國之請求，提請國際法院裁決。

第五十三條

本公約任何規定不得解釋為阻止締約國在符合聯合國憲章規定之範圍內，專為應付緊急情勢，採取其認為對外或對內安全所必要之行動。

第五十四條

任何國家得於簽署本公約或交存批准書或加入書時聲

明該國並不認爲其本國受本公約第五十二條之拘束。其他締約國對作有此種聲明之任何締約國應不受第五十二條之拘束。

三 任何國家得於交存批准書或加入書時向秘書長提送通知書，聲明在本公約適用範圍內，該國將加裝馬達腳踏車視爲機器腳踏車（第一條(四)項）。嗣後任何國家得隨時通知秘書長，撤回其聲明。

四 本條第二項所規定之聲明應於秘書長收到通知書之日起六個月後或於公約對提出聲明之國家發生效力之日，以較遲之日期爲準，發生效力。

五 對於依本公約第四十五條第四項或第四十六條第三項通知之先前選定之國別標誌之任何變更，應於秘書長收到通知書之日起三個月後發生效力。

六 對於本公約及其附件，應於本條第一項所規定之保留以外許可提出保留，但須以書面提出，如係在交存批准書或加入書以前提出，並須在各該項文書中加以確認。秘書長應將此種保留送達本公約第四十五條第一項所稱之所有國家。

七 依據本條第一項或第四項提出保留或聲明之任何締約國得隨時向秘書長提送通知書將其保留或聲明撤回。

八 依本條第五項提出之保留：

(一) 對提出保留之締約國在所保留之範圍內修改保留所關涉之公約規定；

(二) 對其他締約國在其與提出保留之締約國之關係上在同一範圍內修改各該項規定。

第五十五條

除本公約第四十九條及第五十四條所規定之聲明、通知及公文外，秘書長應將下列事項通知第四十五條第一項所稱之所有國家：

- (一) 依照第四十五條所爲之簽署批准及加入；
- (二) 依照第四十五條第四項及第四十六條所提出之通知及聲明；
- (三) 本公約依照第四十七條發生效力日期；
- (四) 本公約修正案依照第四十九條第二項及第五項發生效力日期；
- (五) 依照第五十條所爲之退約聲明；
- (六) 本公約依照第五十一條之終止。

第五十六條

本公約正本應交由聯合國秘書長存放，其中、英、法、俄及西文各本同一作準，合訂爲一本，聯合國秘書長應將其正式副本分送本公約第四十五條第一項所稱之所有國家。

爲此下列署名全權代表各秉本國政府正式授予之權，謹簽字於本公約，以昭信守。

公曆一千九百六十八年十一月八日訂於維也納。

附件一

准許國際交通汽車及拖車進入之義務之例外

一 締約國對於汽車、拖車或車輛組合，當其總重或軸載重或車身大小超過其國內立法為其在領土內登記之車輛所規定之限度者，得拒絕准許其進入該國領土從事國際交通。締約國領土內有國際重型車輛交通者，應設法締結區域協定，規定除次要道路外，該區域道路准許重量及車身大小不超過此等協定所規定數字之車輛或車輛組合進入國際交通之通行辦法。

二 在本附件第一段適用範圍內，下列裝置之側面突出並不認為超出所許可之最大寬度：

- (一) 輪胎接近着地之處及輪胎壓力指示器之接頭；
- (二) 安裝於車輪之防滑裝置；
- (三) 駕駛用鏡之設計，祇須施加適度壓力即向前後移動，因而不再超出所許可之最大寬度者；
- (四) 側面指向器及標燈，但以此種突出不超出數公分為限；
- (五) 荷載所蓋稅關印記及鞏固與保護此種印記之裝置。

三 締約國對於下列車輛組合，其使用為其國內立法所禁止者，得拒絕准許其進入各該國領土從事國際交通：

- (一) 機器腳踏車連同拖車；
- (二) 由汽車一輛及拖車若干輛組成之車輛組合；
- (三) 供運輸乘客之用之節連車輛。

四 締約國得拒絕准許適用本公約附件五第六十段所規定

例外之汽車及拖車進入其領土從事國際交通。

五 締約國對於加裝馬達腳踏車及機器腳踏車，其駕駛人及有乘客時其乘客不戴護盔者，得拒絕准許其進入該國領土從事國際交通。

六 締約國得規定任何汽車除兩輪加裝馬達腳踏車或無邊車之兩輪機器腳踏車外，必須具備本公約附件五第五十六段所稱之裝置，以便於該項車輛停留於車道時對該項車輛之存在所構成之危險發出警告，始得准許進入各該國領土從事國際交通。

七 締約國對於汽車之許可載重限額超過三，五〇〇公斤（七，七〇〇磅）者進入各該國領土內之若干崎嶇道路或若干崎嶇地形區域從事國際交通，得規定此種車輛必須遵照各該國內立法就准許其本國所登記之同一許可載重限額之車輛進入此種道路或區域所訂特別規定。

八 締約國對於任何汽車之裝有光束不對稱之近光燈而此種光束未經改裝以配合各該國領土內之交通方向者，得拒絕准許其進入各該國領土從事國際交通。

九 締約國對於任何汽車或聯接於汽車之任何拖車之顯示不同於本公約第三十七條所規定之國別標誌者，得拒絕准許其進入各該國領土從事國際交通。

附件二

國際交通汽車及拖車之登記號碼

一 本公約第三十五條及第三十六條所稱之登記號碼應由數字或數字及字母組成。數字應為阿拉伯數字，字母應為大寫拉丁字體。此外亦得使用他種數字或字體，但如使用他種數字或字體時，則應加註阿拉伯數字及大寫拉丁字體。

二 登記號碼之組成與顯示應使位於車輛軸心線上之觀察者，於車輛停留狀態時在通常晝光下距離至少四十公尺（一三〇呎）之處即可識別；但締約國對於各該國所登記之車輛，得就機器腳踏車及特種汽車難於裝配相當大小之登記號碼足在距離四十公尺（一三〇呎）之處識別者，將此項最低限度之識別距離減少。

三 登記號碼之顯示於特製號牌者，此項號牌應屬扁平，並裝置於豎直或近乎豎直之位置，與車輛之縱向面中線形成直角。登起號碼之顯示或標繪於車身者，其顯示或標繪之表面應屬平面及豎直或近乎平面及豎直，而與車輛之縱向面中線形成直角。

四 以不違反第三十二條第五項之規定為條件，顯示或標繪登記號碼之號牌或表面得使用反光材料。

附件三

國際交通汽車及拖車之國別標誌

一 本公約第三十七條所稱之國別標誌應由一個至三個大寫拉丁字體之字母構成。此種字母之高度不得低於〇·〇八公尺（三·一吋），其筆畫粗細不得小於〇·〇一公尺（〇·四吋）。字母應於長軸橫向之白地橢圓形上繪成黑色。

二 國別標誌僅有一字母時，橢圓形之長軸得呈豎直形。

三 國別標誌不得併入登記號碼，附加國別標誌之方式亦不得使其足以與登記號碼發生混淆，或使登記號碼不易辨認。

四 機器腳踏車及其拖車上之國別標誌，其橢圓形長短軸至少應為〇·一七五公尺（六·九吋）及〇·一一五公尺（四·五吋）。其他汽車及其拖車上之國別標誌，其橢圓形長短軸應至少如下：

(一) 國別標誌之有三個字母者，〇·二四公尺（九·四吋）及〇·一四五公尺（五·七吋）；

(二) 國別標誌所用字母不足三個者，〇·一七五公尺（六·九吋）及〇·一一五公尺（四·五吋）。

五 附件二第三段之規定對車輛上國別標誌之顯示適用之。

附件四

國際交通汽車及拖車之識別標記

一 識別標記應標明下列事項：

(一) 如係汽車：

- (1) 車輛製造廠家之名稱或商標；
- (2) 於車底盤、無車底盤時於車身、標明製造廠家之生產號碼或編號；
- (3) 如製造廠家在引擎上列有號碼時，引擎之號碼；

(二) 如係拖車，前款(1)(2)兩目所述標記。

(三) 如係加裝馬達腳踏車，汽缸容量及“CM”標記。

二 本附件第一段所稱標記應標刻於便於查驗之處，並須易於識別；此外標記並須不易更改或銷毀。標記中所用字母及數字須僅為拉丁字體或英文行書及阿拉伯數字，或重複兼用之。

附件五

汽車及拖車所應具備之技術條件

下 締約國依本公約第一條(四)款聲明願將空車重量不超過四百公斤(九百磅)之三輪車輛視為機器腳踏車者，應使此種車輛遵照本附件為機器腳踏車或汽車所訂定之規則。

三 在本附件適用範圍內，“拖車”一詞僅指設計聯接於汽車之拖車。

三 以不妨礙本公約第三條第二項(一)款之規定為條件，任何締約國得對該國所登記之汽車及該國國內立法所准許在道路通行之拖車制定補充本附件規定或較本附件規定更為嚴格之規則。

第壹章

制動(煞車)

四 在本章適用範圍內：

(一) 稱“一輪軸之車輪”者，謂以車輛之縱向面中線為基準對稱或大致對稱排列之諸車輪，縱非裝置於同一輪軸亦在所不問(前後串列輪軸以兩軸計)；

(二) 稱“行車制動器”者，謂通常用以使車輛減速及停止之裝置；

(三) 稱“停車制動器”者，謂在駕駛人不在車上時，如為拖車則在其不聯接於汽車時，使車輛保持於靜止狀態之裝置；

(四) 稱“副(緊急)制動器”者，謂於行車制動器失靈時用以使用車輛減速及停止之裝置。

甲．機器腳踏車以外之汽車之制動

五 機器腳踏車以外每輛汽車必須裝有駕駛人在駕駛座位可以運用自如之各種制動器。此等制動器須能發揮下列三種制動作用：

(一) 行車制動器須能使車輛減速，並能以安全、迅速及有效之方式使其停止，不論其載重情形如何，亦不問其行進之道路之上下坡度如何；

(二) 停車制動器須不論車輛之載重情形如何，能在百分之十六之上下坡度上使其保持於靜止之狀態，制動器之作用面由一種動作純屬機械性之裝置固着於制動之位置；

(三) 副(緊急)制動器須不論車輛之載重情形如何，縱在行車制動器失靈時，亦能在適當距離內使車輛減速及停止。

六 以不違反本附件第五段之規定為條件，發揮上述三種制動功能(行車制動器、副制動器及停車制動器)之裝置得使用共同零件；合併操縱裝置之許可，以至少保持兩種單獨操縱裝置為條件。

七 行車制動器應管制車輛之全部車輪；惟具有兩個以上輪軸之車輛，則對於一輪軸之車輪不予施制亦所許可。

八 副(緊急)制動器須能在車輛縱向面中線之兩邊至少各管制一個車輪；停車制動器亦適用同樣規定。

九 行車制動器及停車制動器應經由以適當之堅固構成部分永久聯接於車輪之制動面發生作用。

一〇 制動面須不能與車輪脫離，但若干制動面許可此種脫離，其條件如下：

(一) 脫離僅係暫時性質，例如在換擋時；

(二) 就停車制動器而言，脫離僅能以駕駛人之動作行之；

(三) 就行車制動器或副（緊急）制動器而言，脫離後依然可能以本附件第五段所規定之效率實施制動。

乙．拖車之制動

一〇 以不妨礙本附件第十七段(三)款之規定為條件，除輕拖車外，每一拖車應具備制動器如下：

(一) 行車制動器須能使車輛減速，並能以安全、迅速及有效之方式使其停止，不論其載重情形如何，亦不問其行進之道路之上下坡度如何。

(二) 停車制動器須不論車輛之載重情形如何，能在百分之十六之上下坡度上使其保持於靜止之狀態，制動器之作用面由一種動作純屬機械性之裝置固着於制動之位置。此項規定不適用於非使用工具不能將其與牽引車輛解脫之拖車，但其停車制動器須符合對於車輛組合之要求。

一一 發揮上述兩種制動功能（行車制動及停車制動）之裝置得使用共同零件。

一二 行車制動器應管制拖車之全部車輪。

一三 行車制動器須能由牽引車輛之行車制動操縱裝置使其發生作用；但拖車之許可載重限額不超過三，五〇〇公斤（七，七〇〇磅）者，得用拖車行進之際，僅藉拖車進逼牽引車輛而發生作用（越進制動）之制動器。

一五 行車制動器及停車制動器應經由以適當之堅固構成部分永久聯接於車輪之制動面發生作用。

一六 制動裝置應使拖車行進中聯接裝置中斷時，拖車即自動停止。但此項要求不適用於僅有一輪軸或具有兩輪軸而彼此相距不足一公尺（四〇吋）之拖車，但須其許可載重限額不超過一，五〇〇公斤（三，三〇〇磅），且除半拖車外，於聯接裝置以外，復裝置有本附件第五十八段所規定之補充聯接器。

丙．車輛組合之制動

一七 除本章甲乙兩部關於單獨車輛（汽車及拖車）之規定外，下列規定適用於此兩車輛之組合：

- (一) 每一組成車輛之制動裝置須彼此配合；
- (二) 行車制動作用應在各組成車輛間為適當之分佈，並同步發揮；
- (三) 無行車制動器之拖車許可載重限額不得超過牽引車輛空車重量加駕駛人重量總額之半。

丁．機器腳踏車之制動

一八 (一) 每輛機器腳踏車應裝有制動器兩具，其中一具至少管制一或數個後輪，另一具至少管制一或數個前輪；如機器腳踏車附有邊車，無須對邊車車輪實施制動。此等制動裝置須能使機器腳踏車減速，並能以安全、迅速及有效之方式使其停止，不論其載重情形如何，亦不問其行進之道路之上下坡度如何。

(二) 除本段(一)款之規定外機器腳踏車具有以車輛中央縱向軸線爲基準對稱排列之三車輪者、應裝置符合本附件第五段(二)款所載條件之停車制動器。

第貳章

車燈與反光裝置

一六 在本章適用範圍內：

稱“遠光燈”者，謂用以向車輛前方遠距離照明道路之車燈；

稱“近光燈”者，謂用以向車輛前方照明道路而不致使對面駕駛人及其他用路人感覺過於眩目或不便之車燈；

稱“前面部位(邊)燈”者，謂用以指示自前面觀察時車輛之存在及其寬度之車燈；

稱“後面部位(邊)燈”者，謂用以指示自後面觀察時車輛之存在及其寬度之車燈；

稱“停止燈”者，謂用以向車輛後方之其他用路人指示駕駛人正在施用行車制動器之車燈；

稱“霧燈”者，謂遇有霧、雪、暴風雨或揚塵風沙時用以改進照明道路之車燈；

稱“倒車燈”者，謂用以照明車輛後方之道路，並向其他用路人發出警告訊號，表示該車正在倒退或即將倒退之車燈；

稱“指向燈”者，謂用以向其他用路人指示駕駛人擬向右或向左轉變方向之燈；

稱“回光反射器”者，謂藉與車輛不相聯接之光源——觀察者即置身於此光源之附近——所發光線之反射作用，以指示該車輛之存在之裝置；

稱“發光面”者，就燈光而言，謂可以望見其發射燈光之表面；就回光反射器而言，謂可以望見其反射回光之表面。

二〇 本章所稱燈光之顏色應盡量使其符合本附件附錄中所載之定界。

二一 機器腳踏車以外每輛汽車在平路行駛之時速能超過四十公里（二十五哩）者應在車前裝置偶數之白色或選擇之黃色遠光燈，其光度須能在夜間天氣晴朗之時充分照明道路至車輛前方至少一百公尺（三二五呎）之距離。遠光燈發光面之外緣無論如何不應較近光燈發光面之外緣更為接近車輛之極外邊緣。

二二 機器腳踏車以外每輛汽車在平路行駛之時速能超過十公里（六哩）者應於車前裝置白色或選擇之黃色近光燈兩盞，其光度須能在夜間天氣晴朗之時充分照明道路至車輛前方至少四十公尺（一百三十呎）之距離。任何一邊之近光燈，其發光面離車輛之縱向面中線最遠之點不得距車輛之極外邊緣超過〇·四〇公尺（十六吋）。汽車裝置之近光燈不得多於兩盞。近光燈應經調整，符合本附件第十九段之定義。

二三 無邊車之兩輪機器腳踏車以外每輛汽車應在車前裝置白色前面部位（邊）燈兩盞；但前面部位（邊）燈併入放射選擇之黃色光之遠光燈或近光燈者，亦可用選擇之黃色。此項前面部位（邊）燈如為車輛前面開亮之唯一燈光時，應於夜間天氣晴朗之時，在距離至少三百公尺（一千呎）之處即可望見而不致使其他用路人感覺過於眩目或不便。任何一邊前面部位燈之照明面離車輛之縱向面中線最遠之點不得距車輛之極外邊緣超過〇·四〇公尺（十六吋）。

二四 (一) 無邊車之兩輪機器腳踏車以外每輛汽車應在車後裝置偶數之紅色後面部位(邊)燈，於夜間天氣晴朗之時，在距離至少三百公尺(一千呎)之處即可望見而不致使其他用路人感覺過於眩目或不便。任何一邊後面部位燈之照明面離車輛之縱向面中線最遠之點不得距車輛之極外邊緣超過〇·四〇公尺(十六吋)。

(二) 每輛拖車應在車後裝置偶數之紅色後面部位(邊)燈，於夜間天氣晴朗之時，在距離至少三百公尺(一千呎)之處即可望見而不致使其他用路人感覺過於眩目或不便。任何一邊後面部位燈之照明面離拖車之縱向面中線最遠之點不得距拖車之極外邊緣超過〇·四〇公尺(十六吋)。但拖車之總寬度不超過〇·八〇公尺(三十二吋)者，如係聯接於無邊車之兩輪機器腳踏車時，則僅裝置後面部位燈一盞亦屬許可。

二五 汽車或拖車在後面顯示登記號碼者，應有照明號碼之裝置，使在夜間天氣晴朗之時車輛處於靜止狀態時，爲此種裝置照明之號碼在後方距離二十公尺(六十五呎)之處即可識別；但任何締約國得按其依照本公約附件二第二段爲同類車輛減少之晝間最小識別距離之同一比例，減少此項夜間最小識別距離。

二六 所有汽車(包括機器腳踏車)及所有由汽車及一輛或數量拖車聯接而成之車輛組合，其電路之聯接，應使汽車之遠光燈、近光燈、霧燈及前面部位(邊)燈以及上述第二十五段所指之燈光裝置除非同時開亮汽車或車輛組合之最後後面部位(邊)燈外，不能將其開亮。

但遠光燈或近光燈係用於發出本公約第三十三條第五項所

稱光色警告時，此項規定不適用之。此外，電路之連接應使汽車之近光燈、遠光燈或霧燈開亮時，其前面部位（邊）燈亦同時開亮。

二七 無邊車之兩輪機器腳踏車以外每輛汽車應於其後面至少裝置非三角形之紅色回光反射器兩具。車輛任何一邊之照明面離車輛縱向面中線最遠之外緣不得距車輛之極外邊緣超過〇·四〇公尺（十六吋）。回光反射器於夜間天氣晴朗之時經車輛之遠光燈照射時，應為該車輛駕駛人在距離至少一百五十公尺（五百呎）之處即可望見。

二八 拖車應於其後面至少裝置紅色回光反射器兩具。此項回光反射器應作等邊三角形，頂點向上，一邊與地平線平行，每邊長度不得小於〇·一五公尺（六吋），亦不得大於〇·二〇公尺（八吋）；三角形內不得裝置訊號燈。此項回光反射器應符合上述第二十七段所規定可見距離之要求。拖車之任何一邊之照明面離拖車縱向面中線最遠之外緣不得距拖車之極外邊緣超過〇·四〇公尺（十六吋）。但拖車之總寬度不超過〇·八〇公尺（三十二吋）者，如係聯接於無邊車之兩輪機器腳踏車時，得僅裝回光反射器一具。

二九 拖車應在其前面裝置非三角形之白色回光反射器兩具。此項回光反射器應符合上述第二十七段所規定關於裝置部位及可見距離之要求。

三〇 拖車之寬度超過一·六〇公尺（五呎四吋）者，應在其前面裝置白色前面部位（邊）燈兩盞。此項前面部位（邊）燈應裝置於儘量靠近拖車極外邊緣之處，無論如何應使照明面離拖車縱向面中線最遠之外緣距拖車極外邊緣不超過〇·一五公尺（六吋）。

三六 有邊車或無邊車之兩輪機器腳踏車以外之汽車在平路行駛之時速能超過二十五公里（十五哩）者，應在其後面裝置紅色停止燈兩盞，其發光強度須顯然大於後面部位（邊）燈。同樣規定適用於車輛組合中位置最後之拖車；但小型拖車由於體積關係，使牽引車輛之停止燈仍可望見者，無須裝置停止燈。

三七 除加裝馬達腳踏車經締約國遵照本公約第五十四條第二項聲明視為機器腳踏車者，各該國可能准予免除上述義務之全部或一部份外：

(一) 兩輪機器腳踏車不論有無邊車，應裝置顏色及可見距離符合上述第二十二段所規定條件之近光燈一盞；

(二) 兩輪機器腳踏車不論有無邊車，其行駛平路之時速能超過四十公里（二十五哩）者，應於近光燈之外至少裝置顏色及可見距離符合上述第二十二段所規定條件之遠光燈一盞。此項機器腳踏車裝有一盞以上之遠光燈者，其位置應儘量接近；

(三) 兩輪機器腳踏車不論有無邊車，其所裝近光燈不得多於一盞，遠光燈不得多於兩盞。

三八 無邊車之兩輪機器腳踏車應於前面裝置顏色及可見距離符合上述第二十三段所規定條件之前面部位（邊）燈一盞或兩盞。此項機器腳踏車之裝有前面部位（邊）燈兩盞者，其位置應儘量接近。無邊車之兩輪機器腳踏車所裝之前面部位（邊）燈不得多於兩盞。

三九 無邊車之兩輪機器腳踏車應在後面裝置顏色及可見距離符合上述第二十四段（一）款所規定條件之後面部位（邊）燈一盞。

四〇 無邊車之兩輪機器腳踏車應在後面裝置顏色及可見距離符合上述第二十七段規定條件之回光反射器一具。

三六 除遵照第五十四條第二項聲明加裝馬達腳踏車視為機器腳踏車之締約國可能對有邊車或無邊車之兩輪加裝馬達腳踏車免除下述義務外，兩輪機器腳踏車不論有無邊車均應遵照上述第三十一段之規定裝置停止燈一盞。

三七 以不妨礙為無邊車之兩輪機器腳踏車所制關於燈光及裝置之規定為條件，任何附着於兩輪機器腳踏車之邊車應在前面裝置顏色及可見距離符合上述第二十三條所規定條件之前面部位（邊）燈一盞，在後面裝置顏色及可見距離符合上述第二十四段（一）款所規定條件之後面部位（邊）燈一盞，與顏色及可見距離符合上開第二十七段所規定條件之回光反射器一具。電路之連接應使機器腳踏車之後面部位（邊）燈開亮時，邊車之前面部位（邊）燈及後面部位（邊）燈即同時開亮。不論在何種情形下，邊車不得^{*}裝置遠光燈或近光燈。

三八 汽車之具有三車輪，以車輛之縱向面中線為基準對稱安裝、而依照本公約第一條（四）款視為機器腳踏車者，應具備上述第二十一段、第二十二段、第二十三段、第二十四段（一）款、第二十七段及第三十一段所規定之裝置。但如此種車輛之寬度不超過一·三〇公尺（四呎三吋），則裝有遠光燈一盞及近光燈一盞即為足夠。在此種情形下不適用關於照明面至車輛外緣距離之規定。

三九 除車輛之駕駛人能以其他用路人可自各種角度望見之手臂訊號表示其轉變方向者外，汽車應具備琥珀色閃光之固定指向燈以偶數裝配於車輛，為受該車輛行動影響之用路人晝

* 譯者註：英文本此處漏“not”一字，中文本已照條約科簽字正本校正。

夜所能望見。閃光燈閃光之頻率應為每分鐘九十次，容許差異至增減三十次。

四〇 有邊車或無邊車之兩輪機器腳踏車以外之汽車裝備霧燈者，應為白色或選擇之黃色並成偶數，其裝置位置應使其照明面任何一點均不高於近光燈照明面之最高點，並使任何一邊照明面離車輛縱向面中線最遠之點距該車輛之極外邊緣不超過〇·四〇公尺（十六吋）。

四一 倒車燈不得使其他用路人感覺過於眩目或不便。汽車之裝置倒車燈者，應發射白色、琥珀色或選擇之黃色燈光。操縱倒車燈之裝置應使該燈僅於接合倒車檔時始能開亮。

四二 除指向燈外，汽車或拖車所裝置之燈不得為閃光燈，但依照締約國之國內立法用以標示無須遵守一般交通規則或出現於道路時使其他用路人必須特別小心提防之車輛或車輛組合之燈，尤其是優先車輛、車輛隊伍、體積異常龐大之車輛及工程或道路養護車輛或機具之燈，不在此列。締約國得准許或要求除發射紅光之車燈外，若干車燈之裝置須使其全部或一部能發出閃光訊號，以表示該車輛暫時具有特別危險。

四三 在本附件規定之適用範圍內：

(一) 不論是否完全相同任何具有同樣功能與顏色之兩個以上之車燈之組合，其照明面在與車輛縱向面中線垂直之豎向面上之投影，在外切該照明面投影之最小長方形中所佔面積不少於百分之五十者，視為一個車燈；

(二) 呈寬帶形之單一照明面以車輛縱向面中線為基準對稱配置、延伸至車輛極外邊緣〇·四〇公尺（十六吋）以內、其長度至少達〇·八〇公尺（三十二吋）者，視為兩個或偶數

車燈。此種表面應至少由安裝於儘量接近兩端之兩個光源供給照明。照明面得由若干單元組成，其排列應使不同單元之照明面在與車輛縱向面中線垂直之豎向面上之投影在外切上述各單元照明面投影之最小長方形中所佔面積不少於百分之五十。

四四 個別車輛之燈光具有同一功能且面對同一方向者，應屬同一顏色。成偶數之車燈及回光反射器應以車輛之縱向面中線為基準對稱裝置，但車輛之外形不對稱者不在此列。每對燈光之強度應大致相同。

四五 不同種類之車燈以及在不違反本章其他各段規定之條件下之車燈與回光反射器，得集合或合併於同一裝置內，但須此等車燈及反射器符合本附件中所適用之各項規定。

第叁章

其他要件

駕駛機械

四六 汽車應裝有堅固之駕駛機械使駕駛人轉變車輛之方向時容易、迅速而準確。

駕駛用（照後）鏡

四七 有邊車或無邊車之兩輪機器腳踏車以外每輛汽車應裝有一面或數面駕駛用（照後）鏡；此項駕駛用鏡之數目、大小及配置應使駕駛人可以望見該車後面之交通。

聲響警告裝置

四八 汽車應至少裝有一具相當強大之聲響警告裝置。

警告裝置所發出之聲音應連續均勻而不刺耳。優先車輛及公共載客車輛得加裝補充聲響警告裝置而不受上項要求之拘束。

擋風玻璃刮水刷

四六 每輛汽車具備擋風玻璃，其大小及式樣使駕駛人通常非透過擋風玻璃之透明部份不能自駕駛座位望見前面道路者，應於適當地位至少裝置一具有效而結構堅固之擋風玻璃刮水刷，發揮功用時無須駕駛人不斷動作。

擋風玻璃洗滌器

四九 每輛汽車至少必須裝置一具擋風玻璃刮水刷者，應一併裝置擋風玻璃洗滌器。

擋風玻璃及窗

五〇 在所有汽車及所有拖車上：

(一) 構成車輛之車身構造一部分包括擋風玻璃及任何內部分隔物在內之透明物質，應於萬一破碎時絕少傷害身體之危險；

(二) 擋風玻璃之透明部份應以透明度不減損之物質製成；透明部份之性能應使經由擋風玻璃向外透視物體時，其形狀不發生顯著之變相，且如萬一破碎時，駕駛人對於道路仍保有足夠清晰之視界。

倒車裝置

五二 汽車應裝有可自駕駛人座位操縱之倒車裝置。但

此項裝置對於機器腳踏車或三輪汽車係以車輛縱向面中線為基準對稱排列者，除其許可載重限額超過四百公斤（九百磅）者外，並無強制性質。

排汽消音器

五三 用以推進汽車之每一內燃機應裝置一具有效之排汽消音器；此類裝置應不使駕駛人自駕駛座位所能使其停止作用。

輪胎

五四 汽車及拖車之車輪應裝備充氣輪胎，充氣輪胎之狀態應為縱在潮濕之道路上亦足以確保安全狀況，包括附着力在內。但此項規定並不阻止締約國授權使用其他與充氣輪胎功用至少相等之裝置。

速度計

五五 汽車在平路行駛之時速能超過四十公里（二十五哩）者應裝有速度計；但締約國得對若干類機器腳踏車及其他輕型車輛免除此項要求。

汽車所應具備之警告裝置

五六 本公約第二十三條第五項及其附件一第六段所稱之裝置應為：

(一) 等邊三角形之標牌，每邊長度須不少於〇·四〇公尺（十六吋），邊鑲紅色、寬度須不少於〇·〇五公尺（二吋），標牌內部須為空心或作淺色；紅色鑲邊應藉透明度而照

明或裝配反光帶；標牌之裝置應使其能堅定直立於豎向位置；
或

(二) 某種其他同樣有效之裝置，由車輛登記國以法律定之。

防竊裝置

五七 汽車應安設防竊裝置，此種裝置可於車輛在停車狀態時使其緊要構成部分之一失去作用或發生阻塞。

輕拖車之聯接裝置

五八 拖車除半拖車外，其未裝有本附件第十六段所稱自動制動器者，應於聯接裝置以外加裝補充聯接器（鍊條、纜索等等），此項聯接器可於聯接裝置中斷時防止牽引桿觸及地面並使拖車保有若干殘餘駕駛作用。

一般規定

五九

(一) 汽車之機件及裝備應儘可能避免引起失火或爆炸之危險；亦不應導致過份發出有毒氣體、濃烟、臭氣或噪音。

(二) 汽車之高電壓發火裝置應儘可能不過分發出無線電干擾以致造成易於覺察之障礙。

(三) 汽車之構造應使駕駛人之前方及左右兩方之視界足以確保其行車安全。

(四) 汽車及拖車之構造及裝備應儘可能於萬一發生事故時減少對於乘車人及其他用路人之危險。汽車及拖車內部

或外部之裝飾品或其他物體不得有可能對乘車人或其他用路人發生危險之不必要之突出部分或隆起部分。

第肆章

免除

六〇 在國內交通範圍，締約國得准許下列車輛免除適用本附件之規定：

(一) 汽車及拖車由於設計關係其在平路行駛之速率不超過每小時二十五公里（十五哩）或其速率經國內立法限制為每小時二十五公里者；

(二) 殘廢人用車，即專為供身體有缺陷之人或殘廢之人使用而設計製造——並非僅屬改裝——之小型汽車，且通常即由此種人專用者；

(三) 用於實驗之車輛，其目的在求追隨技術進展，並改進道路安全者；

(四) 特種類型之車輛，或在特殊情形下為特殊目的而使用之車輛；

六一 締約國亦得對於下列情形，准許各該國所登記而可能進入國際交通之車輛免除適用本附件之規定：

(一) 准許本附件第二十三段及第三十段所稱之部位(邊)燈及本附件第二十九段所稱之回光反射器使用琥珀色；

(二) 准許本附件第三十九段所稱指向燈之裝置於車輛後面者使用紅色；

(三) 准許本附件第四十二段末句所稱車燈之裝置於車

輛後面者使用紅色；

(四) 特種用途車輛由於其外形非使用架設裝置無法遵行上述規定，而此種架設裝置易於損壞或扯去者，關於其車燈之部位；

(五) 准許其登記之車輛使用兩盞以上之奇數遠光燈；

(六) 關於裝載長形荷載物（樹幹、筒管等等）之拖車，在行動時不聯接於牽引車輛，而僅藉載重附着於牽引車輛者。

第五章

過渡條款

六三 本公約發生效力前或發生效力後兩年內在締約國領土內初次登記之汽車及開始使用之拖車不受本附件各項規定之拘束，但須符合一九四九年道路交通公約附件六第壹、貳、參部份所載之要求。

附 錄

獲得本附件所指顏色之濾
色器定界（三原色座標）

紅 色：趨向黃色之限度： $Y \leq 0.355$

趨向紫色之限度¹： $Z \leq 0.008$

白 色：趨向藍色之限度： $X \geq 0.310$

趨向黃色之限度： $X \leq 0.500$

¹ 註明處所採用之限度與照明會所建議者不同，因車燈光力來源之端鈕電壓各種車輛大不相同。

趨向綠色之限度： $Y \leq 0.150 + 0.640X$

趨向綠色之限度： $Y \leq 0.440$

趨向紫色之限度： $Y \geq 0.050 + 0.750X$

趨向紅色之限度： $Y \geq 0.382$

琥珀色²：趨向黃色之限度¹： $Y \leq 0.429$

趨向紅色之限度¹： $Y \geq 0.398$

趨向白色之限度¹： $Z \leq 0.007$

選擇之

黃色³：趨向紅色之限度¹： $Y \geq 0.138 + 0.580X$

趨向綠色之限度¹： $Y \leq 1.29X - 0.100$

趨向白色之限度¹： $Y \geq -X + 0.966$

趨向光譜價值之限度¹： $Y \leq -X + 0.922$

查核此等濾色器之色度特性時應使用色溫度開氏二八五四度時之白色光源（相當於國際照明問題委員會〔照明會〕之發光體 A）。

² 適用於至今通稱為“橙色”或橙黃之汽車標誌顏色。相當於照明會顏色三角形中“黃色”帶之特定部分。

³ 僅適用於近光燈及遠光燈。就霧燈之特例而言，如顏色之純度不少於 0.820，趨向白色之限度由 $Y \geq -X + 0.966$ 改變為 $Y \geq -X + 0.940$ 及 $Y = 0.440$ ，其選擇性即認為良好。

附件六

國內駕駛執照

一 國內駕駛執照應為 A7 開式之單張（寬七四公厘長一〇五公厘，等於寬二·九一吋長四·一三吋），或為複合張（寬一四八公厘長一〇五公厘，等於寬五·八二吋長四·一三吋）或三合張（寬二二二公厘長一〇五公厘，等於寬八·七八吋，長四·一三吋）而可以摺疊為 A7 開式者。顏色應作粉紅色。

二 國內駕駛執照應以發照機關或被授權發照之機關所規定之一種或數種語文印製；執照上須具有 "Permis de Conduire" 之法文標題，加註其他語文標題與否均可。

三 駕駛執照上以手寫或打字記入之事項應限用拉丁字體或英文行書，或重複兼用兩者。

四 駕駛執照中兩頁應符合下列格式之第一頁及第二頁。以不改變計及本公約第四十一條第四項規定後 A. B. C. D. E. 五類車輛之定義、不改變其參考字母或有關持照人身份諸項目之實質為條件，縱在細節方面與格式有所出入，亦視為符合此項規定。國內駕駛執照之遵照一九四九年九月十九日在日內瓦所訂道路交通公約附件九規定格式者，特別認為符合本附件之規定。

五 執照中應否列入第三頁格式及應否載入其他事項，由國內立法定之；如備有空白以示住址更動情形，除遵照一九四九年附件九格式之執照外，此種空白應位於執照第三頁反面之上部。

各頁格式

第三頁

第二頁

第一頁

駕駛執照		PERMIS DE CONDUIRE	
1. 姓氏	.....	本執照許可駕駛之車輛種類：	.....
2. 名號	.....	A. 機器腳踏車	.....
3. 出生日期及出生地	.....	汽車——A類之機器腳踏車除外——	.....
4. 住址	.....	之許可載重限額不超過三·五〇〇公	.....
	.....	斤(七·七〇〇磅)，除駕駛人座位	.....
	.....	外具有座位不多於八個者。	.....
	.....	汽車之用以載貨，其許可載重限額，	.....
	.....	超過三·五〇〇公斤(七·七〇〇磅)	.....
	.....	者。	.....
持照人簽名	.....	D. 汽車之用以載客，除駕駛人座位外具	.....
	.....	有八個以上座位者。	.....
5. 發照機關	.....	E. 車輛組合其牽引車輛所屬之種類為駕	.....
6. 發照地點	.....	駛人領有執照(B與/或C與/或D)，	.....
7. 至...年...月...日止有效	.....	但其本身並不屬於該類車輛者。	.....
第...號	.....		.....
簽字及其他	.....		.....

相片
寬三五公厘長
四五公厘(等
於寬一·三七
吋長一·七五
吋)

1. 在單摺格式（摺合後封面一頁非格式頁時）及雙摺格式，此項記載得列於封面一頁。
2. 記入國名或本公約附件三所規定之國別標誌。上述註一對本欄同樣適用。
3. 此處得填入父名或夫名。
4. 出生日期不明時可填報發照時之大概年齡。
5. 出生地不明時可留空白。
6. “或拇指印”，簽名或拇指印及所留空白得予刪去。
7. 執照之列入格式第三頁者，登入本欄與否聽便。
8. 發照機關或經該機關授權發照之會社簽字並／或蓋印戳。單摺格式（摺合後封面一頁非格式頁時）及雙摺格式，印戳得蓋於封面一頁。
9. 發照機關印戳，需要時並註明蓋用印戳日期。此項印戳應蓋在格式第二頁車輛種類定義之旁右手一欄中，並以執照所適用之車輛種類之欄為限；格式第三頁右手一欄記載關於延期之資料時適用同樣規定。
締約國得不於格式第二頁右手欄中蓋用印戳，而於格式第一頁加列項目八：“種類”，記入駕駛執照所適用之車輛種類之字母，並對執照所不適用之每類車輛註上星號（例如：A, B^{***}）。
10. 為國內立法所規定之他類車輛保留之空白。
11. 發照國主管機關如有需要，可在此處空白另加附註，其中包括使用之限制條件（例如“須帶矯正眼鏡”，“僅准許駕駛第．．號車輛”，“車輛須有供獨腿人駕駛之設備”）。遇有上述註九所規定之情形，此項附註以記入格式第一頁為最佳。
其他附註可記入格式各頁以外之篇幅。

附件七

國際駕駛執照

一 國際駕駛執照應為 A6 開式小冊（寬一四八公厘長一〇五公厘，等於寬五·八二吋長四·一三吋）。封面應作灰色，內部各頁應為白色。

二 封面頁之外表及內面應分別遵照下列格式第一頁及第二頁；以發照國本國語文或至少以其本國語文之一印製之。最後兩內頁應為符合下列格式三之面對頁；以法文印製之。此兩頁中之第一頁應譯為數種語文載於在前之內頁，此等語文應包括英文、俄文及西班牙文在內。

三 執照上以手寫或打字記入之事項應用拉丁字體或英文行書。

四 締約國發給或授權發給之國際駕駛執照，其封面係以英文、法文、俄文或西班牙文以外之語文印製者，應將下列格式第三頁全文譯成該種語文，送達聯合國秘書長。

格式第一頁 (封面之外頁)

..... 1/

國際汽車交通
國際駕駛執照
第 . . 號

一九六八年十一月八日 道路交通公約

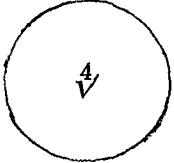
有效期間 2/

發照機關

地點

日期

國內駕駛執照號碼



3/

- 1/ 發照國國名及附件三所規定之國別標誌。
- 2/ 自發給日期起滿三年或至國內駕駛執照滿期之日為止，以先屆之日期為準。
- 3/ 發照機關或發照會社簽署。
- 4/ 發照機關或發照會社印戳。

格式第二頁（封面之內頁）

本執照在 ¹領土內無效。

本執照在所有其他締約國領土內一律有效。 本執照所許可駕駛之車輛種類載明於本小冊末尾。

²

本執照並不影響持照人在旅行所經各國遵守關於居住及執行職業之法律規章之義務。 本執照於持照人在一國設定經常居所時即在該國停止生效，尤須注意。

¹ 此處登入持照人經常居住之締約國國名。

² 所留空白充開列締約國國名之用（開列與否聽便）。

格式三
左手頁

關於駕駛人之資料	姓氏	一
	名號 ¹	二
	出生地 ²	三
	出生日期 ³	四
	住址	五
本執照許可駕駛之車輛種類		
機器腳踏車		A
汽車——A類之機器腳踏車除外——之許可載重限額不超過三·五〇〇公斤（七·七〇〇磅），除駕駛人座位外具有座位不多於八個者。		B
汽車之用以載貨，其許可載重限額超過三·五〇〇公斤（七·七〇〇磅）者。		C
汽車之用以載客，除駕駛人座位外具有八個以上座位者。		D
車輛組合，其牽引車輛所屬之種類為駕駛人領有執照B與／或C與／或D），但其本身並不屬於該類車輛者。		E
使用之限制條件 ⁴		
· · · · ·		
· · · · ·		
· · · · ·		

¹ 此處得填入父名或夫名。
² 出生地不明時可留空白。
³ 出生日期不明時可填報發照時之大概年齡。
⁴ 例如“須帶矯正眼鏡”，“僅准許駕駛第· · ·號車輛”，“車輛須有供獨腿人駕駛之設備”。

右手頁

一

二

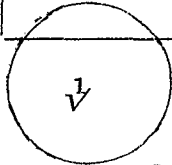
三

四

五

A	①
B	①
C	①
D	①
E	①

相片



持照人簽名²

取銷資格：

持照人已喪失在³ 領土內駕駛之權利至日為止⁴

.年月日

於⁴

持照人已喪失在³ 領土內駕駛之權利至日為止⁴

.年月日

於⁴

- ¹ 發照機關或發照會社之印戳。此項印戳應蓋於 A, B, C, D, E 各類車輛之欄，但以持照人准許駕駛該類車輛為限。
- ² 或拇指印。
- ³ 國名。
- ⁴ 註銷本執照在該國領土內效力之機關之簽字及印戳。本頁為取銷資格所設空白用完時，如再有取銷資格情事，應記入反面。

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENCIÓN SOBRE LA CIRCULACIÓN VIAL

Las Partes Contratantes,

Deseosas de facilitar la circulación internacional por vías públicas terrestres y de aumentar la seguridad en dichas vías, mediante la adopción de reglas uniformes de circulación,

Han convenido en las disposiciones siguientes:

CAPÍTULO I. GENERALIDADES

Artículo 1. DEFINICIONES

A los efectos de la presente Convención,

a) por « legislación nacional » se entiende el conjunto de leyes y reglamentos nacionales o locales en vigor en el territorio de una Parte Contratante;

b) se considera que un vehículo está en « circulación internacional » por el territorio de un Estado, cuando:

- i) pertenece a una persona física o jurídica que tiene su residencia normal fuera de este Estado,
- ii) no está matriculado en este Estado y
- iii) ha sido importado en él temporalmente;

quedando, sin embargo, libre toda Parte Contratante para negarse a considerar como si estuviera en « circulación internacional » todo vehículo que hubiera permanecido en su territorio durante más de un año sin interrupción importante, cuya duración puede ser fijada por esa Parte Contratante.

Se considera que un conjunto de vehículos está en « circulación internacional », cuando uno por lo menos de los vehículos del conjunto se ajusta a esta definición;

c) por « poblado » se entiende un espacio que comprende inmuebles edificados y cuyos accesos y salidas están especialmente señalizados como tales o que está definido de cualquier otro modo en la legislación nacional;

d) por « vía » se entiende la superficie completa de todo camino o calle abierto a la circulación pública;

e) por « calzada » se entiende la parte de la vía normalmente utilizada para la circulación de vehículos; una vía puede comprender varias calzadas separadas claramente entre sí, especialmente por una franja divisoria o una diferencia de nivel;

f) en las calzadas en que haya uno o varios carriles o pistas laterales reservados a la circulación de ciertos vehículos, la expresión « borde de la calzada » significa, para los demás usuarios de la vía, la orilla del resto de la calzada;

g) por « carril » se entiende una cualquiera de las bandas longitudinales en las que puede estar subdividida la calzada, materializadas o no por marcas

viales longitudinales, pero que tengan una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas;

h) por « encrucijada » se entiende todo cruce a nivel, empalme o bifurcación de vías, incluidas las plazas formadas por tales cruces, empalmes o bifurcaciones;

i) por « paso a nivel » se entiende todo cruce a nivel entre una vía y una línea de ferrocarril o de tranvía con plataforma independiente;

j) por « autopista » se entiende una vía que ha sido especialmente concebida y construida para la circulación de automóviles, a la que no tienen acceso las fincas colindantes y que:

i) salvo en determinados lugares o con carácter temporal, tiene calzadas distintas para la circulación en cada uno de los dos sentidos, separadas entre sí por una franja divisoria no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios;

ii) no cruza a nivel ninguna vía ni línea de ferrocarril o de tranvía, ni senda y

iii) está especialmente señalizada como autopista;

k) se considera que un vehículo está:

i) « parado », cuando está inmovilizado durante el tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas;

ii) « estacionado », cuando está inmovilizado por una razón distinta de la necesidad de evitar un conflicto con otro usuario de la vía o una colisión con un obstáculo, o la de obedecer los preceptos de los reglamentos de circulación, y su inmovilización no se limita al tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas.

Sin embargo, las Partes Contratantes podrán considerar como « parado » todo vehículo inmovilizado en las condiciones definidas en el inciso ii) del presente apartado, si la duración de su inmovilización no excede de un período fijado por la legislación nacional, y considerar como « estacionado » todo vehículo inmovilizado en las condiciones definidas en el inciso i) del presente apartado, si la duración de su inmovilización excede de un período fijado por la legislación nacional;

l) por « ciclo » se entiende todo vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas;

m) por « ciclomotor » se entiende todo vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor térmico de propulsión cuya cilindrada no exceda de 50 cm³ (3,05 pulgadas cúbicas) y cuya velocidad máxima por construcción no exceda de 50 km (30 millas) por hora, pudiendo no obstante toda Parte Contratante, en su legislación nacional, no considerar como ciclomotores los vehículos que no tengan las características de los ciclos en cuanto a sus posibilidades de empleo, especialmente la característica de poder ser movidos por pedales, o cuya velocidad máxima por construcción, o cuyo peso o cuyas características de motor excedan de ciertos límites. Nada en la presente definición podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes asimilar totalmente los ciclomotores a los ciclos para la aplicación de los preceptos de su legislación nacional sobre la circulación vial;

n) por « motocicleta » se entiende todo vehículo de dos ruedas, con o sin sidecar, provisto de un motor de propulsión. Las Partes Contratantes podrán en su legislación nacional asimilar a las motocicletas los vehículos de tres ruedas cuya tara no exceda de 400 kg (900 libras). El término « motocicleta » no incluye los ciclomotores; no obstante, las Partes Contratantes podrán, a condición de que hagan una declaración en ese sentido, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención, asimilar los ciclomotores a las motocicletas a los efectos de la presente Convención;

o) por « vehículo de motor » se entiende todo vehículo provisto de un motor de propulsión y que circule por una vía por su propios medios, excepto los ciclomotores en el territorio de las Partes Contratantes que no los hayan asimilado a las motocicletas y los vehículos que se desplacen sobre rieles;

p) por « automóvil » se entiende todo vehículo de motor que sirva normalmente para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas. Este término comprende los trolebuses, es decir, los vehículos conectados a una línea eléctrica y que no circulan sobre rieles. No comprende vehículos, como los tractores agrícolas, cuya utilización para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas sea sólo ocasional;

q) por « remolque » se entiende todo vehículo construido para ser arrastrado por un vehículo de motor; este término comprende los semirremolques;

r) por « semirremolque » se entiende todo remolque construido para ser acoplado a un automóvil de tal manera que repose parcialmente sobre éste y que una parte substancial de su peso y de su carga estén soportados por dicho automóvil;

s) por « remolque ligero » se entiende todo remolque cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kg (1.650 libras);

t) por « conjunto de vehículos » se entiende un grupo de vehículos acoplados que participan en la circulación vial como una unidad;

u) por « vehículo articulado » se entiende el conjunto de vehículos constituido por un automóvil y un semirremolque acoplado al mismo;

v) por « conductor » se entiende toda persona que conduzca un vehículo, automóvil o de otro tipo (comprendidos los ciclos), o que por una vía guíe cabezas de ganado, solas o en rebaño, o animales de tiro, carga o silla;

w) por « peso máximo autorizado » se entiende el peso máximo del vehículo cargado, declarado admisible por la autoridad competente del Estado donde el vehículo esté matriculado;

x) por « tara » se entiende el peso del vehículo sin personal de servicio, pasajeros ni carga, pero con la totalidad de su carburante y utensilios normales de a bordo;

y) por « peso en carga » se entiende el peso efectivo del vehículo y de su carga, incluido el peso del personal de servicio y de los pasajeros;

z) las expresiones « lado de la circulación » y « correspondiente al lado de la circulación » significan la derecha cuando, según la legislación nacional, el

conductor de un vehículo debe cruzarse con otro vehículo dejando a éste a su izquierda; en caso contrario, significa la izquierda;

aa) la obligación para el conductor de un vehículo de « ceder el paso » a otros vehículos significa que ese conductor no debe continuar su marcha o su maniobra ni reemprenderlas, si con ello puede obligar a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la dirección o la velocidad de los mismos.

Artículo 2. ANEXOS DE LA CONVENCIÓN

Los anexos de la presente Convención, a saber:

- el anexo 1: Excepciones a la obligación de admitir en circulación internacional a los automóviles y a los remolques;
- el anexo 2: Número de matrícula de los automóviles y de los remolques en circulación internacional;
- el anexo 3: Signo distintivo de los automóviles y de los remolques en circulación internacional;
- el anexo 4: Marcas de identificación de los automóviles y de los remolques en circulación internacional;
- el anexo 5: Condiciones técnicas relativas a los automóviles y a los remolques;
- el anexo 6: Permiso nacional para conducir;
- el anexo 7: Permiso internacional para conducir;

forman parte integrante de la presente Convención.

Artículo 3. OBLIGACIONES DE LAS PARTES CONTRATANTES

1. a) Las Partes Contratantes adoptarán las medidas adecuadas para que las reglas de circulación en vigor en su territorio se ajusten, en cuanto al fondo, a las disposiciones del capítulo II de la presente Convención. A condición de que dichas normas no sean en ningún punto incompatibles con dichas disposiciones:

- i) estas reglas podrán no recoger aquellas disposiciones que se apliquen a situaciones que no se presenten en el territorio de la Parte Contratante de que se trate;
- ii) estas reglas podrán contener disposiciones no previstas en dicho capítulo II.

b) Las disposiciones del presente párrafo no obligan a las Partes Contratantes a prever sanciones penales para toda infracción de las disposiciones del capítulo II recogidas en sus reglas de circulación.

2. a) Las Partes Contratantes adoptarán igualmente las medidas adecuadas para que las reglas en vigor en su territorio sobre las condiciones técnicas que deben reunir los automóviles y los remolques se ajusten a lo prescrito en el anexo 5 de la presente Convención; a condición de no ser en ningún punto incompatibles con los principios de seguridad que informan dichas disposiciones, estas reglas podrán contener disposiciones no previstas en dicho anexo. Adoptarán también las medidas adecuadas para que los automóviles y remolques matriculados en su territorio se ajusten a las disposiciones del anexo 5 de la presente Convención, cuando entren en circulación internacional.

b) Las disposiciones del presente párrafo no imponen ninguna obligación a las Partes Contratantes en lo que se refiere a las reglas en vigor en su territorio respecto a las condiciones técnicas que deben reunir los vehículos de motor que no se consideraran automóviles a los efectos de la presente Convención.

3. A reserva de las excepciones previstas en el anexo 1 de la presente Convención, las Partes Contratantes estarán obligadas a admitir en su territorio en circulación internacional a los automóviles y los remolques que reúnan las condiciones definidas en el capítulo III de la presente Convención y cuyos conductores reúnan los requisitos exigidos en el capítulo IV; estarán también obligadas a reconocer los certificados de matrícula expedidos de conformidad con las disposiciones del capítulo III como prueba, mientras no se demuestre lo contrario, de que los vehículos reúnen las condiciones definidas en dicho capítulo III.

4. Las medidas que hayan adoptado, o adopten en lo sucesivo, las Partes Contratantes, ya sea unilateralmente, ya en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, para admitir en su territorio en circulación internacional los automóviles y los remolques que no reúnan todas las condiciones establecidas en el capítulo III de la presente Convención, y para reconocer, fuera de los casos previstos en el capítulo IV, la validez en su territorio de los permisos para conducir expedidos por otra Parte Contratante, se considerarán conformes con el objeto de la presente Convención.

5. Las Partes Contratantes estarán obligadas a admitir en su territorio en circulación internacional a los ciclos y a los ciclomotores que reúnan las condiciones técnicas definidas en el capítulo V de la presente Convención y cuyo conductor tenga su residencia normal en el territorio de otra de las Partes Contratantes. Ninguna Parte Contratante podrá exigir que los conductores de ciclos o ciclomotores en circulación internacional sean titulares de un permiso para conducir; no obstante, las Partes Contratantes que de conformidad con el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención hayan formulado una declaración asimilando los ciclomotores a las motocicletas, podrán exigir permiso para conducir a los conductores de ciclomotores en circulación internacional.

6. Las Partes Contratantes se comprometen a comunicar a toda Parte Contratante que lo solicite las informaciones que permitan establecer la identidad de la persona a cuyo nombre esté matriculado en su territorio un automóvil, o un remolque acoplado a éste, cuando la solicitud indique que dicho vehículo ha estado implicado en un accidente en el territorio de la Parte Contratante que solicita la información.

7. Las medidas que hayan adoptado, o adopten en lo sucesivo, las Partes Contratantes, ya sea unilateralmente, ya en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, para facilitar la circulación vial internacional mediante la simplificación de las formalidades aduaneras, de policía y sanidad y demás formalidades análogas, así como las medidas adoptadas para armonizar las atribuciones y el horario de trabajo de las oficinas y puestos de aduanas en un mismo punto fronterizo, se considerarán conformes con el objeto de la presente Convención.

8. Las disposiciones de los párrafos 3, 5 y 7 del presente artículo no limitarán el derecho de las Partes Contratantes a subordinar la admisión en su territorio, en circulación internacional, de los automóviles, los remolques, los ciclomotores y los ciclos, así como sus conductores y ocupantes, a su regla-

mentación sobre transportes comerciales de viajeros y de mercancías, a su reglamentación en materia de seguros de responsabilidad civil de los conductores y a su reglamentación aduanera y, en general, a sus reglamentaciones sobre materias diferentes de la circulación vial.

Artículo 4. SEÑALIZACIÓN

Las Partes Contratantes en la presente Convención, que no fueren Partes Contratantes en la Convención sobre la señalización vial abierta a la firma en Viena el mismo día que la presente Convención, se comprometen:

- a) a que todas las señales viales, semáforos (señales luminosas de circulación) y marcas sobre el pavimento (marcas viales) colocadas en su territorio constituyan un sistema coherente;
- b) a que se limite el número de los tipos de señales y a que no se coloquen señales más que en los lugares en que se juzgue útil su presencia;
- c) a que las señales de advertencia de peligro estén colocadas a suficiente distancia de los obstáculos por ellas indicados, a fin de que la advertencia a los conductores sea eficaz;
- d) a que se prohíba:
 - i) que figure en una señal, en su soporte o en cualquier otra instalación que sirva para regular la circulación cualquier cosa no relacionada con el objeto de la señal o instalación; no obstante, cuando las Partes Contratantes o sus subdivisiones autoricen a una asociación sin fines lucrativos a colocar señales de información, podrán permitir que el emblema de dicha asociación figure en la señal o en su soporte, a condición de que no se dificulte la comprensión de dicha señal;
 - ii) que se coloquen placas, carteles, marcas o instalaciones que puedan confundirse con las señales o con otras instalaciones destinadas a regular la circulación, reducir la visibilidad o la eficacia de las mismas, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención de modo peligroso para la seguridad de la circulación.

CAPÍTULO II. REGLAS APLICABLES A LA CIRCULACIÓN VIAL

Artículo 5. PREEMINENCIA DE LA SEÑALIZACIÓN

1. Los usuarios de la vía deberán, aun en el caso de que las prescripciones de que se trate parezcan en contradicción con otras reglas de la circulación, obedecer las prescripciones indicadas por las señales viales, los semáforos o las marcas viales.

2. Las prescripciones indicadas por semáforos prevalecen sobre las indicadas por señales viales que reglamenten la prioridad.

Artículo 6. ORDENES DADAS POR LOS AGENTES ENCARGADOS DE REGULAR LA CIRCULACIÓN

1. Los agentes encargados de regular la circulación serán fácilmente reconocibles y visibles a distancia, tanto de noche como de día.

2. Los usuarios de la vía estarán obligados a obedecer inmediatamente cualquier orden de los agentes encargados de regular la circulación.

3. Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que se consideren especialmente como órdenes de los agentes que regulan la circulación:

- a) el brazo levantado verticalmente; este ademán significa « atención, alto » para todos los usuarios de la vía, salvo para los conductores que no puedan detenerse en condiciones de seguridad suficientes; además, si ese ademán se efectúa en una encrucijada, no obligará a detenerse a los conductores que hayan entrado ya en ella;
- b) el brazo o los brazos extendidos horizontalmente; este ademán significa « alto » para todos los usuarios de la vía que vengan, cualquiera que sea el sentido de su marcha, de direcciones que corten la indicada por el brazo o los brazos extendidos; después de haber hecho este ademán el agente encargado de regular la circulación podrá bajar el brazo o los brazos; para los conductores que se encuentran frente al agente o detrás de él, este ademán significa igualmente « alto »;
- c) el balanceo de una luz roja; este ademán significa « alto » para los usuarios de la vía hacia los cuales esté dirigida la luz.

4. Las órdenes dadas por los agentes que regulan la circulación prevalecen sobre las indicadas por las señales viales, los semáforos o las marcas viales, así como sobre las reglas de circulación.

Artículo 7. REGLAS GENERALES

1. Los usuarios de la vía deberán abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o causar daños a propiedades públicas o privadas.

2. Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que los usuarios de la vía deberán abstenerse de entorpecer la circulación o hacerla peligrosa arrojando, depositando o abandonando en la vía objetos o materias, o creando cualquier otro obstáculo en la misma. Los usuarios de la vía que no hayan podido evitar la creación de un obstáculo o peligro deberán adoptar las medidas necesarias para hacerlo desaparecer lo antes posible y, si no pudieran hacerlo desaparecer inmediatamente, señalarlo a los otros usuarios.

Artículo 8. CONDUCTORES

1. Todo vehículo en movimiento o todo conjunto de vehículos en movimiento deberá tener un conductor.

2. Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que los animales de carga, tiro o silla y, salvo eventualmente en las zonas especialmente señalizadas en sus lugares de entrada, las cabezas de ganado solas o en rebaño deberán tener un conductor.

3. Todo conductor deberá poseer las cualidades físicas y psíquicas necesarias y hallarse en estado físico y mental de conducir.

4. Todo conductor de un vehículo de motor deberá poseer los conocimientos y la habilidad necesarios para la conducción del vehículo; esta disposición no se opone, sin embargo, al aprendizaje de la conducción con arreglo a la legislación nacional.

5. Todo conductor deberá en todo momento tener el dominio de su vehículo o poder guiar sus animales.

Artículo 9. REBAÑOS

Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que, salvo que se disponga otra cosa a fin de facilitar los desplazamientos, los rebaños deberán ser divididos en grupos de longitud moderada y separados unos de otros por espacios suficientes para no entorpecer la circulación.

Artículo 10. LUGAR EN LA CALZADA

1. El lado de la circulación deberá ser el mismo en todas las vías de un Estado, a excepción, llegado el caso, de las vías que sirvan exclusiva o principalmente para el tránsito entre otros dos Estados.

2. Los animales que circulen por la calzada deberán, en lo posible, ser mantenidos cerca del borde de la calzada correspondiente al lado de la circulación.

3. Sin perjuicio de las disposiciones en contrario del párrafo 1 del artículo 7, del párrafo 6 del artículo 11 y de las demás disposiciones en contrario de la presente Convención, todo conductor deberá mantener su vehículo, en la medida en que se lo permitan las circunstancias, cerca del borde de la calzada correspondiente al lado de la circulación. Sin embargo, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán establecer normas más precisas en lo que respecta al lugar en la calzada de los vehículos destinados al transporte de mercancías.

4. Cuando una vía comprenda dos o tres calzadas, ningún conductor deberá invadir la calzada situada en el lado opuesto al de la circulación.

5. a) En las calzadas de circulación en dos sentidos y que tengan cuatro carriles por lo menos, ningún conductor deberá invadir los carriles situados enteramente en la mitad de la calzada opuesta al lado de la circulación.

b) En las calzadas de circulación en dos sentidos y que tengan tres carriles, ningún conductor deberá invadir el carril situado al borde de la calzada opuesto al correspondiente al lado de la circulación.

Artículo 11. ADELANTAMIENTO Y CIRCULACIÓN EN FILAS

1. a) El adelantamiento deberá hacerse por el lado opuesto al correspondiente al de la circulación.

b) Sin embargo, el adelantamiento deberá efectuarse por el lado correspondiente al de la circulación en el caso de que el conductor a quien se quiere adelantar, después de haber indicado su propósito de dirigirse al lado opuesto al de la circulación, haya llevado su vehículo o sus animales hacia ese lado de la calzada, con el objeto de girar hacia ese lado para tomar otra vía o entrar en una propiedad colindante o detenerse en ese lado.

2. Sin perjuicio de la observancia de las disposiciones del párrafo 1 del artículo 7 y del artículo 14 de la presente Convención, todo conductor deberá, antes de efectuar un adelantamiento, cerciorarse de que:

- a) ningún conductor que le siga haya empezado una maniobra para adelantarlo;
- b) el que le preceda en el mismo carril no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero;
- c) el carril que vaya a tomar esté libre en una extensión suficiente para que, habida cuenta de la diferencia entre la velocidad de su vehículo durante la

maniobra y la de los usuarios de la vía a quienes pretende adelantar, su maniobra no ponga en peligro o entorpezca la circulación que venga en sentido contrario; y

- d) excepto si toma un carril por el que esté prohibida la circulación que viene en sentido contrario, pueda, sin inconveniente para el usuario o los usuarios de la vía que acabe de adelantar, volver al lugar prescrito en el párrafo 3 del artículo 10 de la presente Convención.

3. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, estará, en particular, prohibido en las calzadas de circulación en dos sentidos el adelantamiento en las curvas y en las cercanías de un cambio de rasante de visibilidad insuficiente, a no ser que haya en estos lugares carriles señalizados por medio de marcas viales longitudinales y que el adelantamiento se efectúe sin salir de los carriles cuyas señales prohíben que los utilice la circulación en sentido contrario.

4. Todo conductor que efectúe un adelantamiento deberá apartarse del usuario o de los usuarios a quienes adelante en forma tal que deje libre una distancia lateral suficiente.

5. a) En las calzadas que tengan por lo menos dos carriles reservados a la circulación en el sentido de su marcha, el conductor que se vea obligado a efectuar una nueva maniobra de adelantamiento inmediatamente o poco después de haber vuelto al lugar prescrito en el párrafo 3 del artículo 10 de la presente Convención, podrá, para efectuar este adelantamiento, permanecer en el carril que haya utilizado para el primer adelantamiento, a condición de cerciorarse de que puede hacerlo sin molestia indebida para los conductores de vehículos más rápidos que circulen detrás del suyo.

b) Sin embargo, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán disponer que los preceptos del presente párrafo no sean aplicables a los conductores de ciclos, ciclomotores, motocicletas y vehículos que no se consideren automóviles a los efectos de la presente Convención, así como a los conductores de automóviles cuyo peso máximo autorizado sea superior a 3.500 kg (7.700 libras) o cuya velocidad máxima por construcción no pueda exceder de 40 km (25 millas) por hora.

6. Cuando las disposiciones del apartado a) del párrafo 5 del presente artículo sean aplicables y la densidad de la circulación sea tal que los vehículos no solamente ocupen toda la anchura de la calzada reservada al sentido de su marcha, sino que sólo puedan circular a una velocidad que dependa de la del vehículo que les preceda en la fila que sigan,

- a) sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 9 del presente artículo, el hecho de que los vehículos de una fila circulen más de prisa que los vehículos de otra fila no será considerado como un adelantamiento a los efectos del presente artículo;
- b) un conductor que no se encuentre en el carril más próximo al borde de la calzada correspondiente al lado de la circulación no deberá cambiar de carril más que para prepararse a girar a la derecha o a la izquierda o a estacionar. Se exceptúan los cambios de carril que deben realizar los conductores en cumplimiento de la legislación nacional resultante de la aplicación de las disposiciones del apartado b) del párrafo 5 del presente artículo.

7. En los casos de circulación en fila descritos en los párrafos 5 y 6 del presente artículo, cuando los carriles estén delimitados sobre la calzada por marcas longitudinales, los conductores no deberán circular sobre esas marcas.

8. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 2 del presente artículo, y de otras restricciones que las Partes Contratantes o sus subdivisiones establecieren en materia de adelantamientos en encrucijadas y pasos a nivel, ningún conductor de vehículo deberá adelantar a un vehículo que no sea un ciclo de dos ruedas, un ciclomotor de dos ruedas o una motocicleta de dos ruedas sin sidecar,

- a) inmediatamente antes y durante el paso de una encrucijada que no sea una plaza de circulación giratoria, salvo
 - i) en el caso previsto en el apartado b) del párrafo 1 del presente artículo;
 - ii) en el caso de que la vía en que tenga lugar el adelantamiento goce de prioridad en la encrucijada;
 - iii) en el caso de que la circulación esté regulada en la encrucijada por un agente de la circulación o por semáforos;
- b) inmediatamente antes y durante el cruce de los pasos a nivel que no tengan barreras ni semibarreras, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán, sin embargo, permitir este adelantamiento en los pasos a nivel en que la circulación esté regulada por semáforos que tengan una señal positiva que permita el paso de vehículos.

9. Un vehículo no deberá adelantar a otro que se aproxime a un paso de peatones delimitado por marcas sobre la calzada o señalizado como tal o que esté parado en la vertical de este paso, salvo que lo haga a una velocidad suficientemente reducida para poder detenerse en el acto si se encontrara en el paso un peatón. Nada de lo dispuesto en el presente párrafo podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes o sus subdivisiones prohibir el adelantamiento a partir de una distancia determinada antes del paso de peatones, o imponer condiciones más estrictas al conductor de un vehículo que se proponga adelantar a otro vehículo parado inmediatamente antes de dicho paso.

10. Todo conductor que se aperciba de que otro que le sigue tiene el propósito de adelantarlo deberá, salvo en el caso previsto en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 16 de la presente Convención, arrimarse al borde de la calzada correspondiente al lado de la circulación, sin acelerar su marcha. Cuando la anchura insuficiente de la calzada, su perfil o su estado no permitan, teniendo en cuenta la densidad de la circulación en sentido contrario, adelantar con facilidad y sin peligro a un vehículo lento, de grandes dimensiones u obligado a respetar un límite de velocidad, el conductor de este último vehículo deberá aminorar su marcha y, si fuera necesario, apartarse cuanto antes para dejar paso a los vehículos que le sigan.

11. a) Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán, en las calzadas de un solo sentido y en las de dos sentidos de circulación, cuando al menos dos carriles en los poblados y tres fuera de ellos estén reservados a la circulación en el mismo sentido y señalizados mediante marcas longitudinales:

- i) permitir que los vehículos que circulan por un carril adelanten por el lado correspondiente al de la circulación, a los que circulen por otro carril;

ii) disponer que no se apliquen las disposiciones del párrafo 3 del artículo 10 de la presente Convención;

a condición de que se impongan restricciones adecuadas a la posibilidad de cambiar de carril;

b) En el caso previsto en el apartado a) del presente párrafo, y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 9 del presente artículo, esta maniobra no se considerará un adelantamiento a los efectos de la presente Convención.

Artículo 12. CRUCE

1. Para cruzar, todo conductor deberá dejar libre una distancia lateral suficiente y, si fuera preciso, ceñirse hacia el borde de la calzada correspondiente al lado de la circulación; si, al proceder así, su avance se encontrara entorpecido por un obstáculo o por la presencia de otros usuarios de la vía, deberá aminorar la marcha y, si fuera preciso, detenerse para dejar paso al usuario o usuarios que vengan en sentido contrario.

2. En las vías de montaña y vías de gran pendiente que tengan características análogas, en las que sea imposible o difícil cruzar a otro vehículo, el conductor del vehículo descendente deberá apartarse para dejar paso a los vehículos ascendentes, excepto cuando la disposición a lo largo de la calzada de los refugios para permitir que los vehículos se aparten sea tal que, teniendo en cuenta la velocidad y posición de los vehículos, el vehículo ascendente disponga de un refugio delante de él y que uno de los vehículos se vería precisado a marchar hacia atrás si el ascendente no se apartara colocándose en este refugio. En el caso de que uno de los dos vehículos que vayan a cruzarse deba marchar hacia atrás para permitir el cruce, será el conductor del vehículo que desciende el que deberá hacer esta maniobra, a menos que la misma resulte evidentemente más fácil para el conductor del vehículo que sube. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán, sin embargo, para ciertos vehículos o ciertas vías o tramos de vía, prescribir reglas especiales diferentes de las del presente párrafo.

Artículo 13. VELOCIDAD Y DISTANCIA ENTRE VEHÍCULOS

1. Todo conductor de vehículo deberá tener en toda circunstancia el dominio de su vehículo, de manera que pueda acomodarse a las exigencias de la prudencia y estar en todo momento en condiciones de efectuar todas las maniobras necesarias. Al regular la velocidad de su vehículo, deberá tener constantemente en cuenta las circunstancias, en especial la disposición del terreno, el estado de la vía, el estado y carga de su vehículo, las condiciones atmosféricas y la densidad de la circulación, de tal forma que pueda detener su vehículo dentro de los límites de su campo de visibilidad hacia adelante, así como ante cualquier obstáculo previsible. Deberá disminuir la velocidad y, si fuera preciso, detenerse tantas veces como las circunstancias lo impongan, especialmente cuando la visibilidad no sea buena.

2. Ningún conductor debe entorpecer la marcha normal de los demás vehículos circulando, sin causa justificada, a una velocidad anormalmente reducida.

3. El conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar libre entre uno y otro una distancia de seguridad suficiente para poder evitar una colisión en caso de disminución brusca de la velocidad o detención súbita del vehículo que le precede.

4. A fin de facilitar el adelantamiento, fuera de los poblados los conductores de vehículos o de conjuntos de vehículos de más de 3.500 kg (7.700 libras) de peso máximo autorizado, o de más de 10 m (33 pies) de longitud total, deberán, salvo cuando adelanten o se dispongan a adelantar, mantenerse a una distancia adecuada de los vehículos de motor que les precedan, de manera que quede libre delante del vehículo adelantado. Sin embargo, esta disposición no será aplicable ni cuando la circulación sea muy densa ni cuando esté prohibido el adelantamiento. Además:

- a) las autoridades competentes podrán establecer que esta disposición no se aplique a ciertos convoyes de vehículos o en las vías en que haya dos carriles para el sentido de circulación de que se trate;
- b) las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán fijar cifras diferentes de las mencionadas en el presente párrafo con respecto a las características de los vehículos afectados por la disposición del presente párrafo.

5. Ninguna disposición de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes o sus subdivisiones prescribir limitaciones generales o locales de velocidad para todos los vehículos o para ciertas categorías de vehículos, o para prescribir en ciertas vías o en ciertas categorías de vías velocidades mínimas y máximas, o solamente velocidades mínimas o máximas o para prescribir distancias mínimas justificadas por la presencia en la vía de determinadas categorías de vehículos que presenten un peligro especial, sobre todo debido a su peso o a su carga.

Artículo 14. NORMAS GENERALES PARA LAS MANIOBRAS

1. Todo conductor que quiera ejecutar una maniobra, tal como salir de una fila de vehículos estacionados o entrar en ella, desplazarse a la derecha o a la izquierda en la calzada, girar a la izquierda o a la derecha para tomar otra vía o para entrar en una propiedad colindante, no comenzará a ejecutar esta maniobra hasta después de haberse cerciorado de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios de la vía que le sigan, le precedan o vayan a cruzarse con él, teniendo en cuenta su posición, su dirección y su velocidad.

2. Todo conductor que desee dar media vuelta o marchar hacia atrás, no comenzará a ejecutar esta maniobra hasta después de haberse cerciorado de que puede hacerlo sin poner en peligro a los usuarios de la vía o constituir un obstáculo para ellos.

3. Antes de girar o de efectuar una maniobra que implique un desplazamiento lateral, el conductor deberá indicar su propósito en forma clara y con la debida antelación por medio del indicador o los indicadores de dirección de su vehículo o, en su defecto, si fuera posible, haciendo una señal apropiada con el brazo. La señal del indicador o de los indicadores de dirección deberá seguir haciéndose durante todo el tiempo que dure la maniobra y deberá cesar en cuanto la misma termine.

Artículo 15. NORMAS ESPECIALES RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS DE LOS SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTES COLECTIVOS

Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que en los poblados, con el fin de facilitar la circulación de los vehículos de los servicios

regulares de transportes colectivos, los conductores de los demás vehículos, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 17 de la presente Convención, reduzcan su velocidad y, si fuera preciso, se detengan para que aquellos vehículos de transporte colectivo puedan efectuar la maniobra necesaria para proseguir su marcha a la salida de las paradas señalizadas como tales. Las disposiciones que en este sentido adopten las Partes Contratantes o sus subdivisiones no modifican en absoluto la obligación que tienen los conductores de vehículos de transportes colectivos de adoptar las precauciones necesarias para evitar todo riesgo de accidente, después de haber anunciado por medio de sus indicadores de dirección su propósito de reanudar la marcha.

Artículo 16. CAMBIO DE DIRECCIÓN

1. Antes de girar a la derecha o a la izquierda para entrar en otra vía o en una propiedad colindante, todo conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 7 y en el artículo 14 de la presente Convención, deberá:

- a) si quiere salir de la vía por el lado correspondiente al de la circulación, arrimarse todo lo posible al borde de la calzada correspondiente y ejecutar su maniobra en el menor espacio posible;
- b) si quiere salir de la vía por el otro lado, y sin perjuicio de cualquier otra disposición que las Partes Contratantes o sus subdivisiones pudieran dictar para los ciclos y los ciclomotores, ceñirse todo lo posible al eje de la calzada, si se trata de una calzada de circulación en dos sentidos, o al borde de la calzada opuesto al correspondiente al lado de la circulación, si se trata de una calzada de un solo sentido, y, si quiere entrar en otra vía de circulación en dos sentidos, efectuar su maniobra entrando en la calzada de esa otra vía por el lado correspondiente al de la circulación.

2. Durante su maniobra de cambio de dirección, el conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21 de la presente Convención por lo que se refiere a los peatones, deberá ceder el paso a los vehículos que circulen en sentido contrario por la calzada de la que vaya a salir y a los ciclos y ciclomotores que circulen por las pistas para ciclistas que atraviesen la calzada a la que vaya a entrar.

Artículo 17. DISMINUCIÓN DE LA MARCHA

1. Ningún conductor de vehículo deberá frenar bruscamente, a menos que razones de seguridad le obliguen a ello.

2. Todo conductor que quiera disminuir considerablemente la velocidad de su vehículo deberá antes cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo ni molestia indebida para otros conductores, a no ser que esta disminución de velocidad sea motivada por un peligro inminente. Además, a menos que se haya cerciorado de que no le sigue ningún vehículo o que el vehículo que le sigue se encuentra muy alejado, deberá indicar su propósito en forma clara y con la debida antelación, haciendo con el brazo una señal apropiada; sin embargo, esta disposición no se aplicará si la indicación de disminución de la velocidad se hace encendiendo las luces de frenado de su vehículo definidas en el párrafo 31 del anexo 5 de la presente Convención.

Artículo 18. ENCRUCIJADAS Y OBLIGACIÓN DE CEDER EL PASO

1. Todo conductor que llegue a una encrucijada deberá proceder con toda la prudencia que exijan las circunstancias. El conductor de un vehículo deberá, en especial, conducir a una velocidad tal que tenga la posibilidad de detenerse para dejar pasar a los vehículos que tengan la prioridad de paso.

2. Todo conductor que salga de un sendero o de un camino de tierra para entrar en una vía que no sea un sendero ni un camino de tierra, estará obligado a ceder el paso a los vehículos que circulen por dicha vía. A los fines del presente artículo, en las legislaciones nacionales podrán definirse los términos « sendero » y « camino de tierra ».

3. Todo conductor que salga de una propiedad colindante para entrar en una vía estará obligado a ceder el paso a los vehículos que circulen por dicha vía.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 7 del presente artículo:

- a) en los países donde se circule por la derecha, en las encrucijadas que no sean las previstas en el párrafo 2 del presente artículo y en los párrafos 2 y 4 del artículo 25 de la presente Convención, todo conductor estará obligado a ceder el paso a los vehículos que vengan por su derecha;
- b) las Partes Contratantes o sus subdivisiones en cuyo territorio se circule por la izquierda podrán reglamentar la prioridad de paso en las encrucijadas como estimen conveniente.

5. Aun en el caso de que los semáforos se lo permitan, ningún conductor deberá entrar en una encrucijada si la circulación estuviera obstruida de tal manera que posiblemente quedaría inmovilizado en dicha encrucijada, entorpeciendo o impidiendo de este modo la circulación transversal.

6. Todo conductor que haya penetrado en una encrucijada, en la que la circulación esté regulada por semáforos, podrá salir de ella sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la circulación de los demás usuarios que avancen en el sentido en que se permite la circulación.

7. En las encrucijadas los conductores de vehículos que no se desplacen sobre rieles tendrán la obligación de ceder el paso a los vehículos que se desplacen sobre ellos.

Artículo 19. PASOS A NIVEL

Todo usuario de la vía deberá extremar la prudencia en las proximidades de los pasos a nivel y al cruzarlos. En especial:

- a) todo conductor de vehículo deberá circular a velocidad moderada;
- b) sin perjuicio de la obligación de obedecer las indicaciones de detención de un semáforo o una señal acústica, ningún usuario de la vía deberá penetrar en un paso a nivel cuyas barreras o semibarreras estén atravesadas en la vía o cuyas barreras estén en movimiento para colocarse atravesadas o cuyas semibarreras estén levantándose;
- c) si un paso a nivel no estuviera provisto de barreras, semibarreras ni semáforos, ningún usuario de la vía deberá penetrar en él sin antes haberse cerciorado de que no se acerca ningún vehículo que circule sobre rieles;

- d) ningún usuario de la vía deberá demorar indebidamente el cruce de un paso a nivel; en caso de inmovilización forzosa de un vehículo, su conductor deberá esforzarse por colocarlo fuera de la línea férrea y, si no lo consiguiera, deberá adoptar inmediatamente todas las medidas a su alcance para que los maquinistas de los vehículos que circulen sobre rieles sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación.

Artículo 20. REGLAS APLICABLES A LOS PEATONES

1. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán establecer que las disposiciones del presente artículo sólo sean aplicables a aquellos casos en que la circulación de peatones por la calzada sea peligrosa para la circulación de vehículos o la entorpezca.

2. Si en el borde de la calzada hay aceras o arcenes transitables por peatones, éstos deberán utilizarlos. Sin embargo, tomando las precauciones necesarias:

- a) los peatones que empujen o que lleven objetos voluminosos podrán utilizar la calzada, si su circulación por la acera o el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones;
- b) los grupos de peatones conducidos por un monitor o que formen un cortejo podrán circular por la calzada.

3. Si no es posible utilizar las aceras o arcenes, o si éstos no existen, los peatones podrán circular por la calzada; cuando exista una pista para ciclistas y cuando la densidad de la circulación lo permita, podrán circular por esa pista, pero sin entorpecer el paso de los ciclistas y de los ciclomotoristas.

4. Cuando circulen peatones por la calzada con arreglo a los párrafos 2 y 3 del presente artículo, deberán hacerlo lo más cerca posible del borde de la calzada.

5. Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan lo siguiente: los peatones que circulen por la calzada deberán transitar por el lado opuesto al correspondiente al de la circulación, si pueden hacerlo con seguridad; sin embargo, las personas que vayan empujando un ciclo, un ciclomotor o una motocicleta deberán transitar en todos los casos por el lado de la calzada correspondiente al de la circulación y lo mismo deberán hacer los grupos de peatones conducidos por un monitor o que formen un cortejo. Salvo en el caso de que formen un cortejo, los peatones que circulen por la calzada de noche o con mala visibilidad, o de día si la densidad de la circulación de los vehículos lo exige, deberán en la medida de lo posible ir en una sola fila, uno tras de otro.

6. a) Los peatones no deberán penetrar en una calzada para atravesarla sin tomar las debidas precauciones y deberán utilizar los pasos de peatones cuando exista alguno en las inmediaciones.

b) Para atravesar por un paso de peatones señalizado como tal o delimitado por marcas sobre la calzada,

- i) si el paso estuviera dotado de semáforos de peatones, éstos deberán obedecer las indicaciones de las luces;
- ii) si el paso no estuviera dotado de esa señalización, pero la circulación de los vehículos estuviera regulada por semáforos o por un agente de la circulación,

los peatones ne deberán penetrar en la calzada mientras el semáforo o el ademán del agente de la circulación indiquen que los vehículos pueden pasar por la calzada;

iii) en los restantes pasos de peatones, los peatones no deberán penetrar en la calzada sin tener en cuenta la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen.

c) Para atravesar fuera de un paso de peatones señalizado como tal o delimitado por marcas sobre la calzada, los peatones no deberán penetrar en la calzada sin antes haberse cerciorado de que pueden hacerlo sin entorpecer la circulación de los vehículos.

d) Una vez iniciada la travesía de una calzada, los peatones no deberán alargar su recorrido, demorarse o detenerse en ella sin necesidad.

7. No obstante, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán dictar disposiciones más estrictas respecto de los peatones que atraviesan la calzada.

Artículo 21. COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES RESPECTO DE LOS PEATONES

1. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 1 del artículo 7, del párrafo 9 del artículo 11 y del párrafo 1 del artículo 13 de la presente Convención, cuando exista en la calzada un paso de peatones señalizado como tal o delimitado por marcas sobre la calzada:

a) si la circulación de los vehículos está regulada en ese paso por un semáforo o por un agente de la circulación, los conductores deberán detenerse, cuando les esté prohibido pasar, antes de penetrar en el paso, y, cuando les esté permitido pasar, no deberán obstruir ni estorbar el tránsito de los peatones que hayan empezado a cruzar y atraviesen el paso en las condiciones previstas en el artículo 20 de la presente Convención; si los conductores giran para penetrar en otra vía en cuya entrada se encuentre un paso de peatones, sólo podrán hacerlo a marcha lenta y dejando pasar, deteniéndose con ese fin en caso necesario, a los peatones que hayan empezado o empiecen a cruzar en las condiciones previstas en el párrafo 6 del artículo 20 de la presente Convención;

b) si la circulación de los vehículos no estuviera regulada en ese paso por un semáforo ni por un agente de la circulación, los conductores deberán acercarse al paso moderando la marcha lo suficiente para no poner en peligro a los peatones que han entrado o que entren en él; en caso necesario, deberán detenerse para dejarlos pasar.

2. Los conductores que tengan el propósito de adelantar, por el lado correspondiente al de la circulación, a un vehículo de transporte público en una parada señalizada como tal, deberán reducir la velocidad de sus vehículos y detenerse si fuere preciso para permitir que los viajeros puedan subir o bajar de dicho vehículo.

3. Nada de lo dispuesto en el presente artículo podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes o a sus subdivisiones:

— imponer al conductor de un vehículo la obligación de detenerse cada vez que un peatón esté cruzando o vaya a cruzar por un paso de peatones señali-

zado como tal o delimitado por marcas sobre la calzada en las condiciones previstas en el artículo 20 de la presente Convención; o

- disponer que el conductor deberá abstenerse de impedir o estorbar el tránsito de los peatones que estén atravesando la calzada en una encrucijada, o antes de ella, aunque no haya en ese lugar ningún paso de peatones señalado como tal o delimitado por marcas sobre la calzada.

Artículo 22. REFUGIOS EN LA CALZADA

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10 de la presente Convención, todo conductor podrá dejar a su derecha o a su izquierda los refugios, mojones y demás dispositivos instalados en la calzada por la que circule, con excepción de los casos siguientes:

- a) cuando una señal imponga el paso por uno de los lados del refugio, del mojón o del dispositivo;
- b) cuando el refugio, el mojón o el dispositivo esté instalado en medio de una calzada con circulación en dos sentidos, en cuyo caso, el conductor deberá dejar el refugio, el mojón o el dispositivo del lado contrario al correspondiente al de la circulación.

Artículo 23. PARADA Y ESTACIONAMIENTO

1. Fuera de los poblados, los vehículos y animales parados o estacionados deberán estar situados, en la medida de lo posible, fuera de la calzada. No deberán estar situados en las pistas para ciclistas ni, salvo cuando lo permita la legislación nacional aplicable, en las aceras o los andenes especialmente preparados para peatones.

2. a) Los animales y vehículos parados o estacionados en la calzada deberán estar situados lo más cerca posible del borde de la misma. Un conductor no deberá parar su vehículo ni estacionarlo en una calzada más que en el lado correspondiente al de la circulación; no obstante, estará autorizado a pararlo o estacionarlo en el otro lado cuando, debido a la presencia de rieles, no sea posible hacerlo en el lado correspondiente al de la circulación. Además, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán:

- i) no prohibir la parada y el estacionamiento en cualquier lado bajo ciertas condiciones, especialmente si hubiera señales viales que prohibieran la parada en el lado de la circulación;
- ii) en las calzadas de sentido único, autorizar la parada y el estacionamiento en el lado contrario, simultáneamente o no con la parada y el estacionamiento en el lado de la circulación;
- iii) autorizar la parada y el estacionamiento en el centro de la calzada en lugares especialmente indicados.

b) Salvo disposiciones contrarias previstas por la legislación nacional, ningún vehículo podrá pararse ni estacionarse en doble fila en la calzada, exceptuados los ciclos de dos ruedas, los ciclomotores de dos ruedas y las motocicletas de dos ruedas sin sidecar. Los vehículos parados o estacionados deberán situarse paralelamente al borde de la calzada, a menos que la disposición del terreno permita otra colocación.

3. a) Están prohibidos toda parada y todo estacionamiento de vehículos en la calzada:

- i) en los pasos de peatones, en los pasos para ciclistas y en los pasos a nivel;
- ii) en los rieles de tranvías o de ferrocarril, que pasen por la vía, o tan cerca de estos rieles que pudieran entorpecer la circulación de los tranvías o de los trenes, así como, a reserva de la posibilidad para las Partes Contratantes o sus subdivisiones de prever disposiciones contrarias, en las aceras y en las pistas para ciclistas;

b) Toda parada y todo estacionamiento de un vehículo están prohibidos en todo lugar en que puedan constituir un peligro, especialmente:

- i) bajo los pasos superiores y en los túneles, salvo, eventualmente, en lugares especialmente indicados;
- ii) en la calzada, en la proximidad de los cambios de rasante y en las curvas cuando no haya visibilidad suficiente para que los demás vehículos puedan adelantar sin peligro, teniendo en cuenta la velocidad de los vehículos en el tramo de vía de que se trate;
- iii) en la calzada a la altura de una marca longitudinal, cuando no se aplique el inciso ii) del apartado b) del presente párrafo, pero la anchura de la calzada entre la marca y el vehículo sea inferior a 3 m (10 pies) y esa marca indique la prohibición de rebasarla para los vehículos que lleguen a ella por el mismo lado;

c) Está prohibido todo estacionamiento de vehículos en la calzada:

- i) en las inmediaciones de los pasos a nivel, de las encrucijadas y de las paradas de autobús, de trolebús o de vehículos sobre rieles, a las distancias que determine la legislación nacional;
- ii) delante de las entradas para vehículos de las propiedades;
- iii) en todo lugar donde el vehículo estacionado impida el acceso a otro vehículo regularmente estacionado o la salida de tal vehículo;
- iv) en la calzada central de las vías de tres calzadas y, fuera de los poblados, en las calzadas de las vías que una señalización adecuada indique que tienen el carácter de vías con prioridad;
- v) en lugares tales que el vehículo estacionado impida la vista de señales viales o semáforos a los usuarios de la vía.

4. Un conductor no deberá abandonar su vehículo o sus animales sin haber adoptado todas las precauciones necesarias para evitar cualquier accidente, ni, en el caso de un automóvil, para impedir su uso sin autorización.

5. Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que todo vehículo de motor, exceptuados los ciclomotores de dos ruedas y las motocicletas de dos ruedas sin sidecar, así como todo remolque, enganchado o no, que se encuentre inmovilizado en la calzada fuera de un poblado, deberá estar señalado a distancia al menos por medio de un dispositivo apropiado colocado en el lugar más indicado para advertir con suficiente antelación a los demás conductores que se aproximen:

- a) cuando el vehículo esté inmovilizado de noche en la calzada en condiciones tales que los conductores que se aproximen no puedan darse cuenta del obstáculo que éste constituye;
- b) cuando, en otros casos, el conductor se haya visto obligado a inmovilizar su vehículo en un lugar en que esté prohibida la parada.

6. Nada en el presente artículo podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes o a sus subdivisiones prescribir nuevas prohibiciones relativas al estacionamiento y la parada.

Artículo 24. APERTURA DE LAS PORTEZUELAS

Está prohibido abrir la portezuela de un vehículo, dejarla abierta o apearse del vehículo, sin antes haberse cerciorado de que ello no constituye un peligro para otros usuarios de la vía.

Artículo 25. AUTOPISTAS Y VÍAS DE CARÁCTER SIMILAR

1. En las autopistas y, si la legislación nacional así lo dispone, en las vías especiales de entrada y salida de las mismas:

- a) está prohibida la circulación de peatones, animales, ciclos, ciclomotores no asimilados a las motocicletas y de todos los vehículos, salvo los automóviles y sus remolques, así como de los automóviles o sus remolques que, por construcción, no puedan alcanzar en llano una velocidad fijada por la legislación nacional;
- b) está prohibido a los conductores:
 - i) parar sus vehículos o estacionarlos fuera de los lugares de estacionamiento señalizados; en caso de inmovilización forzosa de un vehículo, su conductor deberá esforzarse por colocarlo fuera de la calzada y también fuera del arcén; si no lo consiguiera, deberá señalar inmediatamente a distancia la presencia del vehículo para advertir con suficiente antelación a los otros conductores que se acerquen;
 - ii) dar media vuelta, marchar hacia atrás o penetrar en la franja divisoria central o en los pasos transversales entre las dos calzadas.

2. Los conductores que se incorporen a una autopista deberán:

- a) si no existe carril de aceleración en la prolongación de la vía de acceso, ceder el paso a los vehículos que circulen por la autopista;
- b) si existe carril de aceleración, utilizarlo e incorporarse a la circulación de la autopista respetando las disposiciones de los párrafos 1 y 3 del artículo 14 de la presente Convención.

3. Los conductores que abandonen la autopista deberán, con suficiente antelación, circular por el carril situado al mismo lado que la salida de la autopista y penetrar lo antes posible en el carril de deceleración, si existe.

4. A los efectos de la aplicación de los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo, se asimilan a las autopistas las demás vías reservadas a la circulación de automóviles señalizadas como tales y a las que no tengan acceso las fincas colindantes.

Artículo 26. REGLAS ESPECIALES APLICABLES A LOS CORTEJOS
Y A LOS INVÁLIDOS

1. Está prohibido a los usuarios de la vía cortar las columnas militares, los grupos de escolares que circulen en fila bajo la dirección de un monitor y los demás cortejos.

2. Los inválidos que se desplacen en sillas de ruedas movidas por ellos mismos o que circulen a velocidad de paso humano podrán utilizar las aceras y los arcones transitables.

Artículo 27. REGLAS ESPECIALES APLICABLES A LOS CICLISTAS,
A LOS CICLOMOTORISTAS Y A LOS MOTOCICLISTAS

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 10 de la presente Convención, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán no prohibir que los ciclistas circulen de dos o más en fondo.

2. Está prohibido a los ciclistas circular sin sujetar el manillar por lo menos con una mano, ir remolcados de otro vehículo o transportar, arrastrar o empujar objetos que estorben la conducción o sean peligrosos para los demás usuarios de la vía. Las mismas disposiciones se aplicarán a los ciclomotoristas y a los motociclistas, pero además éstos deberán sujetar el manillar con las dos manos, salvo eventualmente para dar la indicación de maniobra descrita en el párrafo 3 del artículo 14 de la presente Convención.

3. Está prohibido a los ciclistas y a los ciclomotoristas transportar pasajeros en su vehículo, pero las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán no exigir el cumplimiento de esta disposición, y en particular autorizar el transporte de pasajeros en el asiento o los asientos suplementarios instalados a tal efecto en el vehículo. Sólo estará permitido a los motociclistas transportar pasajeros en el sidecar, si lo hubiere, y en el asiento suplementario eventualmente montado detrás del conductor.

4. Cuando exista una pista para ciclistas, las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán prohibir a los ciclistas que circulen por el resto de la calzada. En el mismo caso, podrán autorizar a los ciclomotoristas a que circulen por la pista para ciclistas y, si lo juzgan conveniente, prohibirles circular por el resto de la calzada.

Artículo 28. SEÑALES ACÚSTICAS Y ÓPTICAS

1. Sólo se podrá hacer uso de las señales acústicas:

- a) para hacer las advertencias necesarias a fin de evitar un accidente;
- b) fuera de los poblados, cuando proceda advertir a un conductor que se tiene el propósito de adelantarlo.

La emisión de sonidos por los aparatos acústicos avisadores no debe durar más de lo necesario.

2. Entre el anochecer y el amanecer, los conductores de automóviles podrán emplear las señales ópticas definidas en el párrafo 5 del artículo 33 de la presente Convención, en lugar de las señales acústicas. También podrán utilizarlas de día con el fin indicado en el apartado b) del párrafo 1 del presente artículo, si así lo aconsejan las circunstancias.

3. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán autorizar también en los poblados el empleo de señales ópticas con el fin indicado en el apartado *b)* del párrafo 1 del presente artículo.

Artículo 29. VEHÍCULOS SOBRE RIELES

1. Cuando una línea férrea pase por una calzada, todo usuario de la vía deberá, al acercarse un tranvía u otro vehículo que circule sobre rieles, apartarse de ella lo antes posible para dejar paso a este vehículo.

2. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán adoptar para la circulación vial de los vehículos que se desplazan sobre rieles, así como para el cruce o adelantamiento de estos vehículos, reglas especiales distintas de las previstas en el presente capítulo. No obstante, las Partes Contratantes o sus subdivisiones no podrán adoptar disposiciones incompatibles con las del párrafo 7 del artículo 18 de la presente Convención.

Artículo 30. CARGA DE LOS VEHÍCULOS

1. Si se fija para un vehículo un peso máximo autorizado, su peso en carga no deberá nunca exceder del peso máximo autorizado.

2. La carga de un vehículo deberá estar acondicionada y, de ser preciso, sujeta de modo que:

- a)* no ponga en peligro a personas ni cause daños a propiedades públicas o privadas, y en especial no arrastre por la vía ni caiga sobre ésta;
- b)* no estorbe la visibilidad del conductor ni comprometa la estabilidad o la conducción del vehículo;
- c)* no provoque ruido, polvo u otras incomodidades que se puedan evitar;
- d)* no oculte las luces, incluidas las luces de frenado y los indicadores de dirección, los dispositivos reflectantes, los números de matrícula y el signo distintivo del Estado de matrícula de que el vehículo debe estar provisto en virtud de la presente Convención o de la legislación nacional, ni oculte las señales hechas con el brazo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 14 o en el párrafo 2 del artículo 17 de la presente Convención.

3. Todos los accesorios, tales como cables, cadenas o lonas, que sirvan para acondicionar o proteger la carga, deberán sujetar bien ésta y estar sólidamente fijados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas para la carga en el párrafo 2 del presente artículo.

4. Las cargas que sobresalgan de la proyección en planta del vehículo por delante, por detrás o lateralmente deberán estar señaladas en forma bien visible en todos los casos en que su contorno pueda no ser percibido por los conductores de los demás vehículos; de noche esta señalización deberá hacerse hacia adelante por medio de una luz blanca y un dispositivo reflectante de color blanco y hacia atrás por medio de una luz roja y un dispositivo reflectante de color rojo. En especial, en los vehículos de motor,

- a)* las cargas que sobresalgan de la extremidad del vehículo más de 1 m (3 pies 4 pulgadas) por atrás o por delante deberán ser señaladas en todos los casos;
- b)* las cargas que sobresalgan lateralmente del gálibo del vehículo, de tal manera que su extremidad lateral se encuentre a más de 0,40 m (16 pulgadas) del

borde exterior de la luz delantera de posición del vehículo, deberán ser señaladas durante la noche hacia adelante, y también deberán señalarse durante la noche hacia atrás las cargas cuya extremidad lateral se encuentre a más de 0,40 m (16 pulgadas) del borde exterior de la luz de posición roja trasera del vehículo.

5. Lo dispuesto en el párrafo 4 del presente artículo no podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes o sus subdivisiones prohibir, limitar o someter a autorización especial los casos en que la carga sobresalga de los límites del vehículo a que se hace referencia en dicho párrafo 4.

Artículo 31. COMPORTAMIENTO EN CASO DE ACCIDENTE

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en las legislaciones nacionales sobre la obligación de prestar auxilio a los heridos, todo conductor o cualquier otro usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá:

- a) detenerse en cuanto le sea posible sin crear un nuevo peligro para la circulación;
- b) esforzarse por mantener la seguridad de la circulación en el lugar del accidente y, si hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona, evitar, siempre que no se ponga en peligro la seguridad de la circulación, la modificación del estado de las cosas y que desaparezcan las huellas que puedan ser útiles para determinar sobre quién recae la responsabilidad;
- c) si se lo pidieran otras personas implicadas en el accidente, comunicarles su identidad;
- d) si hubiera resultado herida o muerta alguna persona en el accidente, advertir a la policía y permanecer o volver al lugar del accidente hasta la llegada de ésta, a menos que hubiera sido autorizado por ella para abandonar el lugar o que debiera prestar auxilio a los heridos o ser él mismo atendido.

2. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán dejar de incluir en su legislación nacional la prescripción que figura en el apartado d) del párrafo 1 del presente artículo, cuando no se haya causado herida grave alguna y cuando ninguna de las personas implicadas en el accidente pida que se advierta a la policía.

Artículo 32. ALUMBRADO: REGLAS GENERALES

1. A los efectos del presente artículo, el término « noche » abarca el intervalo comprendido entre el anochecer y el amanecer, así como los demás momentos en que no haya suficiente visibilidad debido, por ejemplo, a niebla, nevada, fuerte lluvia o al paso por un túnel.

2. De noche,

- a) todo vehículo de motor, con excepción de los ciclomotores y las motocicletas de dos ruedas sin sidecar, que se encuentre en una vía tendrá encendidas en la parte delantera por lo menos dos luces blancas o de color amarillo selectivo y en la parte trasera un número par de luces rojas, de conformidad con las disposiciones aplicables a los automóviles que figuran en los párrafos 23 y 24 del anexo 5; las legislaciones nacionales podrán, sin embargo, autorizar el uso de luces amarillas de posición en la parte delantera. Las disposiciones del presente apartado se aplicarán a los conjuntos formados por un vehículo

de motor y uno o varios remolques, debiendo entonces las luces rojas encontrarse en la parte trasera del último remolque; los remolques a los que se aplican las disposiciones del párrafo 30 del anexo 5 de la presente Convención llevarán en la parte delantera las dos luces blancas prescritas en dicho párrafo 30;

- b) todo vehículo, o conjunto de vehículos, al que no se apliquen las disposiciones del apartado a) del presente párrafo y que se encuentre en una vía, tendrá encendida por lo menos una luz blanca o de color amarillo selectivo dirigida hacia adelante y por lo menos una luz roja dirigida hacia atrás; si sólo hubiese una luz en la parte delantera y una luz en la parte trasera, esta luz estará colocada en el eje del vehículo o en el lado opuesto al correspondiente al de la circulación; si se trata de vehículos de tracción animal y de carros de mano, el dispositivo que emita estas luces podrá llevarlo el conductor o un acompañante que marche a ese lado del vehículo.

3. Las luces previstas en el párrafo 2 del presente artículo deberán ser de tal naturaleza que señalen efectivamente el vehículo a los demás usuarios de la vía; la luz delantera y la luz trasera no deben ser emitidas por la misma lámpara o el mismo dispositivo más que cuando las características del vehículo, y especialmente su escasa longitud, sean tales que esta prescripción pueda cumplirse en estas condiciones.

4. a) No obstante lo previsto en el párrafo 2 del presente artículo,

- i) dichas disposiciones no se aplicarán a los vehículos parados o estacionados en una vía iluminada de tal manera que sean claramente visibles a una distancia suficiente;
- ii) los vehículos de motor cuya longitud y anchura no excedan, respectivamente, de 6 m (20 pies) y de 2 m (6 pies, 6 pulgadas) y a los cuales no esté enganchado ningún vehículo podrán, cuando se paren o estacionen en una vía en el interior de un poblado, llevar encendida sólo una luz colocada en el lado del vehículo opuesto al borde de la calzada junto a la cual se halle parado o estacionado; esta luz será blanca o amarilla hacia adelante y roja o amarilla hacia atrás;
- iii) las disposiciones del apartado b) del mencionado párrafo 2 no se aplicarán ni a los ciclos de dos ruedas, ni a los ciclomotores de dos ruedas, ni a las motocicletas de dos ruedas sin sidecar no provistas de baterías, cuando se paren o estacionen en un poblado al borde de la calzada;

b) además, la legislación nacional podrá autorizar excepciones a las disposiciones del presente artículo respecto de:

- i) los vehículos parados o estacionados en lugares especiales fuera de la calzada;
- ii) los vehículos parados o estacionados en calles residenciales donde la circulación sea muy escasa.

5. Los vehículos no deberán, en ningún caso, llevar en la parte delantera luces, dispositivos reflectantes o materiales reflectantes rojos, ni llevar en la trasera luces, dispositivos reflectantes o materiales reflectantes blancos o de color amarillo selectivo; esta disposición no se aplicará ni al empleo de luces blancas o de color amarillo selectivo de marcha atrás, ni a la reflectorización de las cifras o letras de color claro de las placas traseras de matrícula o de los signos distintivos o de otras marcas distintivas que pueda exigir la legislación nacional

o del fondo claro de tales placas o signos, ni a las luces rojas giratorias o destellantes de ciertos vehículos que tengan prioridad de paso.

6. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán, en la medida en que lo estimen posible sin comprometer la seguridad de la circulación, autorizar en su legislación nacional excepciones a las disposiciones del presente artículo respecto de:

- a) los vehículos de tracción animal y los carros de mano;
- b) los vehículos de forma o naturaleza especial o empleados con fines y en condiciones especiales.

7. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que impida a la legislación nacional imponer a los grupos de peatones conducidos por un monitor o que formen un cortejo, así como a los conductores de cabezas de ganado, solas o en rebaño, o animales de tiro, carga o silla, que lleven, cuando circulen por la calzada en las circunstancias definidas en el apartado b) del párrafo 2 del presente artículo, un dispositivo reflectante o una luz; la luz reflejada o emitida deberá ser entonces bien blanca o de color amarillo selectivo hacia adelante y roja hacia atrás, o bien de color amarillo en los dos sentidos.

*Artículo 33. ALUMBRADO: NORMAS SOBRE EL EMPLEO DE LAS LUCES
PREVISTAS EN EL ANEXO 5*

1. El conductor de un vehículo provisto de las luces de carretera, luces de cruce o luces de posición definidas en el anexo 5 de la presente Convención utilizará estas luces en las condiciones siguientes cuando, en virtud del artículo 32 de la presente Convención, el vehículo deba llevar encendidas hacia adelante por lo menos una o dos luces blancas o de color amarillo selectivo:

- a) las luces de carretera no deberán encenderse ni en los poblados cuando la vía esté suficientemente iluminada, ni fuera de los poblados cuando la calzada esté iluminada en forma continua y esta iluminación baste para que el conductor pueda ver claramente hasta una distancia suficiente, ni cuando el vehículo esté parado;
- b) salvo que la legislación nacional autorice la utilización de las luces de carretera durante las horas del día en que la visibilidad sea reducida debido, por ejemplo, a niebla, nevada, fuerte lluvia o paso por un túnel, las luces de carretera no deberán encenderse o habrán de utilizarse de modo que se evite el deslumbramiento:
 - i) cuando un conductor vaya a cruzarse con otro vehículo; las luces, si se empleasen, deberán apagarse o utilizarse de modo que se evite el deslumbramiento a la distancia necesaria para que el conductor de ese otro vehículo pueda continuar su marcha sin dificultad ni peligro;
 - ii) cuando un vehículo siga a otro a escasa distancia; sin embargo, las luces de carretera podrán encenderse, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 del presente artículo, para indicar el propósito de adelantar en las condiciones previstas en el artículo 28 de la presente Convención;
 - iii) en toda circunstancia en que sea necesario no deslumbrar a los demás usuarios de la vía o a los usuarios de una vía acuática o de una línea férrea que vaya a lo largo de la vía;

- c) sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado *d)* del presente párrafo, las luces de cruce deberán encenderse cuando con arreglo a lo dispuesto en los apartados *a)* y *b)* del presente párrafo esté prohibido encender las luces de carretera y podrán utilizarse en lugar de estas últimas cuando alumbren lo suficiente para que el conductor pueda ver claramente hasta una distancia adecuada y para que otros usuarios de la vía puedan distinguir el vehículo a una distancia apropiada;
- d) las luces de posición deberán utilizarse simultáneamente con las luces de carretera, las luces de cruce y las luces de niebla. Podrán utilizarse solas cuando el vehículo esté parado o estacionado o cuando, en vías que no sean las autopistas ni las demás vías mencionadas en el párrafo 4 del artículo 25 de la presente Convención, haya suficiente luz para que el conductor pueda ver claramente hasta una distancia adecuada y para que los demás usuarios de la vía puedan distinguir el vehículo desde una distancia apropiada.

2. Cuando un vehículo esté provisto de las luces de niebla definidas en el anexo 5 de la presente Convención, sólo deberán utilizarse esas luces en caso de niebla, nevada o lluvia fuerte. No obstante lo dispuesto en el apartado *c)* del párrafo 1 del presente artículo, las luces de niebla se utilizarán entonces en sustitución de las luces de cruce; la legislación nacional podrá, sin embargo, autorizar en este caso la utilización simultánea de las luces de niebla y de las luces de cruce.

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, la legislación nacional podrá autorizar, aun en el caso de que no haya niebla, nevada ni lluvia fuerte, que se haga uso de las luces de niebla en vías estrechas con muchas curvas.

4. Ninguna disposición de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que impida a las legislaciones nacionales imponer la obligación de encender las luces de cruce en los poblados.

5. Las señales ópticas a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 28 consistirán en el encendido intermitente a cortos intervalos de las luces de cruce o en el encendido intermitente de las luces de carretera o el encendido alterno a cortos intervalos de las luces de cruce y de carretera.

Artículo 34. EXCEPCIONES

1. En cuanto los dispositivos productores de señales especiales, ópticas y acústicas, de un vehículo que tenga prioridad de paso indiquen la proximidad de ese vehículo, todo usuario de la vía deberá dejar libre el paso por la calzada y, si fuera necesario, detenerse.

2. Las legislaciones nacionales podrán establecer que los conductores de vehículos que tengan prioridad de paso no estarán obligados, cuando su paso sea anunciado por los dispositivos de señalización especiales del vehículo y siempre que no pongan en peligro a los demás usuarios de la vía, a respetar en su totalidad o en parte las disposiciones del presente capítulo II, con excepción de las del párrafo 2 del artículo 6.

3. Las legislaciones nacionales podrán determinar en qué medida el personal que trabaje en la construcción, reparación o conservación de vías, con inclusión de los conductores de las máquinas empleadas en las obras, no estará

obligado, siempre que observe todas las precauciones necesarias, a respetar durante su trabajo las disposiciones del presente capítulo II.

4. Para adelantar o cruzar las máquinas a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente artículo mientras participen en los trabajos que se efectúen en la vía, los conductores de los demás vehículos podrán dejar de observar las disposiciones de los artículos 11 y 12 de la presente Convención en la medida necesaria y a condición de adoptar todas las precauciones del caso.

CAPÍTULO III. CONDICIONES QUE HAN DE REUNIR LOS AUTOMÓVILES Y LOS REMOLQUES PARA SER ADMITIDOS EN CIRCULACIÓN INTERNACIONAL

Artículo 35. MATRÍCULA

1. a) Para poder acogerse a las disposiciones de la presente Convención, todo automóvil en circulación internacional y todo remolque, que no sea un remolque ligero, enganchado a un automóvil deberán estar matriculados por una Parte Contratante o por una de sus subdivisiones, y el conductor del automóvil deberá estar provisto de un certificado válido acreditativo de esta matrícula, expedido ya sea por una autoridad competente de esa Parte Contratante o de su subdivisión, ya sea, en nombre de la Parte Contratante o de la subdivisión, por la asociación que ésta haya habilitado al efecto. El certificado, denominado certificado de matrícula, contendrá por lo menos:

- un número de orden, llamado número de matrícula, cuya composición se indica en el anexo 2 de la presente Convención;
- la fecha de la primera matrícula del vehículo;
- el nombre completo y el domicilio del titular del certificado;
- el nombre o la marca de fábrica del constructor del vehículo;
- el número de orden del chasis (número de fabricación o número de serie del constructor);
- si se trata de un vehículo destinado al transporte de mercancías, el peso máximo autorizado;
- el plazo de validez, si no fuese ilimitado.

Las indicaciones que aparezcan en el certificado figurarán únicamente en caracteres latinos o en cursiva llamada inglesa o aparecerán repetidas en dichos caracteres.

b) Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán, sin embargo, disponer que en los certificados expedidos en su territorio se indique el año de fabricación en lugar de la fecha de la primera matrícula.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, un vehículo articulado, no desacoplado, mientras esté en circulación internacional quedará acogido a las disposiciones de la presente Convención aunque sólo exista para ese vehículo una sola matrícula y se haya expedido un solo certificado para el tractor y el semirremolque que lo forman.

3. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que limite el derecho de las Partes Contratantes o sus subdivisiones a exigir al conductor, en el caso de un vehículo en circulación

internacional no matriculado a nombre de ninguno de los ocupantes del mismo, que justifique su derecho a la posesión del vehículo.

4. Se recomienda que las Partes Contratantes, que aún no lo tengan, establezcan un servicio que a escala nacional o regional se encargue de llevar un registro de los automóviles matriculados y centralizar, por vehículo, los datos contenidos en cada certificado de matrícula.

Artículo 36. NÚMERO DE MATRÍCULA

1. Todo automóvil en circulación internacional deberá llevar su número de matrícula en la parte delantera y en la parte trasera; sin embargo, las motocicletas sólo tendrán que llevar este número en la parte trasera.

2. Todo remolque matriculado, en circulación internacional, deberá llevar en la parte trasera su número de matrícula. En el caso de un automóvil que arrastre uno o más remolques, el remolque o el último de los remolques, si no estuvieren matriculados, llevarán el número de matrícula del vehículo tractor.

3. La composición y la forma en que haya de colocarse el número de matrícula, a que se refiere el presente artículo, se ajustarán a las disposiciones del anexo 2 de la presente Convención.

Artículo 37. SIGNO DISTINTIVO DEL ESTADO DE MATRICULACIÓN

1. Todo automóvil en circulación internacional deberá llevar en la parte trasera, además de su número de matrícula, un signo distintivo del Estado donde haya sido matriculado.

2. Todo remolque enganchado a un automóvil y que, en virtud del artículo 36 de la presente Convención, deba llevar en la parte trasera un número de matrícula deberá también llevar en la parte trasera el signo distintivo del Estado que haya expedido este número de matrícula. Las disposiciones del presente párrafo se aplicarán incluso en el caso de que el remolque esté matriculado en un Estado que no sea el Estado de matrícula del automóvil al que esté enganchado; si el remolque no está matriculado, deberá llevar en la parte trasera el distintivo del Estado de matrícula del vehículo tractor, excepto cuando circule en este Estado.

3. La composición y la forma en que haya de colocarse el signo distintivo a que se refiere el presente artículo se ajustarán a las disposiciones del anexo 3 de la presente Convención.

Artículo 38. MARCAS DE IDENTIFICACIÓN

Todo automóvil y todo remolque en circulación internacional deberán llevar las marcas de identificación definidas en el anexo 4 de la presente Convención.

Artículo 39. DISPOSICIONES TÉCNICAS

Todo vehículo, todo remolque y todo conjunto de vehículos en circulación internacional deberán cumplir todas las disposiciones del anexo 5 de la presente Convención. Deberán estar además en buen estado de marcha.

Artículo 40. DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Durante diez años a partir de la entrada en vigor de la presente Convención, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 47, los remolques en circu-

lación internacional, cualquiera que sea su peso máximo autorizado, quedarán acogidos a las disposiciones de la presente Convención, aunque no estén matriculados.

CAPÍTULO IV. CONDUCTORES DE AUTOMÓVILES

Artículo 41. VALIDEZ DE LOS PERMISOS PARA CONDUCIR

1. Las Partes Contratantes reconocerán:

- a) todo permiso nacional redactado en su idioma o en uno de sus idiomas o, si no está redactado en uno de tales idiomas, acompañado de una traducción certificada;
- b) todo permiso nacional que se ajuste a las disposiciones del anexo 6 de la presente Convención, o
- c) todo permiso internacional que se ajuste a las disposiciones del anexo 7 de la presente Convención,

como válido para conducir por su territorio un automóvil que pertenezca a las categorías de vehículos comprendidas por el permiso, a condición de que dicho permiso esté vigente y haya sido expedido por otra Parte Contratante o por una de sus subdivisiones o por una asociación habilitada al efecto por esta otra Parte Contratante o por una de sus subdivisiones. Las disposiciones del presente párrafo no se aplican a los permisos de alumno conductor.

2. No obstante lo establecido en el párrafo anterior:

- a) cuando la validez del permiso para conducir esté subordinada, por una mención especial, a la condición de que el interesado lleve ciertos aparatos o a que se introduzcan ciertas modificaciones en el vehículo para adaptarlo a la invalidez del conductor, el permiso no será reconocido como válido si no se observan las condiciones así indicadas;
- b) las Partes Contratantes podrán negarse a reconocer la validez en su territorio de todo permiso para conducir cuyo titular no hubiere cumplido los 18 años de edad;
- c) las Partes Contratantes podrán negarse a reconocer la validez en su territorio, para conducir automóviles o conjuntos de vehículos de las categorías C, D y E a que se hace referencia en los anexos 6 y 7 de la presente Convención, de todo permiso para conducir cuyo titular no hubiera cumplido los 21 años de edad.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a adoptar las medidas necesarias para que los permisos nacionales e internacionales para conducir a que se hace referencia en los apartados a), b) y c) del párrafo 1 del presente artículo no sean expedidos en su territorio sin una garantía adecuada en cuanto a las aptitudes y a las condiciones físicas del conductor.

4. Para la aplicación del párrafo 1 y del apartado c) del párrafo 2 del presente artículo:

- a) a los automóviles de la categoría B a que se refieren los anexos 6 y 7 de la presente Convención podrá enganchárseles un remolque ligero; también podrá enganchárseles un remolque cuyo peso máximo autorizado exceda de 750 kg (1.650 libras), pero no exceda de la tara del automóvil, si el total

de los pesos máximos autorizados de los vehículos así acoplados no es superior a 3.500 kg (7.700 libras);

b) a los automóviles de las categorías C y D a que se refieren los anexos 6 y 7 de la presente Convención podrá enganchárseles un remolque ligero, sin que el conjunto así formado deje de pertenecer a la categoría C o a la categoría D.

5. Sólo podrá expedirse un permiso internacional al titular de un permiso nacional para cuya expedición se hayan cumplido los requisitos mínimos exigidos por la presente Convención. El permiso internacional no deberá seguir siendo válido una vez expirado el permiso nacional correspondiente, cuyo número deberá figurar en aquél.

6. Las disposiciones del presente artículo no obligarán a las Partes Contratantes a reconocer la validez de:

- a) los permisos, nacionales o internacionales, que hubieren sido expedidos en el territorio de otra Parte Contratante a personas que tuviesen su residencia normal en su territorio en el momento de dicha expedición o cuya residencia normal hubiese sido trasladada a su territorio después de esa expedición;
- b) los permisos antes mencionados que hubiesen sido expedidos a conductores que en el momento de la expedición no tuviesen su residencia normal en el territorio en que han sido expedidos o cuya residencia haya sido trasladada a otro territorio después de esa expedición.

Artículo 42. SUSPENSIÓN DE LA VALIDEZ DE LOS PERMISOS PARA CONDUCIR

1. Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán suspender a un conductor el derecho a hacer uso en su territorio del permiso para conducir, nacional o internacional, de que sea titular, si ese conductor comete en el territorio de esas Partes Contratantes una infracción que con arreglo a su legislación justifique la retirada del permiso de conducir. En tal caso, la autoridad competente de la Parte Contratante o la de sus subdivisiones que haya suspendido el derecho a hacer uso del permiso podrá:

- a) recoger y retener el permiso hasta que expire el plazo durante el cual se ha suspendido el derecho a hacer uso del permiso o hasta que el conductor salga de su territorio si la salida tiene lugar antes de la expiración de dicho plazo;
- b) comunicar la suspensión del derecho a hacer uso del permiso a la autoridad que lo expidió o en cuyo nombre fue expedido;
- c) si se tratara de un permiso internacional, indicar en el lugar previsto a este efecto que el permiso ya no es válido en su territorio;
- d) en el caso de que hubiera aplicado el procedimiento previsto en el apartado a) del presente párrafo, completar la comunicación mencionada en el apartado b) pidiendo a la autoridad que expidió el permiso, o en cuyo nombre fue expedido, que notifique al interesado la decisión adoptada.

2. Las Partes Contratantes dispondrán lo necesario para que se notifiquen a los interesados las decisiones que les hayan sido comunicadas de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado d) del párrafo 1 del presente artículo.

3. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que prohíba a las Partes Contratantes o a sus subdivisiones que impidan conducir a un conductor titular de un permiso para conducir, nacional o internacional, si fuera evidente o estuviere probado que su estado no le permite conducir con seguridad o si hubiera sido privado del derecho a conducir en el Estado donde tiene su residencia normal.

Artículo 43. DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Los permisos internacionales para conducir que se ajusten a las disposiciones de la Convención sobre la circulación por carretera, hecha en Ginebra el 19 de septiembre de 1949, y expedidos durante un período de cinco años a partir de la entrada en vigor de la presente Convención conforme al párrafo 1 del artículo 47 de la presente Convención, serán, a los efectos de los artículos 41 y 42 de la presente Convención, asimilados a los permisos internacionales para conducir previstos en la presente Convención.

CAPÍTULO V. CONDICIONES QUE HAN DE REUNIR LOS CICLOS Y LOS CICLOMOTORES PARA SER ADMITIDOS EN CIRCULACIÓN INTERNACIONAL

Artículo 44

1. Los ciclos sin motor en circulación internacional deberán:

- a) tener un freno eficaz;
- b) estar provistos de un timbre que pueda ser oído a distancia suficiente y no llevar ningún otro aparato productor de señales acústicas;
- c) estar provistos de un dispositivo reflectante rojo en la parte trasera y de dispositivos que permitan proyectar una luz blanca o de color amarillo selectivo en la parte delantera y una luz roja en la parte trasera.

2. En el territorio de las Partes Contratantes que, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención, no hayan hecho una declaración asimilando los ciclomotores a las motocicletas, los ciclomotores en circulación internacional deberán:

- a) tener dos frenos independientes;
- b) estar provistos de un timbre o de otro aparato productor de señales acústicas, que pueda ser oído a distancia suficiente;
- c) estar provistos de un dispositivo de escape silencioso eficaz;
- d) estar provistos de dispositivos que permitan proyectar una luz blanca o de color amarillo selectivo en la parte delantera, así como de una luz roja y un dispositivo reflectante rojo en la parte trasera;
- e) llevar la marca de identificación definida en el anexo 4 de la presente Convención.

3. En el territorio de las Partes Contratantes que, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención, hayan hecho una declaración asimilando los ciclomotores a las motocicletas, las condiciones que deberán reunir los ciclomotores para ser admitidos en circulación internacional son las definidas para las motocicletas en el anexo 5 de la presente Convención.

CAPÍTULO VI. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 45

1. La presente Convención estará abierta, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York hasta el 31 de diciembre de 1969, a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o miembros de cualquiera de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, o que sean Partes en el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, y de cualquier otro Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a adquirir la condición de Parte en la Convención.

2. La presente Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

3. La presente Convención estará abierta a la adhesión de cualquiera de los Estados a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General.

4. Al firmar la presente Convención o al depositar el instrumento de ratificación o de adhesión, cada Estado notificará al Secretario General el signo distintivo elegido para la circulación internacional de los vehículos matriculados en dicho Estado, de conformidad con el anexo 3 de la presente Convención. Mediante otra notificación dirigida al Secretario General, todo Estado podrá cambiar un signo distintivo anteriormente elegido.

Artículo 46

1. Todo Estado podrá, en el momento de la firma, de la ratificación o de la adhesión, o en cualquier otro momento ulterior, declarar mediante notificación dirigida al Secretario General que la Convención será aplicable a todos o a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. La Convención será aplicable al territorio o a los territorios indicados en la notificación treinta días después de la fecha en que el Secretario General haya recibido dicha notificación o en la fecha de entrada en vigor de la Convención respecto del Estado que haga la notificación, si esta fecha fuera posterior a la precedente.

2. Todo Estado que haya hecho una declaración de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo podrá declarar en cualquier momento posterior, mediante notificación dirigida al Secretario General, que la Convención dejará de aplicarse al territorio indicado en la notificación, en cuyo caso la Convención dejará de aplicarse a dicho territorio un año después de la fecha en que el Secretario General hubiera recibido la notificación.

3. Todo Estado que haga la notificación a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo deberá notificar al Secretario General el signo o los signos distintivos elegidos para la circulación internacional de los vehículos matriculados en el territorio o territorios de que se trate, de conformidad con el anexo 3 de la presente Convención. Mediante otra notificación dirigida al Secretario General, todo Estado podrá cambiar un signo distintivo anteriormente elegido.

Artículo 47

1. La presente Convención entrará en vigor doce meses después de la fecha de depósito del decimoquinto instrumento de ratificación o de adhesión.

2. Respecto de cada uno de los Estados que la ratifiquen o que se adhieran a ella después del depósito del decimoquinto instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor doce meses después de la fecha de depósito por dicho Estado de su instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 48

Una vez en vigor, la presente Convención abrogará y reemplazará, en las relaciones entre las Partes Contratantes, la Convención Internacional relativa a la circulación por carretera y la Convención Internacional relativa a la circulación de vehículos automotores, firmadas en París el 24 de abril de 1926, así como la Convención Interamericana sobre la reglamentación del tráfico automotor abierta a la firma en Washington el 15 de diciembre de 1943 y la Convención sobre la circulación por carretera abierta a la firma en Ginebra el 19 de septiembre de 1949.

Artículo 49

1. Transcurrido un año desde la entrada en vigor de la presente Convención, toda Parte Contratante podrá proponer una o más enmiendas a la misma. El texto de cualquier enmienda que se proponga, acompañado de una exposición de motivos, se transmitirá al Secretario General, quien lo distribuirá a todas las Partes Contratantes. Las Partes Contratantes podrán comunicarle en un plazo de doce meses a partir de la fecha de esta distribución: *a)* si aceptan la enmienda, *b)* si rechazan la enmienda, o *c)* si desean que se convoque una conferencia para examinar la enmienda. El Secretario General transmitirá igualmente el texto de la enmienda propuesta a todos los demás Estados a que se refiere el párrafo 1 del artículo 45 de la presente Convención.

2. *a)* Toda enmienda que se proponga y distribuya de conformidad con el párrafo anterior, se considerará aceptada si en el plazo de doce meses mencionado en el párrafo anterior menos de un tercio de las Partes Contratantes comunican al Secretario General que rechazan la enmienda o que desean que se convoque una conferencia para examinarla. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes toda aceptación o toda no aceptación de la enmienda propuesta y toda petición de que se convoque una conferencia para examinarla. Si el número total de no aceptaciones y peticiones recibidas durante el plazo especificado de doce meses es inferior a un tercio del número total de las Partes Contratantes, el Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes que la enmienda entrará en vigor seis meses después de haber expirado el plazo de doce meses especificado en el párrafo anterior para todas las Partes Contratantes, excepto para aquéllas que durante el plazo especificado hayan rechazado la enmienda o hayan solicitado que se convoque una conferencia para examinarla.

b) Toda Parte Contratante que durante el indicado plazo de doce meses rechace una enmienda que se proponga o pida que se convoque una conferencia para examinarla podrá, en cualquier momento después de transcurrido el indicado plazo, notificar al Secretario General la aceptación de la enmienda, y el Secretario General comunicará dicha notificación a todas las demás Partes Contratantes. Respecto a la Parte Contratante que haga dicha notificación de aceptación la enmienda entrará en vigor seis meses después de que el Secretario General la haya recibido.

3. Si la enmienda propuesta no ha sido aceptada de conformidad con el párrafo 2 del presente artículo y si, dentro del plazo de doce meses especificado en el párrafo 1 del presente artículo, menos de la mitad del número total de las Partes Contratantes hubiesen comunicado al Secretario General que rechazan la enmienda propuesta, y si una tercera parte por lo menos del número total de las Partes Contratantes, pero no menos de diez, le hubiesen comunicado que la aceptan o que desean que se convoque una conferencia para examinarla, el Secretario General convocará una conferencia para examinar dicha enmienda o cualquier otra propuesta que se le presente de conformidad con el párrafo 4 del presente artículo.

4. Si se convoca una conferencia de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo, el Secretario General invitará a la misma a todos los Estados a que se refiere el párrafo 1 del artículo 45 de la presente Convención. El Secretario General pedirá a todos los Estados invitados a la conferencia que le presenten, al menos con seis meses de antelación a la fecha de apertura, todas las propuestas que deseen que examine la conferencia además de la enmienda propuesta, y comunicará dichas propuestas, al menos tres meses antes de la fecha de apertura de la conferencia, a todos los Estados invitados a la misma.

5. a) Toda enmienda a la presente Convención se considerará aceptada si es adoptada por una mayoría de dos tercios de los Estados representados en la conferencia, siempre que esta mayoría incluya por lo menos dos tercios del número de Partes Contratantes representadas en la Conferencia. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes la adopción de la enmienda y ésta entrará en vigor doce meses después de la fecha de su notificación respecto de todas las Partes Contratantes, salvo aquéllas que, en ese plazo, hayan comunicado al Secretario General que rechazan la enmienda.

b) Toda Parte Contratante que haya rechazado una enmienda durante ese plazo de doce meses podrá en cualquier momento notificar al Secretario General que la acepta, y el Secretario General comunicará esa notificación a todas las demás Partes Contratantes. Respecto de la Parte Contratante que haya notificado su aceptación, la enmienda entrará en vigor seis meses después de que el Secretario General haya recibido la notificación o en la fecha en que expire el mencionado plazo de doce meses si esta fecha es posterior.

6. Si la enmienda propuesta no se considera aceptada de conformidad con el párrafo 2 del presente artículo y si no se cumplen las condiciones prescritas en el párrafo 3 del mismo para la convocación de una conferencia, la enmienda propuesta se considerará rechazada.

Artículo 50

Toda Parte Contratante podrá denunciar la presente Convención mediante notificación por escrito dirigida al Secretario General. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el Secretario General hubiere recibido la notificación.

Artículo 51

La presente Convención dejará de estar en vigor si el número de Partes Contratantes es inferior a cinco durante un período de doce meses consecutivos.

Artículo 52

Toda controversia entre dos o más Partes Contratantes respecto a la interpretación o aplicación de la presente Convención que las Partes no hubieran podido resolver por vía de negociaciones o de otro modo, podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes interesadas, a la Corte Internacional de Justicia para que la resuelva.

Artículo 53

Ninguna de las disposiciones de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que prohíba a una Parte Contratante tomar las medidas, compatibles con las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas y limitadas a las exigencias de la situación, que estime necesarias para su seguridad exterior o interior.

Artículo 54

1. Todo Estado podrá, en el momento de firmar la presente Convención o de depositar su instrumento de ratificación o de adhesión, declarar que no se considera obligado por el artículo 52 de la presente Convención. Las demás Partes Contratantes no estarán obligadas por el artículo 52 respecto de cualquier Parte Contratante que hubiese hecho esta declaración.

2. En el momento de depositar su instrumento de ratificación o de adhesión, todo Estado podrá declarar, mediante notificación dirigida al Secretario General, que, a los efectos de la presente Convención, asimila los ciclomotores a las motocicletas (apartado *n*) del artículo 1). Todo Estado podrá, en cualquier momento, mediante notificación dirigida al Secretario General, retirar su declaración.

3. Las declaraciones previstas en el párrafo 2 del presente artículo surtirán efecto seis meses después de la fecha en que el Secretario General hubiese recibido su notificación, o en la fecha en que entre en vigor la Convención respecto del Estado que formule la declaración, si esta fecha es posterior a la primera.

4. Toda modificación de un signo distintivo anteriormente elegido que se notifique de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 45 o en el párrafo 3 del artículo 46 de la presente Convención, surtirá efecto tres meses después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación.

5. Las reservas a la presente Convención y a sus anexos, a excepción de la prevista en el párrafo 1 del presente artículo, estarán autorizadas a condición de que se formulen por escrito y, si han sido formuladas antes de haberse depositado el instrumento de ratificación o de adhesión, que se confirmen en dicho instrumento. El Secretario General comunicará dichas reservas a todos los Estados a que se refiere el párrafo 1 del artículo 45.

6. Toda Parte Contratante que haya formulado una reserva o hecho una declaración de conformidad con los párrafos 1 ó 4 del presente artículo podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación dirigida al Secretario General.

7. Toda reserva formulada de conformidad con el párrafo 5 del presente artículo:

- a) modifica por lo que respecta a la Parte Contratante que la hiciere, las disposiciones de la Convención a que la reserva se refiere y en la medida en que dicha reserva afecte a esas disposiciones;
- b) modifica esas disposiciones en la misma medida por lo que respecta a las demás Partes Contratantes en sus relaciones con la Parte Contratante que hubiere formulado la reserva.

Artículo 55

El Secretario General, además de las declaraciones, notificaciones y comunicaciones previstas en los artículos 49 y 54 de la presente Convención, notificará a todos los Estados a que se refiere el párrafo 1 del artículo 45 lo siguiente:

- a) las firmas, ratificaciones y adhesiones con arreglo a lo dispuesto en el artículo 45;
- b) las notificaciones y declaraciones previstas en el párrafo 4 del artículo 45 y en el artículo 46;
- c) las fechas de entrada en vigor de la presente Convención en virtud del artículo 47;
- d) la fecha de entrada en vigor de las enmiendas a la presente Convención, de conformidad con los párrafos 2 y 5 del artículo 49;
- e) las denuncias conforme a lo previsto en el artículo 50;
- f) la abrogación de la presente Convención de conformidad con el artículo 51.

Artículo 56

El original de la presente Convención, hecho en un solo ejemplar en chino, español, francés, inglés y ruso, siendo los cinco textos igualmente auténticos, se depositará en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien transmitirá una copia certificada conforme del mismo a todos los Estados a que se refiere el párrafo 1 del artículo 45 de la presente Convención.

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados para ello por sus respectivos gobiernos, han firmado la presente Convención.

HECHO en Viena, el día ocho de noviembre de mil novecientos sesenta y ocho.

A N E X O 1

EXCEPCIONES A LA OBLIGACIÓN DE ADMITIR EN CIRCULACIÓN INTERNACIONAL A LOS AUTOMÓVILES Y A LOS REMOLQUES

1. Las Partes Contratantes podrán no admitir en su territorio en circulación internacional a los automóviles, remolques y conjuntos de vehículos cuyos pesos, totales o por eje, o cuyas dimensiones excedan de los límites fijados por su legislación nacional para los vehículos matriculados en su territorio. Las Partes Contratantes en cuyos territorios exista circulación internacional de vehículos pesados procurarán concertar acuerdos regionales que permitan, en circulación internacional, el acceso a las vías de la región, con excepción de las de características técnicas limitadas, de los vehículos y conjuntos de vehículos cuyos pesos y dimensiones no excedan de las cifras fijadas por esos acuerdos.

2. A los efectos del párrafo 1 del presente anexo, no se considerará que excede de la anchura máxima autorizada el saliente que presentan:

- a) los neumáticos cerca de su punto de contacto con el suelo y las conexiones de los indicadores de presión de los neumáticos;
- b) los dispositivos antideslizantes montados en las ruedas;
- c) los espejos retrovisores contruidos de forma que, con una presión moderada, se pueda alterar su posición en ambos sentidos de tal manera que ya no rebasen la anchura máxima autorizada;
- d) los indicadores de dirección laterales y las luces de gálibo, a condición de que el saliente correspondiente no exceda de algunos centímetros;
- e) los precintos aduaneros fijados sobre la carga y los dispositivos para sujetar y proteger estos precintos.

3. Las Partes Contratantes podrán no admitir en su territorio, en circulación internacional, los siguientes conjuntos de vehículos en la medida en que su legislación nacional prohíba la circulación de tales conjuntos:

- a) motocicletas con remolques;
- b) conjuntos constituidos por un automóvil y varios remolques;
- c) vehículos articulados dedicados al transporte de personas.

4. Las Partes Contratantes podrán no admitir en su territorio, en circulación internacional, los automóviles y los remolques a los que se apliquen las excepciones previstas en el párrafo 60 del anexo 5 de la presente Convención.

5. Las Partes Contratantes podrán no admitir en su territorio, en circulación internacional, los ciclomotores y las motocicletas cuyo conductor o, en su caso, cuyo pasajero no esté provisto de un casco de protección.

6. Las Partes Contratantes podrán exigir para la admisión en su territorio, en circulación internacional, de todo automóvil, que no sea un ciclomotor de dos ruedas o una motocicleta de dos ruedas sidecar, que ese automóvil lleve a bordo un dispositivo — descrito en el párrafo 56 del anexo 5 de la presente Convención — destinado, en caso de inmovilización en la calzada, a anunciar el peligro que constituye el vehículo.

7. Las Partes Contratantes podrán exigir para la admisión en circulación internacional por ciertas vías difíciles o en ciertas regiones de relieve difícil de su territorio, de los automóviles cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.700 libras), que esos automóviles cumplan las prescripciones especiales impuestas por su legislación nacional para la admisión en esas vías o en esas regiones de los vehículos de igual peso máximo autorizado que ellas matriculen.

8. Las Partes Contratantes podrán no admitir en su territorio, en circulación internacional, todo automóvil provisto de luces de cruce de haz asimétrico cuando el reglaje de los haces no esté adaptado al lado de la circulación por su territorio.

9. Las Partes Contratantes podrán no admitir en su territorio, en circulación internacional, todo automóvil o todo remolque enganchado a un automóvil que lleve un signo distintivo que no sea el previsto para ese vehículo en el artículo 37 de la presente Convención.

A N E X O 2

NÚMERO DE MATRÍCULA DE LOS AUTOMÓVILES Y DE LOS REMOLQUES EN CIRCULACIÓN INTERNACIONAL

1. El número de matrícula a que se refieren los artículos 35 y 36 de la presente Convención deberá estar compuesto de cifras o de cifras y letras. Las cifras deberán ser

arábigas y las letras deberán ser mayúsculas y estar en caracteres latinos. No obstante, se podrán usar otras cifras o caracteres, pero en tal caso el número de matrícula deberá repetirse en cifras arábigas y letras mayúsculas en caracteres latinos.

2. El número de matrícula deberá estar compuesto y colocado de modo que sea legible de día y con tiempo claro desde una distancia mínima de 40 m (130 pies) por un observador situado en el eje del vehículo y estando éste inmovilizado; no obstante, toda Parte Contratante, para los vehículos que matricule, podrá reducir esta distancia mínima de legibilidad en el caso de las motocicletas y ciertas categorías de automóviles en las que sea difícil dar a los números de matrícula dimensiones suficientes para que sean legibles a 40 m (130 pies).

3. Cuando el número de matrícula esté inscrito en una placa especial, ésta deberá ser plana y fijarse en posición vertical o casi vertical, perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo. Cuando el número se fije o pinte sobre el vehículo deberá quedar en una superficie plana y vertical, o casi plana y vertical, perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 32, la placa o la superficie sobre la que se fije o pinte el número de matrícula podrá ser de un material reflectante.

A N E X O 3

SIGNO DISTINTIVO DE LOS AUTOMÓVILES Y DE LOS REMOLQUES EN CIRCULACIÓN INTERNACIONAL

1. El signo distintivo a que se refiere el artículo 37 de la presente Convención deberá estar compuesto de una a tres letras mayúsculas en caracteres latinos. Las letras tendrán una altura mínima de 0,08 m (3,1 pulgadas) y la anchura mínima de sus trazos será de 0,01 m (0,4 pulgadas). Las letras deberán estar pintadas en negro sobre un fondo blanco de forma elíptica con el eje mayor en posición horizontal.

2. Cuando el signo distintivo consista solamente en una letra, el eje mayor de la elipse podrá estar en posición vertical.

3. El signo distintivo no deberá ir unido al número de matrícula ni deberá estar colocado de tal manera que pueda confundirse con este último o reducir su legibilidad.

4. En las motocicletas y sus remolques las dimensiones mínimas de los ejes de la elipse serán de 0,175 m (6,9 pulgadas) y de 0,115 m (4,5 pulgadas). En los demás automóviles y sus remolques, las dimensiones mínimas de los ejes de la elipse serán:

- a) 0,24 m (9,4 pulgadas) y 0,145 m (5,7 pulgadas) si el signo distintivo consta de tres letras;
- b) 0,175 m (6,9 pulgadas) y 0,115 m (4,5 pulgadas) si el signo distintivo consta de menos de tres letras.

5. Las disposiciones del párrafo 3 del anexo 2 se aplicarán a la colocación del signo distintivo en los vehículos.

A N E X O 4

MARCAS DE IDENTIFICACIÓN DE LOS AUTOMÓVILES Y SUS REMOLQUES EN CIRCULACIÓN INTERNACIONAL

1. Las marcas de identificación comprenderán:

a) Para los automóviles:

- i) el nombre o la marca del constructor del vehículo;
- ii) en el chasis o, a falta de chasis, en la carrocería, el número de fabricación o el número de serie del constructor;

- iii) en el motor, el número de fabricación del motor, si el constructor lo estampa en él;
- b) Para los remolques, las indicaciones mencionadas en los apartados i) y ii);
- c) Para los ciclomotores, la indicación de la cilindrada y la marca « CM ».

2. Las marcas mencionadas en el párrafo 1 del presente anexo deberán estar en lugares accesibles y ser fácilmente legibles; además, deberán ser de difícil modificación o supresión. Las letras y las cifras incluidas en las marcas figurarán únicamente en caracteres latinos o en cursiva llamada inglesa y en números arábigos, o aparecerán repetidas en dichos caracteres y números.

A N E X O 5

CONDICIONES TÉCNICAS RELATIVAS A LOS AUTOMÓVILES Y A LOS REMOLQUES

1. Las Partes Contratantes que, de conformidad con el apartado n) del artículo 1 de la presente Convención, hayan declarado que desean asimilar a las motocicletas los vehículos de tres ruedas cuya tara no exceda de 400 kg (900 libras) deberán someter estos últimos a las disposiciones del presente anexo relativas a las motocicletas o a las que se refieren a los automóviles.

2. A los efectos del presente anexo, el término « remolque » se aplica únicamente a los remolques destinados a ser enganchados a un automóvil.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado a) del párrafo 2 del artículo 3 de la presente Convención, toda Parte Contratante podrá imponer prescripciones que completen las disposiciones del presente anexo, o sean más estrictas, a los automóviles que matricule y a los remolques que admita en circulación de conformidad con su legislación nacional.

Capítulo I. FRENADO

4. A los efectos del presente capítulo:

a) por « ruedas de un eje » se entiende las ruedas simétricas, o casi simétricas, con relación al plano longitudinal medio del vehículo, aunque no estén situadas en el mismo eje (el eje en tándem equivale a dos ejes);

b) por « freno de servicio » se entiende el que se utiliza normalmente para aminorar la marcha del vehículo e inmovilizarlo;

c) por « freno de estacionamiento » se entiende el que se utiliza para mantener el vehículo inmóvil en ausencia del conductor o, en el caso de un remolque, cuando éste está desenganchado;

d) por « freno de seguridad » se entiende el dispositivo destinado a aminorar la marcha del vehículo e inmovilizarlo en caso de que falle el freno de servicio:

A. *Frenado de los automóviles, con excepción de las motocicletas*

5. Todo automóvil, con excepción de las motocicletas, deberá estar provisto de frenos que puedan ser fácilmente accionados por el conductor desde su asiento. Tales frenos han de poder efectuar las tres siguientes funciones de frenado:

- a) frenado de servicio, que permita aminorar la marcha del vehículo e inmovilizarlo de modo seguro, rápido y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de carga y la pendiente ascendente o descendente de la vía por la que circule;
- b) frenado de estacionamiento, que permita mantener el vehículo inmóvil, cualesquiera que sean las condiciones de carga, en una pendiente ascendente o descendente del 16%, quedando las superficies activas del freno en posición de frenar mediante un dispositivo de acción puramente mecánica;

c) frenado de seguridad, que permita aminorar la marcha del vehículo e inmovilizarlo cualesquiera que sean las condiciones de carga, en una distancia razonable, incluso en el caso de que falle el freno de servicio.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 5 del presente anexo, los dispositivos que aseguren las tres funciones de frenado (freno de servicio, freno de seguridad y freno de estacionamiento) podrán tener partes comunes; la combinación de los mandos se permitirá únicamente a condición de que existan, por lo menos, dos mandos distintos.

7. El freno de servicio deberá actuar sobre todas las ruedas de vehículo; no obstante, en los vehículos que tengan más de dos ejes, las ruedas de uno de ellos podrán no llevar freno.

8. El freno de seguridad deberá poder actuar por lo menos sobre una rueda de cada lado del plano longitudinal medio del vehículo; la misma disposición se aplicará al freno de estacionamiento.

9. El freno de servicio y el freno de estacionamiento deberán actuar sobre superficies de fricción unidas a las ruedas de modo permanente por medio de piezas suficientemente sólidas.

10. Ninguna superficie de fricción deberá poder quedar desacoplada de las ruedas. Sin embargo, tal desacoplamiento se admitirá para ciertas superficies de fricción, a condición de que:

- a) sólo sea momentáneo, por ejemplo, durante un cambio de velocidades;
- b) no sea posible sin la acción del conductor, cuando se trate del freno de estacionamiento; y
- c) siga siendo posible ejercer la acción de frenado con la eficacia prescrita, con arreglo a las disposiciones del párrafo 5 del presente anexo, cuando se trate del freno de servicio o del freno de seguridad.

B. *Frenado de los remolques*

11. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado c) del párrafo 17 del presente anexo, todo remolque, con excepción de los remolques ligeros, deberá estar provisto de los frenos siguientes:

- a) un freno de servicio que permita aminorar la marcha del vehículo e inmovilizarlo de modo seguro, rápido y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de carga y la pendiente ascendente o descendente de la vía por la que circule;
- b) un freno de estacionamiento que permita mantener el vehículo inmóvil, cualesquiera que sean las condiciones de carga, en una pendiente ascendente o descendente del 16%, quedando las superficies activas del freno en posición de frenar mediante un dispositivo de acción puramente mecánica. No se aplicará la presente disposición a los remolques que no puedan desengancharse del vehículo tractor sin ayuda de herramientas, siempre que el conjunto de vehículos cumpla las condiciones relativas al frenado de estacionamiento.

12. Los dispositivos que aseguren las dos funciones de frenado (servicio y estacionamiento) podrán tener partes comunes.

13. El freno de servicio deberá actuar sobre todas las ruedas del remolque.

14. El freno de servicio deberá poder ser accionado por el mando del freno de servicio del vehículo tractor; no obstante, si el peso máximo autorizado del remolque no excede de 3.500 kg (7.700 libras), el freno podrá ser tal que pueda ser aplicado simplemente, durante la marcha, por el acercamiento del remolque al vehículo tractor (frenado por inercia).

15. El freno de servicio y el freno de estacionamiento deberán actuar sobre superficies de fricción unidas a las ruedas de modo permanente por medio de piezas suficientemente sólidas.

16. Los dispositivos de frenado deberán ser tales que el remolque se detenga automáticamente en caso de ruptura del dispositivo de acoplamiento durante la marcha. Sin embargo, esta disposición no se aplicará a los remolques de un solo eje o de dos ejes que disten uno de otro menos de 1 m (40 pulgadas) a condición de que su peso máximo autorizado no exceda de 1.500 kg (3.300 libras) y, con excepción de los semirremolques, de que vayan provistos, además del dispositivo de acoplamiento, del enganche secundario previsto en el párrafo 58 del presente anexo.

C. Frenado de los conjuntos de vehículos

17. Además de las disposiciones de las partes A y B del presente capítulo relativas a los vehículos solos (automóviles y remolques), se aplicarán a los conjuntos formados por tales vehículos las normas siguientes:

- a) los dispositivos de frenado de cada uno de los vehículos que formen el conjunto deberán ser compatibles entre sí;
- b) la acción del freno de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá en forma adecuada entre los vehículos acoplados;
- c) el peso máximo autorizado de un remolque no provisto de freno de servicio no podrá ser mayor que la mitad de la suma de la tara del vehículo tractor y el peso del conductor.

D. Frenado de las motocicletas

18. a) Las motocicletas deberán estar provistas de dos dispositivos de frenado, uno de los cuales deberá actuar, por lo menos, sobre la rueda o las ruedas traseras, y el otro, por lo menos, sobre la rueda o las ruedas delanteras; si se acopla un sidecar a una motocicleta, no será obligatorio el frenado de la rueda del sidecar. Estos dispositivos de frenado deberán permitir aminorar la marcha de la motocicleta e inmovilizarla de modo seguro, rápido y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de carga y la pendiente ascendente o descendente de la vía por la que circule.

b) Además de los dispositivos previstos en el apartado a) del presente párrafo, las motocicletas que tengan tres ruedas simétricas con relación al plano longitudinal medio del vehículo, deberán estar provistas de un freno de estacionamiento que reuna las condiciones especificadas en el apartado b) del párrafo 5 del presente anexo.

Capítulo II. LUCES Y DISPOSITIVOS REFLECTANTES

19. A los efectos del presente capítulo:

por « luz de carretera » se entiende la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía hasta una gran distancia delante del vehículo;

por « luz de cruce » se entiende la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía, delante del vehículo, sin ocasionar deslumbramiento o molestias injustificadas a los conductores y otros usuarios de la vía que vengan en sentido contrario;

por « luz de posición delantera » se entiende la luz del vehículo destinada a indicar la presencia y la anchura del vehículo visto de frente;

por « luz de posición trasera » se entiende la luz del vehículo destinada a indicar la presencia y la anchura del vehículo visto por detrás;

por « luz de frenado » se entiende la luz del vehículo destinada a indicar a los demás usuarios de la vía, que se hallen detrás del vehículo, que el conductor está aplicando el freno de servicio;

por « luz de niebla » se entiende la luz del vehículo destinada a aumentar la iluminación de la vía en caso de niebla, nieve, lluvia fuerte o nubes de polvo;

por « luz de marcha atrás » se entiende la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía detrás del vehículo y advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo está efectuando o a punto de efectuar maniobra de marcha atrás;

por « luz indicadora de dirección » se entiende la luz del vehículo destinada a indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor tiene el propósito de cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda;

por « dispositivo reflectante » se entiende el dispositivo destinado a indicar la presencia de un vehículo por el reflejo de la luz emanada de una fuente luminosa ajena a dicho vehículo cuando el observador se halla cerca de dicha fuente;

por « superficie iluminadora » se entiende, por lo que respecta a las luces, la superficie visible desde la cual se emite la luz y, por lo que respecta a los dispositivos reflectantes, la superficie visible desde la cual se refleja la luz.

20. Los colores de las luces mencionados en el presente capítulo deberán, en la medida de lo posible, ajustarse a las definiciones que figuran en el apéndice del presente anexo.

21. Todo automóvil, con excepción de las motocicletas, capaz de alcanzar en llano una velocidad superior a 40 km (25 millas) por hora deberá estar provisto, por lo menos, de un número par de luces de carretera blancas o de color amarillo selectivo fijadas en la parte delantera y que puedan alumbrar con eficacia la vía de noche y con tiempo claro hasta una distancia mínima de 100 m (325 pies) por delante del vehículo. Los bordes exteriores de la superficie iluminadora de las luces de carretera no podrán estar en ningún caso más cerca del borde extremo del vehículo que los bordes exteriores de las superficies iluminadoras de las luces de cruce.

22. Todo automóvil, con excepción de las motocicletas, capaz de alcanzar en llano una velocidad superior a 10 km (6 millas) por hora deberá estar provisto de dos luces de cruce blancas o de color amarillo selectivo fijadas en la parte delantera y que puedan alumbrar con eficacia la vía de noche y con tiempo claro hasta una distancia de 40 m (130 pies), por lo menos, por delante del vehículo. A cada lado, el punto de la superficie iluminadora más alejado del plano longitudinal medio del vehículo no deberá hallarse a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del vehículo. Un automóvil no estará provisto de más de dos luces de cruce. Las luces de cruce deberán estar reguladas de forma que se ajusten a la definición del párrafo 19 del presente anexo.

23. Todo automóvil, con excepción de las motocicletas de dos ruedas sin sidecar, estará provisto de dos luces de posición blancas, fijadas en la parte delantera; sin embargo, el amarillo selectivo podrá utilizarse para las luces de posición delanteras incorporadas en luces de carretera o luces de cruce que emitan haces de luz de color amarillo selectivo. Estas luces de posición delanteras, cuando sean las únicas luces encendidas en la parte delantera del vehículo, deberán ser visibles de noche y con tiempo claro desde una distancia de por lo menos 300 m (1.000 pies) sin deslumbrar o causar molestias injustificadas a los demás usuarios de la vía. A cada lado, el punto de la superficie iluminadora más alejado del plano longitudinal medio del vehículo no deberá hallarse a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del vehículo.

24. a) Todo automóvil, a excepción de las motocicletas de dos ruedas sin sidecar, estará provisto en su parte trasera de un número par de luces rojas de posición visibles de noche y con tiempo claro a una distancia mínima de 300 m (1.000 pies) sin deslumbrar ni causar molestias injustificadas a los demás usuarios de la vía. A cada lado, el punto de la superficie iluminadora más alejado del plano longitudinal medio del vehículo no deberá hallarse a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del vehículo.

b) Todo remolque estará provisto en su parte trasera de un número par de luces de posición rojas visibles de noche y con tiempo claro a una distancia mínima de 300 m

(1.000 pies) sin deslumbrar o causar molestias injustificadas a los demás usuarios de la vía. A cada lado, el punto de la superficie iluminadora más alejado del plano longitudinal medio del remolque no deberá hallarse a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del remolque. No obstante, los remolques cuya anchura total no exceda de 0,80 m (32 pulgadas) podrán estar provistos solamente de una de estas luces, siempre que estén enganchados a una motocicleta de dos ruedas sin sidecar.

25. Todo automóvil o remolque que en la parte trasera lleve un número de matrícula estará provisto de un dispositivo de alumbrado de este número de modo que, cuando esté iluminado por el dispositivo, sea legible de noche y en condiciones normales, estando el vehículo inmovilizado, a una distancia mínima de 20 m (65 pies) detrás del vehículo. No obstante, toda Parte Contratante podrá reducir esta distancia mínima de legibilidad de noche en la misma proporción y con respecto a los mismos vehículos para los que se haya reducido la distancia mínima de legibilidad de día, en aplicación del párrafo 2 del anexo 2 de la presente Convención.

26. En todo automóvil, incluidas las motocicletas, y en todo conjunto constituido por un vehículo automóvil y uno o varios remolques, las conexiones eléctricas deberán estar dispuestas de modo que las luces de carretera, las luces de cruce, las luces de niebla, las luces de posición delanteras del automóvil y el dispositivo de alumbrado mencionado en el párrafo 25 del presente anexo no puedan encenderse a menos que lo sean también las luces traseras de posición del extremo posterior del automóvil o del conjunto de vehículos.

Sin embargo, esta disposición no se aplicará a las luces de carretera o de cruce cuando éstas se utilicen para producir la señal óptica mencionada en el párrafo 5 del artículo 33 de la presente Convención. Además, las conexiones eléctricas estarán dispuestas de modo que las luces de posición delanteras del automóvil estén siempre encendidas cuando lo estén las luces de carretera, las luces de cruce o las luces de niebla.

27. Todo automóvil, con excepción de las motocicletas de dos ruedas sin sidecar, estará provisto, por lo menos, de dos dispositivos reflectantes rojos de forma no triangular fijados en la parte trasera. A cada lado, el punto de la superficie iluminadora más distante del plano longitudinal medio del vehículo no deberá hallarse a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del vehículo. Los dispositivos reflectantes deberán ser visibles de noche y con tiempo claro para el conductor de un vehículo desde una distancia mínima de 150 m (500 pies) cuando los iluminen las luces de carretera de dicho vehículo.

28. Todo remolque estará provisto, por lo menos, de dos dispositivos reflectantes rojos, situados en la parte trasera. Estos dispositivos tendrán la forma de un triángulo equilátero con un vértice dirigido hacia arriba y un lado horizontal y sus lados tendrán 0,15 m (6 pulgadas) como mínimo y 0,20 m (8 pulgadas) como máximo; en el interior del triángulo no deberá haber ninguna luz de señalización. Estos dispositivos reflectantes cumplirán las condiciones de visibilidad fijadas en el párrafo 27 del presente anexo. A cada lado, el punto de la superficie iluminadora más distante del plano longitudinal medio del remolque no deberá hallarse a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del remolque. No obstante, los remolques cuya anchura total no exceda de 0,80 m (32 pulgadas) podrán estar provistos de un solo dispositivo reflectante si están enganchados a una motocicleta de dos ruedas sin sidecar.

29. Todo remolque estará provisto en su parte delantera de dos dispositivos reflectantes de color blanco, de forma no triangular. Estos dispositivos reunirán las condiciones de emplazamiento y de visibilidad fijadas en el párrafo 27 del presente anexo.

30. Todo remolque estará provisto en su parte delantera de dos luces de posición de color blanco cuando su anchura exceda de 1,60 m (5 pies, 4 pulgadas). Esas luces de posición delanteras deberán estar situadas lo más cerca posible de los bordes exteriores del remolque y, en todo caso, de tal manera que el punto de la superficie

iluminadora más distante del plano longitudinal medio del remolque esté como máximo a 0,15 m (6 pulgadas) de los bordes exteriores.

31. Con excepción de las motocicletas de dos ruedas con o sin sidecar, todo automóvil capaz de alcanzar en llano una velocidad superior a 25 km (15 millas) por hora deberá estar provisto en la parte posterior de dos luces de frenado de color rojo, cuya intensidad sea considerablemente superior a la de las luces de posición traseras. Se aplicará la misma disposición a todo remolque colocado al final de un conjunto de vehículos; no obstante, la luz de frenado no será obligatoria en los pequeños remolques cuyas dimensiones sean tales que no impidan que se vean las luces de frenado del vehículo tractor.

32. A reserva de que las Partes Contratantes que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 54 de la Convención, hayan hecho una declaración asimilando los ciclomotores a motocicletas, puedan dispensar a los ciclomotores de todas las obligaciones que se mencionan a continuación, o de parte de ellas:

- a) toda motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar estará provista de una luz de cruce que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el párrafo 22 del presente anexo;
- b) toda motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar capaz de exceder en llano una velocidad de 40 km (25 millas) por hora estará provista, además de una luz de cruce, de una luz de carretera, por lo menos, que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el párrafo 21 del presente anexo. Si esta motocicleta está provista de más de una luz de carretera, estas luces guardarán entre sí la distancia más corta posible;
- c) una motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar no llevará más de una luz de cruce ni más de dos luces de carretera.

33. Toda motocicleta de dos ruedas sin sidecar podrá estar provista en su parte delantera de una o dos luces de posición, que satisfagan las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el párrafo 23 del presente anexo. Si esta motocicleta lleva dos luces de posición delanteras, éstas estarán lo más cerca posible una de otra. Una motocicleta de dos ruedas sin sidecar no deberá llevar más de dos luces de posición delanteras.

34. Toda motocicleta de dos ruedas sin sidecar deberá estar provista en su parte trasera de una luz de posición que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el apartado a) del párrafo 24 del presente anexo.

35. Toda motocicleta de dos ruedas sin sidecar deberá estar provista en su parte trasera de un dispositivo reflectante que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el párrafo 27 del presente anexo.

36. A reserva de que las Partes Contratantes, que de conformidad con el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención hayan hecho una declaración asimilando los ciclomotores a las motocicletas, puedan dispensar de esta obligación a los ciclomotores de dos ruedas con o sin sidecar, toda motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar deberá estar provista de una luz de frenado que satisfaga las condiciones fijadas en el párrafo 31 del presente anexo.

37. Sin perjuicio de las disposiciones relativas a las luces y dispositivos prescritos para las motocicletas de dos ruedas sin sidecar todo sidecar unido a una motocicleta de dos ruedas deberá estar provisto en la parte delantera de una luz de posición que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el párrafo 23 del presente anexo y en su parte trasera de una luz de posición que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el apartado a) del párrafo 24 del presente anexo, así como de un dispositivo reflectante que satisfaga las condiciones de color y de visibilidad fijadas en el párrafo 27 del presente anexo. Las conexiones eléctricas deberán estar dispuestas de modo que la luz de posición delantera y la luz de posición trasera del sidecar se enciendan

al mismo tiempo que la luz de posición trasera de la motocicleta. En todo caso, el sidecar no estará provisto de luces de carretera ni de luces de cruce.

38. Los automóviles de tres ruedas simétricas con relación al plano longitudinal medio del vehículo, asimilados a las motocicletas conforme al apartado *n*) del artículo 1 de la Convención, estarán provistos de los dispositivos prescritos en los párrafos 21, 22, 23, 24 *a*), 27 y 31 del presente anexo. No obstante, cuando la anchura de estos vehículos no exceda de 1,30 m (4 pies, 3 pulgadas), una sola luz de carretera y una sola luz de cruce serán suficientes. Las disposiciones relativas a la distancia de la superficie iluminadora en relación con los bordes extremos del vehículo no serán aplicables en este caso.

39. Todo automóvil, con excepción de aquellos cuyo conductor pueda indicar con el brazo los cambios de dirección en forma visible desde cualquier ángulo por los demás usuarios de la vía, deberá estar provisto de luces indicadoras de dirección de color amarillo, fijas e intermitentes, colocadas por pares en el vehículo y visibles de día y de noche por los usuarios de la vía a quienes interese el movimiento del vehículo. Las luces intermitentes deberán tener una frecuencia de 90 destellos por minuto, con una tolerancia de ± 30 .

40. Cuando un automóvil, que no sea una motocicleta de dos ruedas, con o sin sidecar, vaya provisto de luces de niebla, éstas deberán ser blancas o de color amarillo selectivo, deberán ser dos y deberán ir colocadas de modo que ningún punto de su superficie iluminadora se encuentre por encima del punto más alto de la superficie iluminadora de las luces de cruce y que, de cada lado, el punto de la superficie iluminadora más distante del plano longitudinal medio del vehículo no se encuentre a más de 0,40 m (16 pulgadas) de los bordes exteriores del vehículo.

41. Ninguna luz de marcha atrás deberá deslumbrar o causar molestias injustificadas a los demás usuarios de la vía. Cuando un automóvil esté provisto de una luz de esta clase, ésta deberá ser de color blanco, amarillo o amarillo selectivo. El mando de encendido de esta luz deberá ser tal que ésta sólo pueda encenderse cuando esté puesta la marcha atrás.

42. Ninguna luz, con excepción de las luces indicadoras de dirección, instalada en un automóvil o un remolque, deberá ser intermitente, salvo las que se usen de conformidad con la legislación nacional de las Partes Contratantes para señalar los vehículos o conjuntos de vehículos que no estén obligados a respetar las reglas generales de circulación o cuya presencia en la vía imponga precauciones especiales a los demás usuarios, especialmente los vehículos prioritarios, los convoyes, los vehículos de dimensiones excepcionales y los vehículos o máquinas de construcción o conservación de las vías. No obstante, las Partes Contratantes podrán autorizar o disponer que algunas luces de color distinto al rojo se enciendan, en su totalidad o en parte, en forma intermitente para indicar el peligro particular que constituye momentáneamente el vehículo.

43. A los efectos del presente anexo:

- a) toda combinación de dos o más luces, idénticas o no, pero que tengan la misma función y el mismo color, se considerará como una sola luz, cuando las proyecciones de las superficies iluminadoras sobre un plano vertical perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo ocupen por lo menos el 50% de la superficie del menor rectángulo circunscrito a las proyecciones de dichas superficies iluminadoras;
- b) una sola superficie iluminadora, que tenga forma de banda, se considerará como dos o como un número par de luces siempre que esté situada simétricamente con relación al plano longitudinal medio del vehículo y que se extienda por lo menos hasta una distancia de 0,40 m (16 pulgadas) del borde exterior del vehículo y que tenga una longitud mínima de 0,80 m (32 pulgadas). La iluminación de dicha superficie deberá ser asegurada al menos por dos fuentes luminosas situadas lo más cerca posible de sus bordes extremos. La superficie iluminadora podrá consistir en cierto número de elementos dispuestos de modo que las proyecciones de las superficies iluminadoras

de los distintos elementos sobre un plano vertical perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo ocupen por lo menos el 50% de la superficie del menor rectángulo circunscrito a las proyecciones de dichas superficies iluminadoras de los elementos.

44. En un mismo vehículo, las luces que tengan la misma función y estén orientadas en la misma dirección deberán ser del mismo color. Las luces y los dispositivos reflectantes cuyo número sea par deberán estar situados simétricamente con relación al plano longitudinal medio del vehículo, excepto en los vehículos cuya forma externa sea asimétrica. Las luces de cada par deberán tener sensiblemente la misma intensidad.

45. Se podrá agrupar o incorporar en un mismo dispositivo luces de naturaleza diferente y, con sujeción a lo dispuesto en otros párrafos del presente capítulo, luces y dispositivos reflectantes, siempre que cada una de esas luces y de esos dispositivos reflectantes se ajusten a las disposiciones pertinentes del presente anexo.

Capítulo III. OTRAS DISPOSICIONES

Mecanismo de dirección

46. Todo automóvil deberá estar provisto de un mecanismo de dirección resistente que permita al conductor cambiar la dirección de su vehículo con facilidad, rapidez y seguridad.

Especjo retrovisor

47. Todo automóvil, con excepción de las motocicletas de dos ruedas con o sin sidecar, deberá estar provisto de uno o varios espejos retrovisores; el número, dimensiones y disposición de estos espejos deberán ser tales que permitan al conductor ver la circulación detrás de su vehículo.

Señales acústicas

48. Todo automóvil deberá estar provisto, por lo menos, de un aparato para producir señales acústicas de suficiente intensidad. El sonido emitido por el aparato deberá ser continuo, uniforme y no estridente. Los vehículos prioritarios y los vehículos de servicio público para el transporte de personas podrán llevar aparatos suplementarios para producir señales acústicas que no se ajusten a estos requisitos.

Limpiaparabrisas

49. Todo automóvil, que tenga parabrisas de dimensiones y forma tales que el conductor no pueda ver normalmente la vía hacia adelante desde su asiento más que a través de los elementos transparentes de dicho parabrisas, deberá estar provisto, por lo menos, de un limpiaparabrisas eficaz y resistente, colocado en posición adecuada, cuyo funcionamiento no requiera la intervención constante del conductor.

Lavaparabrisas

50. Todo automóvil, que deba ir provisto por lo menos de un limpiaparabrisas deberá llevar igualmente un lavaparabrisas.

Parabrisas y cristales

51. En todo automóvil y remolque:

- a) las sustancias transparentes, que constituyan elementos de pared exterior del vehículo, incluido el parabrisas, o de pared interior de separación, deberán ser tales que, en caso de rotura, el peligro de lesiones corporales quede reducido en la mayor medida posible;
- b) los cristales del parabrisas deberán estar hechos de una sustancia cuya transparencia no se altere y deberán estar fabricados de tal manera que no deformen apreciablemente los objetos vistos a través de ellos y que, en caso de rotura, el conductor pueda seguir viendo la vía con suficiente claridad.

Dispositivo de marcha atrás

52. Todo automóvil deberá estar provisto de un dispositivo de marcha atrás manejable desde el lugar que ocupe el conductor. No obstante, este dispositivo sólo será obligatorio para las motocicletas y para los automóviles de tres ruedas simétricas con relación al plano longitudinal medio del vehículo, si su peso máximo autorizado excede de 400 kg (900 libras).

Silenciador

53. Todo motor térmico de propulsión de un automóvil deberá estar provisto de un eficaz dispositivo silenciador del escape; este dispositivo deberá ser tal que no pueda ser desconectado por el conductor desde su asiento.

Cubiertas o neumáticos

54. Las ruedas de los automóviles y de sus remolques deberán estar provistas de neumáticos con cubiertas y el estado de las bandas de rodamiento de estas cubiertas deberá ser tal que la seguridad quede garantizada, incluida la adherencia, incluso sobre calzada mojada. No obstante, la presente disposición no podrá impedir que las Partes Contratantes autoricen la utilización de dispositivos que den resultados por lo menos equivalentes a los obtenidos con los neumáticos.

Indicador de velocidad

55. Todo automóvil capaz de alcanzar en llano una velocidad superior a 40 km (25 millas) por hora deberá estar provisto de un indicador de velocidad. No obstante, toda Parte Contratante podrá dispensar de esta obligación a ciertas categorías de motocicletas y de otros vehículos ligeros.

Dispositivo de señalización a bordo de los automóviles

56. El dispositivo a que se refiere el párrafo 5 del artículo 23 y el párrafo 6 del anexo 1 de la presente Convención consistirá:

- a) en una placa en forma de triángulo equilátero de 0,40 m (16 pulgadas) de lado, por lo menos, con bordes rojos de 0,05 m (2 pulgadas) de anchura por lo menos y fondo vaciado o de color claro; los bordes rojos deberán estar iluminados por transparencia o estar provistos de una banda reflectorizada; la placa deberá ser tal que pueda colocarse en posición vertical estable;
- b) en cualquier otro dispositivo de igual eficacia prescrito por la legislación del país en que esté matriculado el vehículo.

Dispositivo antirrobo

57. Todo automóvil deberá estar provisto de un dispositivo antirrobo que permita, a partir del momento en que se deje estacionado el vehículo, bloquear o impedir el funcionamiento de un órgano esencial del propio vehículo.

Dispositivo de enganche de los remolques ligeros

58. A excepción de los semirremolques, los remolques que no estén dotados del freno automático a que se refiere el párrafo 16 del presente anexo deberán estar provistos, además del dispositivo de acoplamiento, de un enganche auxiliar (cadena, cable, etc.) que, en caso de ruptura de aquél, limite el desplazamiento lateral del remolque e impida la caída de la barra de enganche al pavimento.

Disposiciones generales

59. a) En lo posible, los órganos mecánicos y el equipo del automóvil no deberán ofrecer riesgos de incendio o de explosión; tampoco deberán producir gases nocivos, humos opacos, olores ni ruidos excesivos.

b) En lo posible, el dispositivo de encendido de alta tensión del motor de los automóviles no deberá producir una emisión excesiva de parásitos radioeléctricos sensiblemente molestos.

c) Todo automóvil deberá estar construido de tal manera que, hacia adelante, hacia la derecha y hacia la izquierda, el campo de visibilidad del conductor sea suficiente para que pueda conducir con seguridad.

d) En lo posible, los automóviles y los remolques deberán estar contruidos y equipados de manera que se reduzca, para sus ocupantes y para los demás usuarios de la vía, el peligro en caso de accidente. En particular, no deberá haber, ni en el interior ni en el exterior, ningún adorno u otro objeto con aristas o salientes innecesarios que pueda constituir un peligro para los ocupantes y para los demás usuarios de la vía.

Capítulo IV. EXCEPCIONES

60. En el plano nacional, las Partes Contratantes podrán no aplicar las disposiciones del presente anexo respecto de:

- a) los automóviles y los remolques que por construcción no puedan alcanzar en llano una velocidad superior a 25 km (15 millas) por hora o para los que la legislación nacional limite la velocidad a 25 km por hora;
- b) los coches de inválidos, es decir, los pequeños automóviles especialmente proyectados y contruidos — y no solamente adaptados — para el uso de personas que padezcan algún defecto o incapacidad físicos y que sólo sean utilizados normalmente por esas personas,
- c) los vehículos destinados a experimentos que tengan por objeto seguir los progresos técnicos y aumentar la seguridad;
- d) los vehículos de forma o tipo peculiares, o que sean utilizados para fines especiales en condiciones particulares.

61. Las Partes Contratantes podrán asimismo no aplicar las disposiciones del presente anexo a los vehículos que matriculen y puedan transitar en circulación internacional:

- a) autorizando el color amarillo para las luces de posición a que se refieren los párrafos 23 y 30 del presente anexo y para los dispositivos reflectantes mencionados en el párrafo 29 del presente anexo;
- b) autorizando el color rojo para las luces indicadoras de dirección mencionadas en el párrafo 39 del presente anexo y que estén situadas en la parte trasera del vehículo;
- c) autorizando el color rojo para las luces mencionadas en la última frase del párrafo 42 del presente anexo y situadas en la parte trasera del vehículo;
- d) por lo que se refiere a la posición de las luces en los vehículos de uso especializado cuya forma exterior no permita aplicar las presentes disposiciones sin recurrir a sistemas de fijación que puedan ser fácilmente dañados o arrancados;
- e) autorizando el empleo de un número impar, superior a dos, de luces de carretera en los automóviles que matricule; y
- f) para los remolques que sirvan para el transporte de cosas cuya longitud exceda del espacio destinado a las cargas (troncos de árboles, tuberías, etc.) y que, en marcha, no estén enganchados al vehículo tractor sino solamente unidos a él por la carga.

Capítulo V. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

62. Los automóviles matriculados por vez primera y los remolques puestos en circulación en el territorio de una Parte Contratante antes de la entrada en vigor de la presente Convención, o dentro de los dos años siguientes a dicha entrada en vigor, no estarán

sometidos a las disposiciones del presente anexo siempre que cumplan los requisitos de las partes I, II y III del anexo 6 de la Convención de 1949 sobre la circulación por carretera.

APÉNDICE

Definición de los filtros de color para la obtención de los colores mencionados en el presente anexo (Coordenadas tricromáticas)

Rojo:	límite hacia amarillo: $y \leq 0,335$ límite hacia púrpura ¹ : $z \leq 0,008$
Blanco:	límite hacia azul: $x \geq 0,310$ límite hacia amarillo: $x \leq 0,500$ límite hacia verde: $y \leq 0,150 + 0,640x$ límite hacia verde: $y \leq 0,440$ límite hacia púrpura: $y \geq 0,050 + 0,750x$ límite hacia rojo: $y \geq 0,382$
Amarillo ² :	límite hacia amarillo ¹ : $y \leq 0,429$ límite hacia rojo ¹ : $y \geq 0,398$ límite hacia blanco ¹ : $z \leq 0,007$
Amarillo selectivo ³ :	límite hacia rojo ¹ : $y \geq 0,138 + 0,580x$ límite hacia verde ¹ : $y \leq 1,29x - 0,100$ límite hacia blanco ¹ : $y \geq -x + 0,966$ límite hacia valor espectral ¹ : $y \leq -x + 0,992$

Para comprobar las características colorimétricas de estos filtros debe emplearse una fuente de luz blanca con una temperatura de color de 2.854°K (correspondiente al iluminador A de la Comisión Internacional del Alumbrado (CIE)).

¹ En estos casos se han adoptado límites diferentes a los recomendados por la CIE, ya que el voltaje de alimentación en los terminales de las lámparas de que van provistas las luces varía considerablemente.

² Se aplica al color de las señales de automóviles llamadas hasta ahora normalmente « naranja » o « amarillo-naranja ». Corresponde a una parte específica de la zona de « amarillo » del triángulo de colores de la CIE.

³ Se aplica sólo a las luces de cruce y las luces de carretera. En el caso particular de las luces de niebla, se considerará satisfactoria la selectividad del color cuando el factor pureza equivalga por lo menos a 0,820, el límite hacia blanco y $\geq -x + 0,966$, siendo entonces $y \geq -x + 0,940$ e $y = 0,440$.

A N E X O 6

PERMISO NACIONAL PARA CONDUCIR

1. El permiso nacional para conducir estará constituido por una hoja de formato A 7 (74 × 105 mm – 2,91 × 4,13 pulgadas) o por una hoja de formato doble (148 × 105 mm – 5,82 × 4,13 pulgadas) o triple (222 × 105 mm – 8,78 × 4,13 pulgadas) que pueda plegarse al formato A 7. Será de color rosa.

2. El permiso estará impreso en el idioma o idiomas prescritos por la autoridad que lo expida o que autorice su expedición; no obstante, llevará en francés el título « Permis de conduire », acompañado o no del título en otros idiomas.

3. Las indicaciones que aparezcan en el permiso, manuscritas o mecanografiadas, figurarán en caracteres latinos o en cursiva llamada inglesa únicamente o aparecerán repetidas en dichos caracteres.

4. Dos de las páginas del permiso se ajustarán a las páginas modelos n^{os} 1 y 2 que figuran más adelante. A condición de que no se modifique la definición de las categorías A, B, C, D y E habida cuenta del párrafo 4 del artículo 41 de la presente Convención, ni sus letras de referencia ni lo esencial de las menciones relativas a la identidad del titular del permiso, se considerará atendida esta disposición aunque se hayan introducido, en comparación con esos modelos, algunas modificaciones de detalle; en especial, se considerará que cumplen las disposiciones del presente anexo los permisos nacionales para conducir que se ajusten al modelo del anexo 9 de la Convención sobre la circulación por carretera, hecha en Ginebra el 19 de septiembre de 1949.

5. Corresponderá a la legislación nacional determinar si la página modelo n^o 3 debe o no formar parte del permiso y si éste debe o no contener indicaciones suplementarias; de preverse un espacio para anotar los cambios de domicilio, estará situado en la parte superior del dorso de la página 3 del permiso, salvo cuando éste se ajuste al modelo del anexo 9 de la Convención de 1949.

Página modelo N^o 1

PERMIS DE CONDUIRE (1)

PERMISO PARA CONDUCIR (1)

1. Apellidos
2. Nombres (3)
3. Fecha (4) y lugar (5) de nacimiento
-
4. Domicilio

Firma del titular: (6)

.....

Fotografía
35 × 45 mm
(1,37 × 1,75
pulgadas)

5. Expedido por
6. En el día
7. Válido hasta el (7)
- N^o

Firma, etc. (8)

Página modelo N° 2

(2)

Categorías de vehículos para los cuales es válido el permiso:

- | | | |
|---|--|-----|
| A | Motocicletas | (9) |
| B | Automóviles no comprendidos en la categoría A cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3.500 kg (7.700 libras) y cuyo número de asientos, sin contar el del conductor, no exceda de ocho. | (9) |
| C | Automóviles destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.700 libras). | (9) |
| D | Automóviles destinados al transporte de personas y que tengan más de ocho asientos, sin contar el del conductor. | (9) |
| E | Conjuntos de vehículos cuyo tractor esté comprendido en cualquiera de las categorías B, C o D, para las cuales esté habilitado el conductor, pero que por su naturaleza no queden incluidos en ninguna de esas categorías. | (9) |

(10)

(11)

Página modelo N° 3

Válido hasta el: .....expedido el día	Renovado hasta el: .....(9) el día
---	--

Válido hasta el: .....expedido el día	Renovado hasta el: .....(9) el día
---	--

Válido hasta el: .....expedido el día	Renovado hasta el: .....(9) el día
---	--

Válido hasta el: .....expedido el día	Renovado hasta el: .....(9) el día
---	--

Válido hasta el:	Renovado hasta el:
.....expedido	.....(9)
el día	el día

(10)

- (1) En los modelos plegables en dos (si se pliegan de manera que la primera página de la cubierta no sea una página modelo) y en los modelos plegables en tres, esta indicación podrá figurar en la primera página de la cubierta.
- (2) Se indicará en este espacio el nombre o el signo distintivo del Estado, según se define en el anexo 3 de la presente Convención. La nota 1 se aplicará también a esta indicación.
- (3) Podrán indicarse en este lugar los apellidos del padre o del marido.
- (4) Si no se conoce la fecha de nacimiento, se indicará la edad aproximada en la fecha de expedición del permiso.
- (5) Déjese en blanco si no se conoce el lugar de nacimiento.
- (6) A falta de firma, impresión digital del pulgar. Puede omitirse la firma o la impresión digital del pulgar, así como el espacio correspondiente.
- (7) Esta indicación será facultativa en los permisos que tengan una página modelo N° 3.
- (8) Firma y sello o timbre de la autoridad que expida el permiso o de la asociación habilitada para expedirlo. En los modelos plegables en dos (si se pliegan de manera que la primera página de la cubierta no sea una página modelo) y en los modelos plegables en tres, el sello o timbre podrá estamparse en la primera página de la cubierta.
- (9) Sello o timbre de la autoridad que expida el permiso y de ser posible la fecha en que se estampe el sello o timbre. Este sello o timbre sólo se estampará en la columna de la derecha de la página modelo N° 2 frente a las casillas relativas a las definiciones de las categorías de vehículos para las que sea válido el permiso. Las mismas disposiciones serán aplicables a las indicaciones que hayan de hacerse en la columna de la derecha de la página modelo N° 3 respecto de las renovaciones concedidas.

Las Partes Contratantes pueden, en lugar de estampar el sello o timbre de la autoridad en la columna de la derecha de la página modelo N° 2, inscribir en una nueva indicación 8, titulada « Categorías », de la página modelo N° 1, la letra o letras correspondientes a la categoría o categorías para las que el permiso sea válido y un asterisco para cada categoría para la que el permiso no tenga validez (por ejemplo: « 8. Categoría A, B*** »).

- (10) Espacio reservado para otras categorías de vehículos definidos por la legislación nacional.
- (11) Espacio reservado para las observaciones complementarias que las autoridades competentes del Estado que expida el permiso deseen consignar en él, llegado el caso, con inclusión de las condiciones restrictivas (por ejemplo, « usa lentes correctores », « válido únicamente para conducir el vehículo N° ... », « a condición de que el vehículo esté preparado para ser conducido por una persona con una pierna amputada »). En el caso indicado en el segundo párrafo de la nota 9, estas observaciones adicionales figurarán de preferencia en la página modelo N° 1.

En otras páginas distintas de las páginas modelos podrán figurar otras observaciones.

A N E X O 7

PERMISO INTERNACIONAL PARA CONDUCIR

- 1. El permiso será una libreta de formato A 6 (148 × 105 mm – 5,82 × 4,13 pulgadas). Su cubierta será gris; sus páginas interiores serán blancas.
- 2. El anverso y el reverso de la primera hoja de la cubierta se ajustarán, respectivamente, a las páginas modelos N^{os} 1 y 2 siguientes; estarán impresos en el idioma nacional, o por lo menos en uno de los idiomas nacionales del Estado de expedición. Al final de las páginas interiores, habrá dos páginas yuxtapuestas que se ajustarán al modelo N^o 3 siguiente y estarán impresas en francés. Las páginas interiores que precedan a estas dos páginas reproducirán en varios idiomas, entre ellos obligatoriamente el español, el inglés y el ruso, la primera de estas dos páginas.
- 3. Las indicaciones que aparezcan en el permiso, manuscritas o mecanografiadas, figurarán en caracteres latinos o en cursiva llamada inglesa.
- 4. Las Partes Contratantes que expidan o autoricen la expedición de permisos internacionales para conducir cuya cubierta esté impresa en un idioma que no sea el español, el francés, el inglés, ni el ruso, comunicarán al Secretario General de las Naciones Unidas la traducción en ese idioma del texto del modelo N^o 3 siguiente.

Página modelo N^o 1 (anverso de la primera hoja de la cubierta)

.....¹

Circulación automóvil internacional

PERMISO INTERNACIONAL PARA CONDUCIR

N^o ...

Convención sobre la circulación vial de 8 de noviembre de 1968

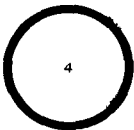
Válido hasta el²

Expedido por

En

El día

Número del permiso nacional para conducir



.....³

¹ Nombre del Estado de expedición y signo distintivo de este Estado, según se define en el anexo 3.
² Hasta tres años después de la fecha de expedición o hasta la fecha de expiración de la validez del permiso nacional para conducir, si esta fecha es anterior a la precedente.
³ Firma de la autoridad o asociación que expida el permiso.
⁴ Sello o timbre de la autoridad o asociación que expida el permiso.

Página modelo N^o 2 (reverso de la primera hoja de la cubierta)

El presente permiso no es válido para circular por el territorio de¹

Es válido en los territorios de todas las demás Partes Contratantes. Las categorías de vehículos para los cuales es válido se indican al final de la libreta.

2

El presente permiso no afecta en nada la obligación en que se halla su titular de atenerse en todo Estado por el que circule a las leyes y reglamentos relativos al establecimiento o al ejercicio de una profesión. En particular, el permiso deja de ser válido en un Estado si su titular establece en él su residencia normal.

¹ Aquí se inscribirá el nombre de la Parte Contratante donde el titular reside normalmente.

² Espacio reservado para la inscripción facultativa de la lista de los Estados que son Partes Contratantes.

Modelo N° 3 (página de la izquierda)

<i>Indicaciones relativas al conductor</i>	Apellidos	1.
	Nombres ¹	2.
	Lugar de nacimiento ²	3.
	Fecha de nacimiento ³	4.
	Domicilio	5.

Categoría de vehículos para los cuales es válido el permiso

Motocicletas	A
Automóviles, no comprendidos en la categoría A, cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3.500 kg (7.700 libras) y cuyo número de asientos, sin contar el del conductor, no exceda de ocho.	B
Automóviles destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.700 libras).	C
Automóviles destinados al transporte de personas y que tengan más de ocho asientos, sin contar el del conductor.	D
Conjuntos de vehículos cuyo tractor esté comprendido en cualquiera de las categorías B, C o D para las cuales esté habilitado el conductor pero que por su naturaleza no queden incluidos en ninguna de esas categorías.	E

Condiciones restrictivas⁴

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

¹ Podrán indicarse en este lugar los apellidos del padre o del marido.

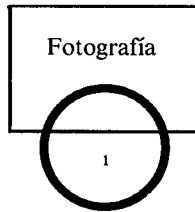
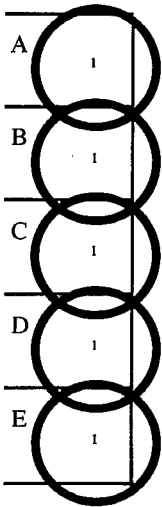
² Déjese en blanco si no se conoce el lugar de nacimiento.

³ Si no se conoce la fecha de nacimiento, se indicará la edad aproximada en la fecha de expedición del permiso.

⁴ Por ejemplo, « usa lentes correctores », « válido únicamente para conducir el vehículo N° ... », « a condición de que el vehículo esté preparado para ser conducido por una persona con una pierna amputada ».

Modelo N° 3 (página de la derecha)

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



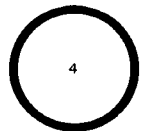
Firma del titular ²

Exclusiones:

El titular está inhabilitado para conducir por el territorio de ³ hasta el

En el día.....

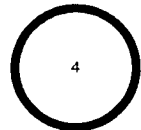
..... ⁴



El titular está inhabilitado para conducir por el territorio de ³ hasta el

En el día.....

..... ⁴



¹ Sello o timbre de la autoridad o asociación que expida el permiso. Este sello o timbre sólo se estampará frente a las categorías A, B, C, D y E si el titular está habilitado para conducir los vehículos de la categoría de que se trate.

² A falta de firma, impresión digital del pulgar.

³ Nombre del Estado.

⁴ Firma y sello o timbre de la autoridad que haya invalidado el permiso en su territorio. Cuando ya se hayan utilizado todos los espacios reservados para las exclusiones en la presente página, las demás exclusiones se indicarán al dorso.

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

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

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:

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

POUR 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:

POUR CAMBOYA:

FOR CAMEROON:

POUR LE CAMEROUN:

喀麥隆:

За Камерун:

POUR EL CAMERÚN:

FOR CANADA:

POUR LE CANADA:

加拿大:

За Канаду:

POUR EL CANADÁ:

FOR THE CENTRAL AFRICAN REPUBLIC:

POUR LA RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE:

中非共和國:

За Центральноафриканскую Республику:

POUR 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 CHYPRE:

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

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:
 印度尼西亞:
За Индонезию:
FOR INDONESIA:

JUNUS POHAN

Indonesia does not consider itself bound by article 52.

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

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

ASLAN AFSHAR

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

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

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

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

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

EZRA KAMMA
JACOB FRISHER

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

LIONELLO COZZI

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

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

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

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

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

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

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

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

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 Ливию:
POR LIBIA:

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

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

RENÉ LOGELIN

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

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

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

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

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

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

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

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

FOR THE NETHERLANDS:

POUR LES PAYS-BAS:

荷蘭:

За Нидерланды:

POUR LOS PAÍSES BAJOS:

FOR NEW ZEALAND:

POUR LA NOUVELLE-ZÉLANDE:

紐西蘭:

За Новую Зеландию:

POUR NUEVA ZELANDIA:

FOR NICARAGUA:

POUR LE NICARAGUA:

尼加拉瓜:

За Никарагуа:

POUR NICARAGUA:

FOR THE NIGER:

POUR LE NIGER:

奈及爾:

За Нигер:

POUR EL NIGER:

FOR NIGERIA:

POUR LA NIGERIA:

奈及利亞:

За Нигерию:

POUR NIGERIA:

FOR NORWAY:

POUR LA NORVÈGE:

挪威:

За Норвегию:

POUR 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 BUJO-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:
 叙利亞:
 За Сирию:
FOR SIRIA:

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

MANU AMATAYAKUL

Thailand will not be bound by Art. 52 of this Convention.

Thailand will consider mopeds as motor-cycles.¹

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

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

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

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

FOR TURKEY:
POUR LA TURQUIE:
 土耳其:
За Турцию:
FOR 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:
POR VENEZUELA:

Ad referendum
FRANCISCO AZPURUA ESPINOZA

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

FOR YEMEN:
POUR LE YÉMEN:
也門:
За Йемен:
POR EL YEMEN:

FOR YUGOSLAVIA:
POUR LA YOUGOSLAVIE:
南斯拉夫:
За Югославию:
POR YUGOSLAVIA:

LAZAR MOJSOV

FOR ZAMBIA:
POUR LA ZAMBIE:
尚比亞:
За Замбию:
POR ZAMBIA:

RESERVATIONS AND DECLARATIONS MADE UPON SIGNATURE

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS FAITES LORS DE LA SIGNATURE

BYELORUSSIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC

RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

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

и со следующими заявлениями:

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

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

[TRANSLATION]

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

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

[TRADUCTION]

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

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

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

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

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

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

HUNGARY

HONGRIE

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

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

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

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

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

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

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

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

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

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

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

UKRAINIAN SOVIET
SOCIALIST REPUBLIC

RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
SOVIÉTIQUE D'UKRAINE

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

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

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

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

[TRANSLATION]

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

[TRADUCTION]

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

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

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

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

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

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

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

UNION OF SOVIET
SOCIALIST REPUBLICS

UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

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

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

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

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

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

[TRANSLATION]

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

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

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

RESERVATIONS AND DECLARATIONS MADE UPON RATIFICATION OR ACCESSION (a)

BYELORUSSIAN SOVIET
SOCIALIST REPUBLIC

Confirming the reservation and declarations made upon signature:

[TRADUCTION]

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

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

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

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

RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE

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

¹ 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.

[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]

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

[TRADUCTION]

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

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

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

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

[TRANSLATION]

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

[TRADUCTION]

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

HUNGARY

Confirming the declarations made upon signature:

HONGRIE

Avec confirmation des déclarations formulées lors de la signature :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

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

Le Conseil présidentiel de la République populaire hongroise déclare que

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

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

Declaration in respect of articles 18 and 52:

[HUNGARIAN TEXT — TEXTE HONGROIS]

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

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

[TRANSLATION]

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

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

**UKRAINIAN SOVIET
SOCIALIST REPUBLIC**

Confirming the reservation and declarations made upon signature:

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

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

Déclaration concernant les articles 18 et 52 :

[TRADUCTION]

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

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

**RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
SOVIÉTIQUE D'UKRAINE**

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

¹ 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.]

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

聯合國道路交通會議

議事文件

一 聯合國道路交通會議係聯合國秘書長依經濟暨社會理事會一九六六年七月二十七日及一九六七年五月二十六日通過之決議案一一二九(四十一)及一二〇三(四十二)召開。該兩決議案案文如下：決議案一一二九(四十一)

“經濟暨社會理事會，

覆按關於一九四九年道路交通公約及道路標誌與號誌議定書之修正，理事會曾通過一九六三年七月二十五日決議案九六七(三十六)，一九六四年八月十四日決議案一〇三四(三十七)及一九六五年七月三十日決議案一〇八二B(三十九)，

認爲一九四九年道路交通公約及一九四九年道路標誌與號誌議定書須加修正擴充，以利道路交通，一如理事會決議案一〇三四(三十七)及一〇八二B(三十九)所表示之意見，

閱悉秘書長報告書，尤其是第六段，並鑒及理事會決議案一〇八二B(三十九)，

又悉奧地利政府之邀請，

一 決定待開之國際會議將決定是否應撰擬一個以上之文書，以代替一九四九年公約及議定書，又關於道路標誌與號誌之若干條款究竟應屬強制性抑只爲建議之辦法；

二 決定邀請聯合國全體會員國或各專門機關或國際原子能總署會員國、各專門機關以顧問資格，及有關政府間組織與對理事會具有諮商地位之有關非政府組織以觀察員資格出席會議；

¹ Should read: "26 July 1966" — Devrait se lire : « 26 juillet 1966 ».

三 復決定該會議定於一九六八年三月在維也納召開，日期由秘書長與奧地利政府磋商決定，會期不超過二十五工作日；

四 請秘書長撰擬下列文件，並作為會議文件分發：

(a) 道路交通公約草案；

(b) 以從前所擬草案為藍本之道路標誌與號誌公約草案，惟須顧及各區域經濟委員會所提之修正案；

(c) 上述公約草案之評註，以：

(1) 明白表明新案文與以前分發案文之間有何實質差異，

(2) 轉載未併入新案文內之各區域經濟委員會所提修正案；

五 復請秘書長：

(a) 於分發新公約草案時，請：

(1) 被邀出席會議之國家政府將其擬對此等案文提出之修正案，至遲於會議開幕之前四個月送達秘書長；

(2) 被邀出席會議之各專門機關及政府間與非政府組織將其擬提之修正新公約草案專門條款之提議，於相同期限內送達；

(b) 將依上列分段(a)所收到之修正案與提議，至遲在會議開幕前兩個月分發，

(c) 作召開會議之其他必要部署，包括編撰並分發會議臨時議事規則草案及任何其他必需之文件。”

決議案一二〇三(四十二)

“經濟暨社會理事會，

覆按其一九六六年七月二十六日關於為替換一九四九年九月十九日在日內瓦簽訂之道路交通公約及道路標誌與號誌議定書事召開國際會議之辦法之決議案一一二九（四十一），

備悉秘書長一九六七年三月十六日所提嗣經秘書長一九六七年四月三日節略修正之報告書，

決定修正決議案一一二九（四十一）所訂之會議時間表如下：

(a) 該決議案第三段刪除“定於一九六八年三月”及“在維也納召開”以下之文字，日期以“自一九六八年九月三十日至十一月一日”字樣代替；

(b) 第五段(a)(1)分段，以“六個月”代替“四個月”，(b)分段以“三個月”代替“兩個月”。

二 上述決議案所定會議日期經地主國請求延期，道路交通會議遂改在一九六八年十月七日至十一月八日舉行；

下列各國政府曾遣派代表團出席本會議：

阿富汗	加拿大
阿爾及利亞	中非共和國
阿根廷	智利
澳大利亞	中國
奧地利	哥斯大黎加
比利時	賽普勒斯
巴西	捷克斯拉夫
保加利亞	丹麥
白俄羅斯蘇維埃社會主義共和國	多明尼加共和國
	厄瓜多

德意志聯邦共和國
芬蘭
法蘭西
加彭
迦納
希臘
教廷
匈牙利
印度
印度尼西亞
伊朗
以色列
義大利
日本
肯亞
科威特
賴比瑞亞
利比亞
盧森堡
馬來西亞
馬利
墨西哥
摩納哥
荷蘭

奈及利亞
挪威
秘魯
菲律賓
波蘭
葡萄牙
大韓民國
羅馬尼亞
聖馬利諾
沙烏地阿拉伯
西班牙
蘇丹
瑞典
瑞士
泰國
土耳其
烏克蘭蘇維埃社會主義共和國
蘇維埃社會主義共和國聯邦
阿拉伯聯合共和國
大不列顛及北愛爾蘭聯合王國
美利堅合眾國
委內瑞亞
南斯拉夫

下列各國政府曾遣派觀察員列席本會議：

玻利維亞

古巴

哥倫比亞

瓜地馬拉

尼加拉瓜

國際勞工組織，世界衛生組織及國際原子能總署曾以諮商資格，遣派代表列席本會議。

下列各組織曾遣派觀察員列席本會議：

A. 政府間組織

歐洲聯盟委員會

歐洲理事會

歐洲運輸部長會議

國際統一私法學社

阿拉伯國際聯盟

鐵道合作組織

北歐理事會

B. 非政府組織

歐洲保險委員會

國際防止公路事故協會

國際商會

國際照明問題委員會

國際自由工會聯合會

國際刑事警察組織

國際基督教工會聯合會

國際高級警官聯合會

國際標準化組織

國際常設摩托車製造業事務局

國際常設汽車製造業事務局

國際道路聯合會
 國際道路運輸聯合會
 國際正式旅行組織聯合會
 國際公共交通聯合會
 國際鐵道聯合會
 紅十字會聯盟
 世界工會聯合會
 世界遊覽及汽車組織

三 本會議接有秘書長所擬道路交通公約草案及道路標誌與號誌公約草案，¹用作討論之藍本。

四 本會議討論結果具載於全體會議簡要紀錄及所屬主要委員會決定簡要紀錄；根據討論結果，本會議曾撰擬道路交通公約及道路標誌與號誌公約，供各國簽署。

五 此外，本會議在歡呼鼓掌中通過題為“頌揚奧地利政府及人民”之下列決議案：

聯合國道路交通會議渥蒙奧地利人民與政府及維也納市慇懃招待出席會議全體代表，特於一九六八年十一月七日在維也納工作結束之際，謹申謝忱。

為此，下列簽字代表謹簽字於本蕝事文件，以昭信守。

公曆一千九百六十八年十一月八日訂於維也納，其中、英、法、俄及西文本同一作準，合訂為一本。正本交由聯合國秘書長保存，並由其將正式副本分送被邀遣派代表出席本會議之各國政府。

會議主席

A. BUZZI-QUATTRINI

執行秘書

F. D. MASSON

¹ 文件 E/CONF.56/1 and 1/Add.1 及 E/CONF.56/3 and 3/Add.1.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ

1. Конференция Организации Объединенных Наций по дорожному движению была созвана Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций в соответствии с резолюциями 1129 (XLI) и 1203 (XLII), принятыми Экономическим и Социальным Советом 27 июля 1966 года¹⁾ и 26 мая 1967 года. Ниже приводятся тексты этих резолюций:

Резолюция 1129 (XLI)

Экономический и Социальный Совет,

ссылаясь на свои резолюции 967 (XXXVI) от 25 июля 1963 г., 1034 (XXXVII) от 14 августа 1964 г. и 1082 В (XXXIX) от 30 июля 1965 г. о пересмотре Конвенции 1949 года о дорожном движении и Протокола о дорожных знаках и сигналах,

считая, в соответствии с мнением, выраженным уже в его резолюциях 1034 (XXXVII) и 1082 В (XXXIX), что Конвенция 1949 года о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах от 1949 года должны быть изменены и дополнены с целью облегчения дорожного движения,

принимая к сведению доклад Генерального Секретаря, в частности его пункт 6, учитывая содержание своей резолюции 1082 В (XXXIX) и принимая к сведению приглашение правительства Австрии,

1. постановляет, что Международной конференции, которая будет созвана, надлежит решить вопрос о том, следует ли разработать более одного акта взамен Конвенции и Протокола от 1949 года и должны ли некоторые положения, относящиеся к дорожным знакам и сигналам, иметь обязательный характер или же лишь входить в рекомендуемую практику;

2. постановляет, что к участию в Конференции будут приглашены все государства-члены Организации Объединенных Наций, специализированных учреждений и Международного агентства по атомной энергии, а также, с правом совещательного голоса, специализированные учреждения и, в качестве наблюдателей, заинтересованные межправительственные организации и заинтересованные неправительственные организации, имеющие консультативный статус при Совете;

3. постановляет далее, что эта Конференция созывается на период не более 25 рабочих дней в Вене в марте 1968 года, причем

¹ Should read: "26 July 1966" — Devrait se lire : « 26 juillet 1966 ».

день созыва будет определен Генеральным Секретарем по согласованию с правительством Австрии;

4. предлагает Генеральному Секретарю подготовить и распространить в качестве документов Конференции:

- a) проект конвенции о дорожном движении,
- b) проект конвенции о дорожных знаках и сигналах, основанный на ранее составленных проектах, с учетом поправок, предложенных региональными экономическими комиссиями,
- c) замечания по этим проектам конвенций, в которых будут
 - i) ясно указаны любые существенные различия между новыми и ранее разосланными текстами,
 - ii) воспроизведены те поправки, предложенные региональными экономическими комиссиями, которые не были включены в новые тексты;

5. предлагает далее Генеральному Секретарю

- a) при рассылке новых проектов конвенции просить
 - i) правительства государств, которые будут приглашены на Конференцию, направить ему, не позднее чем за 4 месяца до открытия Конференции, поправки к этим проектам, которые они пожелают внести,
 - ii) специализированные учреждения и межправительственные и неправительственные организации, которые будут приглашены на Конференцию, направить ему в течение того же срока предложения о внесении поправок в технические положения новых проектов конвенций, которые они сочтут необходимыми представить;
- b) разослать поправки и предложения, полученные в соответствии с приведенным выше подпунктом «a» «i» и «ii», не позднее чем за два месяца до открытия Конференции,
- c) принять другие необходимые меры для созыва Конференции, включая подготовку и рассылку проекта предварительных правил процедуры для Конференции и прочих требуемых документов.

Резолюция 1203 (XLI)

Экономический и Социальный Совет,

ссылаясь на свою резолюцию 1129 (XLI) от 26 июля 1966 г. относительно мер по созыву международной конференции для замены Конвенции о дорожном движении и Протокола о дорожных знаках и сигналах, подписанных в Женеве 19 сентября 1949 года,

принимая к сведению доклад Генерального Секретаря от 16 марта 1967 г., измененный его запиской от 3 апреля 1967 г.,

постановляет, что период созыва конференции, указанный в резолюции 1129 (XLI), должен быть изменен следующим образом:

- a) в пункте 3 упомянутой резолюции опустить слова, следующие за словами «в Вене», за исключением слов «не более 25 рабочих дней», и включить слова «с 30 сентября по 1 ноября 1968 года»;
- b) в подпункте «a» «i» пункта 5 заменить слова «4 месяца» словами «шесть месяцев» и в подпункте «b» того же пункта заменить слова «два месяца» словами «три месяца».

2. Сроки, предусмотренные в вышеуказанной резолюции для работы Конференции, были изменены по просьбе приглашающего правительства; Конференция по дорожному движению состоялась с 7 октября по 8 ноября 1968 года.

Делегации, участвовавшие в работе Конференции, представляли правительства следующих государств:

Австралии, Австрии, Алжира, Аргентины, Афганистана, Белорусской Советской Социалистической Республики, Бельгии, Болгарии, Бразилии, Ватикана, Венгрии, Венесуэлы, Габона, Ганы, Греции, Дании, Доминиканской Республики, Израиля, Индии, Индонезии, Ирана, Испании, Италии, Канады, Кении, Кипра, Китая, Коста-Рики, Кувейта, Либерии, Ливии, Люксембурга, Малайзии, Мали, Мексики, Монако, Нигерии, Нидерландов, Норвегии, Объединенной Арабской Республики, Перу, Польши, Португалии, Республики Кореи, Румынии, Сан-Марино, Саудовской Аравии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Судана, Таиланда, Турции, Украинской Советской Социалистической Республики, Федеративной Республики Германии, Филиппин, Финляндии, Франции, Центральноафриканской Республики, Чехословакии, Чили, Швейцарии, Швеции, Эквадора, Югославии и Японии.

Правительства следующих государств были представлены на Конференции наблюдателями:

Боливии, Гватемалы, Колумбии, Кубы и Никарагуа.

Всемирная организация здравоохранения, Международная организация труда и Международное агентство по атомной энергии были представлены на Конференции с правом совещательного голоса.

Следующие организации были представлены на Конференции наблюдателями:

А. Межправительственные организации

Европейская конференция министров транспорта
Европейский совет
Комиссия европейских сообществ

Лига арабских государств
 Международный институт по унификации частного права
 Организация сотрудничества железных дорог
 Северный совет

В. *Неправительственные организации*

Всемирная туристическая и автомобильная организация
 Всемирная федерация профсоюзов
 Европейский комитет по страхованию
 Международная ассоциация по предупреждению дорожно-транспортных происшествий
 Международная дорожная федерация
 Международная комиссия по освещению
 Международная конфедерация свободных профсоюзов
 Международная конфедерация христианских профсоюзов
 Международная организация по стандартизации
 Международная организация уголовной полиции
 Международная торговая палата
 Международная федерация высших полицейских чинов
 Международный союз автомобильного транспорта
 Международный союз железных дорог
 Международный союз официальных туристских организаций
 Международный союз по общественному транспорту
 Лига обществ Красного Креста
 Постоянное международное бюро мотоцикlostроения
 Постоянное международное бюро предпринимателей автомобильной промышленности.

3. Конференции был представлен проект Конвенции о дорожном движении и проект Конвенции о дорожных знаках и сигналах, подготовленные Генеральным Секретарем, которые послужили основой для дискуссий ¹⁾.

4. Учитывая решения, содержащиеся в кратких отчетах о пленарных заседаниях и в кратких отчетах о решениях, принятых главными комитетами, Конференция выработала и открыла для подписания Конвенцию о дорожном движении и Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

5. Кроме того, Конференция приняла без голосования, на основе единодушного одобрения следующую резолюцию, озаглавленную: Выражение признательности правительству и народу Австрийской Республики.

«Конференция Организации Объединенных Наций по дорожному движению по случаю окончания своей работы в Вене 7 ноября 1968 года выражает свою глубокую признательность народу и пра-

¹⁾ Документы E/CONF.56/1 и 1/Add.1 и E/CONF.56/3 и 3/Add.1.

вительству Австрии, а также населению города Вены за радушное гостеприимство, оказанное ими всем делегатам Конференции.»

В удостоверение чего нижеподписавшиеся представители подписали настоящий заключительный акт.

Составлено в Вене в одном подлинном экземпляре, английский, испанский, китайский, русский и французский тексты которого являются равно аутентичными, восьмого ноября тысяча девятьсот шестьдесят восьмого года. Подлинник передается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем правительствам, приглашенным к участию в Конференции.

Председатель Конференции:
Г-н Буцци-Кватрини

Исполнительный Секретарь:
Г-н Ф. Д. Масон

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA CIRCULACIÓN POR CARRETERA

1. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Circulación por Carretera fue convocada por el Secretario General de las Naciones Unidas de conformidad con las resoluciones 1129 (XLI) y 1203 (XLII), aprobadas por el Consejo Económico y Social el 27 de julio de 1966¹ y el 26 de mayo de 1967 respectivamente. Los textos de estas resoluciones son los siguientes:

RESOLUCIÓN 1129 (XLI)

El Consejo Económico y Social,

Recordando sus resoluciones 967 (XXXVI), de 25 de julio de 1963, 1034 (XXXVII), de 14 de agosto de 1964, y 1082 B (XXXIX), de 30 de julio de 1965, relativas a la revisión de la Convención sobre la Circulación por Carretera y del Protocolo relativo a las Señales de Carretera (1949),

Considerando que, de conformidad con la opinión expresada en sus resoluciones 1034 (XXXVII) y 1082 B (XXXIX), la Convención de 1949 sobre la Circulación por Carretera y el Protocolo de 1949 relativo a las Señales de Carretera deberían ser revisados y completados a fin de facilitar la circulación por carretera,

Tomando nota del informe del Secretario General, en particular de su párrafo 6, habida cuenta del contenido de su resolución 1082 B (XXXIX),

Tomando nota además de la invitación del Gobierno de Austria,

1. Decide que la Conferencia internacional que ha de convocarse habrá de decidir si debe prepararse más de un instrumento para sustituir a la Convención y al Protocolo de 1949 y si algunas disposiciones relativas a las señales de carretera deben tener carácter obligatorio o ser simplemente prácticas recomendadas;

2. Decide que se invite a la Conferencia a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o miembros de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica y, con carácter consultivo, a los organismos especializados, así como, en calidad de observadores, a las organizaciones intergubernamentales interesadas y a las organizaciones no gubernamentales interesadas reconocidas como entidades consultivas por el Consejo;

3. Decide además que la Conferencia se celebre en Viena en marzo de 1968, durante un período que no exceda de veinticinco días laborables, en una fecha que determinará el Secretario General en consulta con el Gobierno de Austria;

4. Pide al Secretario General que prepare y distribuya como documentos de la Conferencia:

a) Un proyecto de convención sobre la circulación por carretera;

¹ Should read: "26 de julio de 1966" — Devrait se lire : « 26 de julio de 1966 ».

- b) Un proyecto de convención sobre las señales de carretera, basados en los proyectos que redactó anteriormente habida cuenta de las enmiendas propuestas por las comisiones económicas regionales;
 - c) Observaciones relativas a esos proyectos en las que:
 - i) Se pongan de relieve las diferencias en cuestiones de fondo que presentan con relación a los proyectos anteriormente distribuidos,
 - ii) Se reproduzcan las enmiendas propuestas por las comisiones económicas regionales que no se hubieran incorporado a los nuevos textos;
5. Pide además al Secretario General:
- a) Que al distribuir los nuevos proyectos pida:
 - i) A los gobiernos de los Estados invitados a la Conferencia que le remitan, por lo menos cuatro meses antes de la apertura de la Conferencia, las enmiendas a estos proyectos que deseen proponer,
 - ii) A los organismos especializados y a las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales invitados a la Conferencia que, en el mismo plazo, le remitan las sugerencias de enmienda a las disposiciones técnicas de los nuevos proyectos que consideren conveniente someter;
 - b) Que distribuya las enmiendas y sugerencias recibidas en conformidad con lo previsto en los incisos i) y ii) del apartado a) por lo menos dos meses antes de la apertura de la Conferencia;
 - c) Que adopte las demás disposiciones necesarias para la convocación de la Conferencia, entre ellas la preparación y distribución del proyecto de reglamento provisional de la Conferencia y de los demás documentos necesarios.

RESOLUCIÓN 1203 (XLII)

El Consejo Económico y Social,

Recordando su resolución 1129 (XLI) de 26 de julio de 1966 sobre las disposiciones para una conferencia internacional a fin de reemplazar la Convención sobre la Circulación por Carretera y el Protocolo relativo a las Señales de Carretera, hechos en Ginebra el 19 de septiembre de 1949,

Tomando nota del informe del Secretario General de 16 de marzo de 1967, en la forma enmendada por su nota de 3 de abril de 1967,

Decide que la fecha de la conferencia establecida en la resolución 1129 (XLI) debe modificarse:

- a) En el párrafo 3 de dicha resolución, suprimiendo las palabras que se encuentran a continuación de « Viena » y sustituyéndolas consiguientemente por las palabras « del 30 de septiembre al 1° de noviembre de 1968 »;
- b) En el párrafo 5, sustituyendo « seis meses » por « cuatro meses », en el inciso a), y sustituyendo « tres meses » por « dos meses », en el inciso b).

2. Las fechas previstas para la Conferencia en esta última resolución se aplazaron a petición del Gobierno huésped y la Conferencia sobre la Circulación por Carretera se reunió del 7 de octubre al 8 de noviembre de 1968.

Estuvieron representados por delegaciones en la Conferencia los Gobiernos de los siguientes Estados:

Afganistán	Ghana	Reino Unido de Gran Bre- taña e Irlanda del Norte
Arabia Saudita	Grecia	República Arabe Unida
Argelia	Hungría	República Centrafricana
Argentina	India	República de Corea
Australia	Indonesia	República Dominicana
Austria	Irán	República Federal de Ale- mania
Bélgica	Israel	República Socialista So- viética de Bielorrusia
Brasil	Italia	República Socialista So- viética de Ucrania
Bulgaria	Japón	Rumania
Canadá	Kenia	San Marino
Costa Rica	Kuwait	Santa Sede
Checoslovaquia	Liberia	Sudán
Chile	Libia	Suecia
China	Luxemburgo	Suiza
Chipre	Malasia	Tailandia
Dinamarca	Malí	Turquía
Ecuador	México	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
España	Mónaco	Venezuela
Estados Unidos de Amé- rica	Nigeria	Yugoslavia
Filipinas	Noruega	
Finlandia	Países Bajos	
Francia	Perú	
Gabón	Polonia	
	Portugal	

Estuvieron representados por observadores en la Conferencia los Gobiernos de los siguientes Estados:

Bolivia	Cuba	Nicaragua
Colombia	Guatemala	

La Organización Internacional del Trabajo, la Organización Mundial de la Salud y el Organismo de Energía Atómica estuvieron representados en la Conferencia a título consultivo.

Estuvieron representadas por observadores en la Conferencia las siguientes organizaciones:

A. *Organizaciones intergubernamentales:*

Comisión de las Comunidades Europeas
 Conferencia Europea de Ministros de Transportes
 Consejo de Europa
 Consejo Nórdico
 Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
 Liga de los Estados Arabes
 Organización para la Colaboración Ferroviaria

B. *Organizaciones no gubernamentales:*

Asociación Internacional para la prevención de Accidentes de Carretera
 Cámara de Comercio Internacional

Comisión Internacional del Alumbrado
 Comité Europeo de Seguros
 Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres
 Confederación Internacional de Sindicatos Cristianos
 Federación Internacional de Carreteras
 Federación Internacional de Funcionarios Superiores de Policía
 Federación Sindical Mundial
 Liga de Sociedades de la Cruz Roja
 Oficina Permanente Internacional de Constructores de Automóviles
 Oficina Permanente Internacional de Constructores de Motocicletas
 Organización Internacional de Policía Criminal
 Organización Internacional de Unificación de Normas
 Organización Mundial del Turismo y del Automóvil
 Unión Internacional de Ferrocarriles
 Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo
 Unión Internacional de Transportes por Carretera
 Unión Internacional de Transportes Públicos.

3. La Conferencia tuvo ante sí y utilizó como base de discusión un proyecto de Convención sobre la circulación vial y un proyecto de Convención sobre la señalización vial preparados por el Secretario General.¹

4. Basándose en sus deliberaciones, registradas en las actas resumidas de sus sesiones plenarias y en las actas resumidas de las decisiones adoptadas por sus comisiones principales, la Conferencia ha elaborado y abierto a la firma una Convención sobre la circulación vial y una Convención sobre la señalización vial.

5. La Conferencia ha aprobado además la siguiente resolución titulada « Homenaje al Gobierno y el pueblo de la República de Austria »:

« La Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Circulación por Carretera, al finalizar sus trabajos en Viena el 7 de noviembre de 1968, desea hacer constar su profundo agradecimiento al pueblo y el Gobierno de Austria y a la ciudad de Viena por la grata y generosa hospitalidad ofrecida a todos los delegados de la Conferencia. »

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos representantes han firmado esta Acta Final.

HECHO en Viena el día ocho de noviembre de mil novecientos sesenta y ocho en un solo ejemplar en chino, español, francés, inglés y ruso, siendo los cinco textos igualmente auténticos. El texto original será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, el cual enviará copias certificadas del mismo a cada uno de los Gobiernos invitados a enviar representantes a la Conferencia.

El Presidente
de la Conferencia:

A. BUZZI-QUATTRINI

El Secretario Ejecutivo
de la Conferencia:

F. D. MASSON

¹ Documentos E/CONF.56/1 y Add.1 y E/CONF.56/3 y Add.1.

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

SAADULLAH YOSUFI

FOR ALGERIA:
POUR L'ALGÉRIE:
阿爾及利亞:
За Алжир:
FOR 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:
FOR LA REPÚBLICA CENTROAFRICANA:

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

MIGUEL SERRANO

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

PAO-NAN CHENG

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

FRANZ JOS. HASLINGER

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

DINOS NICOLAOU APHAMIS

FOR CZECHOSLOVAKIA:
POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:
捷克斯拉夫:
За Чехословакию:
FOR 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:
印度尼西亚:
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:
POR NIGERIA:

ETIM INYANG

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

ROLF NORMAN TORGERSEN

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

ENRIQUE LAFOSSE

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

BALTAZAR AQUINO
ROMEO FLORES EDU

FOR POLAND:
POUR LA POLOGNE:
波蘭:
За Польшу:
POR 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 TOPCAM

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

МАКАР МАКАРОВИЧ 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