

KONWENCJA O RUCHU DROGOWYM, PROTOKÓŁ W SPRAWIE ZNAKÓW I SYGNAŁÓW DROGOWYCH
ORAZ AKT KONCOWY,

podpisana w Genewie dnia 19 września 1949 r.

Przekład.

W Imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 19 września 1949 r. podpisane zostały w Genewie Konwencja o ruchu drogowym, Protokół w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz Akt końcowy.

Po zaznajomieniu się z powyższymi aktami międzynarodowymi Rada Państwa uznała je i uznaje za słuszne zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nich zawartych; oświadcza, że wyżej wymienione akty są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone, oraz przyrzeka, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie, dnia 25 września 1958 r.

L. S. Przewodniczący Rady Państwa:
A. Zawadzki

Minister Spraw Zagranicznych:
w z. J. Winiewicz

Au Nom de la République Populaire de Pologne

LE CONSEIL D'ETAT
DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE

à tous ceux qui ces Présentes Lettres verront
fait savoir ce qui suit:

Une Convention sur la circulation routière, un Protocole relatif à la signalisation routière et un Acte final ont été signés à Genève le 19 septembre 1949.

Après avoir vu et examiné lesdits actes internationaux le Conseil d'Etat les a approuvés et approuve en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues; déclare que les actes susmentionnés sont acceptés, ratifiés et confirmés et promet qu'ils seront inviolablement observés.

En Foi de Quoi les Présentes Lettres ont été délivrées, revêtues du Sceau de la République Populaire de Pologne.

Donné à Varsovie, le 25 septembre 1958.

L. S. Président du Conseil d'Etat:
A. Zawadzki

Ministre des Affaires Etrangères:
w z. J. Winiewicz

(Teksty Konwencji, Protokołu i Aktu końcowego zamieszczone są w załączniku do niniejszego numeru).

Przekład.

PROTOKÓŁ W SPRAWIE ZNAKÓW I SYGNAŁÓW DROGOWYCH

Państwa — Strony niniejszego Protokołu, pragnąc zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego i ułatwić międzynarodowy ruch drogowy przez przyjęcie jednolitego systemu sygnalizacji drogowej,

Przyjęły następujące postanowienia:

Część I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 1

Umawiające się Strony, uczestniczące w niniejszym Protokole, przyjmują system sygnalizacji drogowej, który jest opisany w niniejszym Protokole i zobowiązują się zastosować go w jak najkrótszym terminie. W tym celu będą one wprowadzać znaki, przewidziane w tym Protokole, w miarę ustawiania nowych lub odnawiania znaków obecnie istniejących. Zupełne zastąpienie znaków niezgodnych z systemem przewidzianym w niniejszym Protokole będzie dokonane najpóźniej w terminie dziesięciu lat od chwili wejścia w życie niniejszego Protokołu w odniesieniu do każdej z Umawiających się Stron.

Artykuł 2

Umawiające się Strony zobowiązują się przystąpić do chwili wejścia w życie Protokołu do zastępowania znaków, które mimo że posiadają cechy charakterystyczne znaków systemu przewidzianego w niniejszym Protokole mogłyby zawierać wskazówki inne niż te, które posiadają znaki w tym systemie.

Część II

ZNAKI DROGOWE

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 3

Międzynarodowy system sygnalizacji drogowej obejmuje trzy kategorie znaków, a mianowicie:

- a) znaki ostrzegawcze;
- b) znaki wyrażające zarządzenia bezwzględne, które dzielą się na:
 - i) znaki zakazu;
 - ii) znaki nakazu;

PROTOCOL ON ROAD SIGNS AND SIGNALS

The States Parties to this Protocol, desiring to ensure the safety of road traffic and to facilitate international road traffic by a uniform system of road signalling,

Have agreed upon the following provisions:

Part I

GENERAL PROVISIONS

Article 1

The Contracting Parties to this Protocol accept the system of road signalling described herein and undertake to introduce it, as soon as possible. For this purpose they will erect the signs set out in this Protocol as and when new signs are put up or those now in existence are renewed. Signs which do not conform to the system provided in this Protocol shall be completely replaced within a period not exceeding ten years from the date of the coming into force of this Protocol in respect of each of the Contracting Parties.

Article 2

The Contracting Parties to this Protocol undertake to replace as soon as it comes into force, signs which, although they have the distinguishing features of a sign belonging to the system provided in this Protocol are used with a different meaning.

Part II

ROADSIDE TRAFFIC SIGNS

Chapter I

GENERAL

Article 3

The international system of roadside traffic signs shall comprise three classes of signs, namely:

- (a) Danger signs;
- (b) Signs giving definite instructions subdivided into:
 - (i) Prohibitory signs,
 - (ii) Mandatory signs,

PROTOCOLE RELATIF A LA SIGNALISATION ROUTIERE

Les Etats parties au présent Protocole, désireux d'assurer la sécurité de la circulation routière et de faciliter la circulation routière internationale par l'adoption d'un système uniforme de signalisation routière.

Ont arrêté les dispositions suivantes:

Partie I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1

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

Article 2

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

Partie II

SIGNAUX ROUTIERS

Chapitre I

GENERALITES

Article 3

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

- a) Signaux de danger;
- b) Signaux comportant des prescriptions absolues se subdivisant en:
 - i) Signaux d'interdiction,
 - ii) Signaux d'obligation;

c) znaki zawierające informacje, które dzielą się na:

- i) znaki informacyjne;
- ii) tablice przed drogowskazami i drogowskazy;
- iii) tablice miejscowości i szlaków drogowych.

Artykuł 4

Kształt tablic powinien być różny dla każdej kategorii znaków.

Artykuł 5

1. Symbole umieszczone na znakach przedstawionych na tablicach załączonych do niniejszego Protokołu zostaną przyjęte przez Umawiające się Strony jako elementy istotne sygnalizacji drogowej. Symbole te w zasadzie powinny być umieszczone w środku tarczy.

2. W przypadku gdyby Umawiające się Strony uznały za konieczne wprowadzenie zmian w szczegółach tych symboli, zmiany te nie będą mogły zniekształcać ich zasadniczych cech charakterystycznych.

3. Dodatkowe wskazówki ułatwiające zrozumienie znaków mogą być umieszczone pod znakiem na prostokątnej tablicy.

4. Gdy na znakach lub na dodatkowych tablicach będą umieszczone napisy, tekst ich będzie wykonany w języku lub językach narodowych i ewentualnie w jednym z języków urzędowych Narodów Zjednoczonych.

5. Nowe symbole ustalone przez Umawiające się Strony na warunkach przewidzianych w artykule 17 paragraf 1 Konwencji o Ruchu Drogowym otwartej do podpisu w Genewie dnia 19 września 1949 roku, będą zakomunikowane Sekretarzowi Generalnemu Narodów Zjednoczonych, który zawiadomi o nich Umawiające się Strony.

Artykuł 6

1. Dla znaków, symboli i napisów powinny być używane kolory określone przez niniejszy Protokół, chyba że wyjątkowe okoliczności uniemożliwiają ich stosowanie.

2. Jeżeli wybór kolorów jest dowolny, każdy kraj obowiązany jest używać w tych samych okolicznościach, dla takiej samej kategorii znaków tych samych kolorów.

3. Odwrotna strona tarcz powinna być koloru neutralnego z wyjątkiem znaków III, C.1^{a, b} i symbolu II, A.15, wtedy, kiedy jest on umieszczony na odwrocie znaku II, A.14.

(c) Informative signs subdivided into:

- (i) Indication signs,
- (ii) Advance direction signs and direction signs,
- (iii) Place and route identification signs.

Article 4

There shall be a distinctive shape for each class of sign.

Article 5

1. The symbols as indicated on the signs shown in the tables appended to this Protocol shall be accepted by the Contracting Parties as the fundamental basis of their roadside traffic signs. As a rule they shall appear within the signplate.

2. Where Contracting Parties consider it necessary to modify the symbols, these modifications shall be such as not to alter the essential character of the symbols.

3. For the purpose of facilitating the interpretation of the signs additional information may be given on a rectangular plate below the sign.

4. Where an inscription is used within or below a sign, it shall be in the national language or languages, and if so desired in one of the official languages of the United Nations.

5. New symbols created by Contracting Parties in accordance with the provisions of paragraph 1 of article 17 of the Convention on Road Traffic opened for signature at Geneva on 19 September 1949, shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall notify all Contracting Parties.

Article 6

1. The colours used on the signs, symbols and inscriptions shall be those prescribed in this Protocol, unless exceptional conditions make them impracticable.

2. Where the colours to be used are optional, each country shall employ the same colours for any one class of signs used under the same conditions.

3. The reverse side of signs shall be of a neutral colour except in the case of the signs III, C.1^{a, b} and symbol II, A.15 when affixed to the reverse side of sign II, A.14.

c) Signaux comportant une simple indication se subdivisant en:

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

Article 4

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

Article 5

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

2. Dans le cas où les Parties contractantes estimeront nécessaire d'apporter des modifications de détail à ces symboles, ces modifications ne devront pas en changer les caractéristiques essentielles.

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

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

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

Article 6

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

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

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

Artykuł 7

Urządzenia odbijające światło nie powinny oślepić użytkowników drogi ani też nie powinny zmniejszać czytelności symbolu lub napisu.

Artykuł 8

1. Wymiary tarcz powinny być takie, ażeby znak był łatwo widoczny z daleka oraz łatwo zrozumiały po zbliżeniu się.

2. Wymiary poszczególnych znaków powinny być ustalone w każdym kraju, tak aby zapewnić możliwie największą jednolitość. Jako zasadę ogólną przyjęto znaki każdego typu o dwóch wymiarach: jeden normalny, drugi zmniejszony. Znak zmniejszony może być używany wtedy, gdy warunki umieszczenia znaku nie pozwalają na użycie znaku normalnej wielkości, albo gdy bezpieczeństwo użytkowników drogi tego nie wymaga.

W przypadkach wyjątkowych będzie można używać znaków zmniejszonych na obszarach zabudowanych lub w celu przypomnienia poprzedniego znaku.

Artykuł 9

1. Poza obszarami zabudowanymi środek tarczy znaku powinien być umieszczony od krawędzi jezdni drogowej najdalej w odległości 2 m, chyba że specjalne okoliczności na to nie pozwalają.

2. Na obszarach zabudowanych i w okolicach górskich odległość między krawędzią tarczy znaku, najbliższą jezdni, a linią pionową poprowadzoną od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż 0,50 m. Mniejszą odległość można będzie zastosować tylko w pewnych przypadkach wyjątkowych.

Artykuł 10

1. Wysokość tarczy znaku ponad ziemią podawana w niniejszym Protokole oznacza odległość od dolnej krawędzi tarczy znaku do poziomu osi jezdni.

2. Na tej samej trasie zasadniczo powinna być stosowana możliwie jednolita wysokość znaków.

Rozdział II

KATEGORIA I. ZNAKI OSTRZEGAWCZE

Artykuł 11

1. Tarcze znaków ostrzegawczych powinny mieć kształt trójkątów równobocznych. Jeden wierzchołek trój-

Article 7

The reflecting devices used shall not dazzle road users nor obscure the legibility of the symbol or the inscription.

Article 8

1. The dimensions of sign plates shall be such that the sign can be easily seen from a distance and easily understood near at hand.

2. The dimensions of various signs shall be standardised in each country so as to ensure the maximum uniformity. In general, two sizes shall be used for each type, namely, a standard size and a reduced size for use where conditions do not permit or the safety of road users does not require the erection of the standard size. In exceptional circumstances, a special small type sign may be used inside built-up areas or for repeating the main sign.

Article 9

1. Outside built-up areas, the centre line of the signs shall be not more than 2 m from the nearside edge of the carriageway unless special circumstances render this impracticable.

2. In built-up areas and mountainous country, the distance between the edge of the sign nearest the carriageway and a vertical line drawn from the edge of the carriageway shall be not less than 0.50 m. In exceptional cases, however, this distance may be reduced.

Article 10

1. In this Protocol the height of signs above the ground shall mean the height of the lower edge of the signs from the level of the crown of the road.

2. So far as possible a uniform height shall be observed over the same route.

Chapter II

CLASS I. DANGER SIGNS

Article 11

1. The danger signs shall be in the shape of an equilateral triangle with one point upwards except in the case

Article 7

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

Article 8

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

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

Article 9

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

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

Article 10

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

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

Chapitre II

CATEGORIE I. SIGNAUX DE DANGER

Article 11

1. Les panneaux des signaux de danger auront la forme de triangles équilatéraux. Un sommet du triangle est di-

kąta skierowany jest ku górze, z wyjątkiem znaku: „UWAGA! DROGA Z PIERWSZENSTWEM PRZEJAZDU” (I, 22), w którym jeden wierzchołek trójkąta skierowany jest ku dołowi.

2. Tarcze powinny mieć otok czerwony, tło białe lub jasnożółte. Symbole powinny być czarne lub ciemne.

3. Dla znaku o wymiarach normalnych długość boku trójkąta powinna wynosić co najmniej 0,90 m, a dla znaku o wymiarach zmniejszonych co najmniej 0,60 m.

4. Znaki powinny być ustawione po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu nadjeżdżających pojazdów i zwrócone do nich przednią częścią. Znaki mogą być powtórzone również po drugiej stronie drogi.

5. Jeżeli nie ma innych zaleceń, znaki powinny być umieszczone nie bliżej niż 150 m i nie dalej niż 250 m od wskazywanego miejsca niebezpiecznego, z wyjątkiem takich przypadków, kiedy to jest niemożliwe z powodu warunków miejscowych. W tych wyjątkowych przypadkach znak drogowy może być umieszczony bliżej niż 150 m, lecz jak najdalej od miejsca niebezpiecznego, co powinno być specjalnie uwidocznione.

6. Wysokość znaków powinna wynosić najwyżej 2,20 m, a poza obszarami zabudowanymi — co najmniej 0,60 m.

7. Znaki powinny być ustawione w taki sposób, aby nie były zasłonięte i aby nie przeszkadzały pieszym.

Artykuł 12

Znak: „POPRZECZNY ŚCIEK LUB GARB” (I, 1) powinien ostrzegać o zbliżaniu się do przeszkody takiej, jak poprzeczny ściek, garb albo wygórowany mostek (tzw. „ośle mostki”).

of sign "PRIORITY ROAD AHEAD" (I, 22) which shall have a point downwards.

2. These signs shall have a red border with white or light yellow ground. Symbols shall be black or dark.

3. For signs of the standard size, the length of each side of the triangle shall be not less than 0.90 m and for the reduced size, not less than 0.60 m.

4. The signs shall be placed on the traffic side of the road appropriate to the direction of the traffic concerned. They may be repeated on the other side of the road.

5. Unless otherwise provided hereafter in this Protocol, the signs shall be placed at not less than 150 m and not more than 250 m from the hazard unless this is impracticable on account of local conditions. In such exceptional cases the sign shall be erected at less than 150 m, but as far as possible from the hazard and special provisions shall be made.

6. The height of signs shall be not more than 2.20 m and, outside built-up areas, not less than 0.60 m.

7. The signs shall be so placed as not to be obscured or cause an obstruction to pedestrians.

Article 12

The sign "UNEVEN ROAD" (I, 1) shall be used as the approach sign for such road conditions as an uneven road or a hump bridge.

rigé vers le haut, sauf dans le cas du signal "ATTENTION — ROUTE A PRIORITE" (I, 22), dont un sommet est dirigé vers le bas.

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

3. Pour le signal de dimensions normales, la longueur du côté du triangle sera au moins de 0,90 m et pour le signal de dimensions réduites, au moins de 0,60 m.

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

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

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

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

Article 12

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



I, 1

Artykuł 13

Article 13

Article 13

1. Znak: „NIEBEZPIECZNY ZAKRĘT” lub „NIEBEZPIECZNE ZAKRĘTY” (I,2) powinien być stosowany tylko jako znak ostrzegający o zbliżeniu się do zakrętu lub zakrętów niebezpiecznych z powodu ich właściwości fizycznych lub niedostatecznej widoczności.

1. The sign "DANGEROUS BEND" or "DANGEROUS BENDS" (I, 2) shall be used only as the approach sign for a bend or bends which are dangerous owing to their physical characteristics or to reduced visibility.

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



I, 2

2. Każda z Umawiających się Stron będzie mogła zastąpić wyżej wymieniony znak przez znaki określające wyraźniej rodzaje zakrętów. Ta zmiana powinna być stosowana na całym terytorium danej Strony. Znaki, którymi ma być zamieniony poprzedni znak, są następujące:

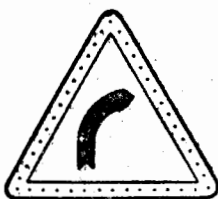
2. Each Contracting Party may elect to substitute for the above sign, signs giving a clearer indication of the bend or bends. Such substitution shall apply throughout the territory of the Contracting Party concerned. These alternative signs are:

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

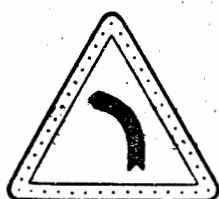
- I,3 — zakręt w prawo,
- I,4 — zakręt w lewo,
- I,5 — podwójny zakręt, pierwszy w prawo,
- I,6 — podwójny zakręt, pierwszy w lewo.

- I, 3 — right bend
- I, 4 — left bend
- I, 5 — double bend, the first to the right
- I, 6 — double bend, the first to the left.

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



I, 3



I, 4



I, 5



I, 6

Artykuł 14

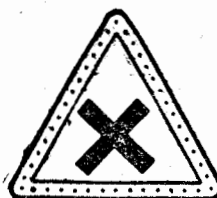
Article 14

Article 14

Znak: „SKRZYŻOWANIE DRÓG” (I,7) powinien być stosowany, jeśli właściwa władza uzna to za potrzebne, jako znak ostrzegający o zbliżeniu się do rozwidlenia, przecięcia się lub zbiegu dróg. Na obszarach zabudowanych znak ten może być używany tylko w wyjątkowych okolicznościach.

The sign "ROAD INTERSECTION" (I, 7) shall be used as the approach sign for a fork, crossroads or road junction. In built-up areas this sign shall only be used in exceptional cases.

Le signal "INTERSECTION" (I, 7) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d'annoncer l'approche d'une bifurcation, d'une croisée de chemins ou d'un carrefour. Ce signal ne sera employé dans les agglomérations qu'à titre exceptionnel.



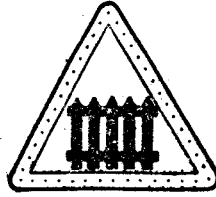
I, 7

Artykuł 15

1. Znak: „PRZEJAZD KOLEJOWY Z ZAPORAMI” (I,8) powinien być ustawiony przed każdym zaopatrzonym w zapory przejazdem kolejowym w jednym poziomie z drogą.

Article 15

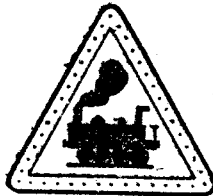
1. The sign “LEVEL-CROSSING WITH GATES” (I, 8) shall be used as the approach sign to each level-crossing with gates.



I, 8

2. Znak: „PRZEJAZD KOLEJOWY BEZ ZAPÓR” (I,9) powinien być ustawiony przed każdym nie zaopatrzonym w zapory przejazdem kolejowym w jednym poziomie z drogą, niezależnie od tego, czy przejazd posiada samodzielną sygnalizację, czy też nie.

2. The sign “LEVEL-CROSSING WITHOUT GATES” (I, 9) shall be used as the approach sign to each level-crossing without gates whether provided with automatic signals or not.



I, 9

3. Na drogach o dużym ruchu samochodowym znaki przewidziane w paragrafach 1 i 2 powinny być w porze nocnej oświetlone i zaopatrzone w szkiełka odblaskowe lub pokryte substancją odbijającą światło.

3. On roads with a large volume of motor traffic during the night, the signs referred to in paragraphs 1 and 2 of this article, shall be adequately illuminated or provided with reflectors or reflecting material.

4. Zapory przy przejazdach kolejowych w jednym poziomie z drogą powinny być pomalowane w pasy czerwone i białe lub czerwone i jasnożółte. Również mogą być one pomalowane w całości na kolor biały lub jasnożółty i zaopatrzone w środku w dużą czerwoną tarczę. Aby zwiększyć ich widoczność w nocy, zapory powinny być zaopatrzone w czerwone światła lub urządzenia odblaskowe albo reflektor oświetlający zapory przez cały czas, gdy nie są one całkowicie otwarte.

4. The gates of level-crossings shall be painted in stripes of red and white or red and light yellow. Alternatively, they may be painted white or light yellow with a large central red disc. In order to make gates more visible at night they shall be provided either with a red light or with red reflectors or a flood-light illuminating the gate whenever it is not fully open.

5. Na każdym przejeździe bez zapor powinien być umieszczony tuż przy szynach kolejowych znak w kształcie krzyża św. Andrzeja (I,10 i I,11) albo tarcza prostokątna z umieszczonym krzyżem św. Andrzeja na tle neutralnym. Dla uniknięcia nieporozumień przejazdy z zaporą nigdy nie powinny być zaopatrzone w ten znak. Krzyż św. Andrzeja lub przynajmniej jego dolne ramiona mogą

5. At all level-crossings without gates there shall be placed, in the immediate vicinity of the railway line, a sign in the form of a Saint Andrew's cross or a rectangular signplate, on which this symbol is displayed against a neutral background (I, 10 and I, 11). In order to avoid confusion level-crossings with gates shall not be provided with this sign. The Saint Andrew's cross, or in any case its lower arms,

Article 15

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

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

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

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

5. A tout passage à niveau sans barrières, il sera placé, au voisinage immédiat de la voie ferrée, un signal en forme de croix de Saint-André (I, 10 et I, 11) ou un panneau rectangulaire à fond de couleur neutre sur lequel cette croix est figurée. Afin d'éviter toute confusion avec ces passages à niveau, les passages à niveau avec barrières ne pourront pas être munis de ce signal. La croix de Saint-André ou tout au

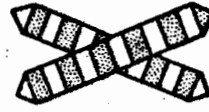
być podwójne, jeżeli jest on umieszczony przed linią kolejową o dwóch lub więcej torach. Krzyż powinien być koloru czerwonego z białym lub czerwonego z jasnożółtym.

may be double if there are two tracks or more. It shall be painted in red and white or in red and light yellow.

moins ses bras inférieurs pourront être doubles si la ligne a deux voies ou plus. Cette croix sera peinte en rouge et blanc ou en rouge et jaune clair.



I, 10



I, 11

6. Przepisy poprzednich paragrafów dotyczą głównych linii kolejowych. Dla linii kolejowych miejscowych i linii tramwajowych sygnalizacja poza obszarami zabudowanymi powinna zawierać znaki tego samego kształtu i znaczenia — jak dla linii kolejowych głównych. Jednakowoż przy stosowaniu znaków, o których mowa w niniejszym artykule, mogą być wprowadzone przez każdą z Umawiających się Stron niektóre uproszczenia lub wyjątki, mianowicie dla dróg o niedużym ruchu lub przejazdów tramwajowych na skrzyżowaniach dróg.

6. The provisions of the preceding paragraphs of this article shall apply to all railways other than local lines and tramways. Outside built-up areas, signs concerning level-crossings on local lines and tramways shall have the same characteristics, shapes and meanings as on railways other than local lines and tramways. As regards the use of the signs, referred to in this article, however, certain simplifications or exceptions may be allowed by any Contracting Party, especially in the case of roads of minor local traffic importance or where a tramway level-crossing is coincident with a road intersection.

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

7. System sygnalizacji dla miejscowych linii kolejowych i linii tramwajowych, znajdujących się na obszarach zabudowanych, jak również dla bocznic przemysłowych lub innych podobnych linii kolejowych pozostawiony jest kompetencji Umawiających się Stron.

7. In the case of parts of local railways or tramways situated in built-up areas, and also of connecting-lines to factory sidings or other parts of railway lines assimilable to connecting-lines, the system to be applied shall be left to the Contracting Party.

7. Pour les parties des chemins de fer d'intérêt local et des tramways situées dans les agglomérations, ainsi que pour les raccordements industriels ou autres parties de voie ferrée assimilables à des raccordements, le régime est laissé aux autorités compétentes de la Partie contractante.

Artykuł 16

Article 16

Article 16

1. Znak: „NIEBEZPIECZNY ZJAZD” (I, 12) powinien być stosowany, gdy właściwe władze uznają za potrzebne zawiadomić o zbliżaniu się do niebezpiecznego zjazdu, tj. jeżeli spadek drogi przekracza 10%, albo zjazd jest niebezpieczny z powodu warunków miejscowych.

1. The sign "DANGEROUS HILL" (I, 12) shall be used wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign for a dangerous descent. The descent must be steeper than ten per cent or the local conditions such that it constitutes a danger.

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

2. Wielkość spadku powinna być oznaczona na znaku, jak np. na rysunkach I, 12^a i I, 12^b.

2. The gradient shall be shown on the sign, as for example, in diagrams I, 12^a and I, 12^b.

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



I, 12^a



I, 12^b

Artykuł 17

Article 17

Article 17

Znak: „ZWĘŻENIE JEZDNI” (I, 13) powinien być stosowany, gdy właściwe

The sign "CARRIAGEWAY NARROWS" (I, 13) shall be used, wherever

Le signal "CHAUSSEE RETRECIE" (I, 13) sera employé lorsque les autori-

władze uznają za potrzebne oznajmić o zbliżaniu się do takiego zwężenia jezdni, które może być niebezpieczne.

the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a place where the carriageway narrows in such a manner that it may constitute a danger.

tés compétentes estimeront nécessaire d'annoncer l'approche d'un rétrécissement de la chaussée pouvant présenter un danger.



I, 13

Artykuł 18

Znak: „RUCHOMY MOST” (I, 14) powinien być stosowany, gdy właściwe władze uznają za potrzebne uprzedzić o zbliżaniu się do ruchomego mostu.

Article 18

The sign “OPENING BRIDGE” (I, 14) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a bridge that can be opened.

Article 18

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



I, 14

Artykuł 19

1. Znak: „ROBOTY NA DRODZE” (I, 15) powinien być stosowany przy zbliżaniu się do robót wykonywanych na drodze.

2. Granice części drogi zajętej przez roboty powinny być podczas nocy wyraźnie oznaczone sygnałami.

Article 19

1. The sign “ROAD WORKS” (I, 15) shall be used as the approach sign to works on the road.

2. The limits of the roadworks shall be clearly indicated at night.

Article 19

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

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



I, 15

Artykuł 20

Znak: „ŚLISKA JEZDZIA” (I, 16) powinien być stosowany wtedy, gdy właściwe władze uznają za potrzebne oznajmić o zbliżaniu się do odcinka

Article 20

The sign “SLIPPERY CARRIAGEWAY” (I, 16) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a sec-

Article 20

Le signal “CHAUSSEE GLISSANTE” (I, 16) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d'annoncer l'approche d'une partie de

jezdni, która w pewnych warunkach może być śliska.

tion of the carriageway which, under certain conditions, may have a slippery surface.

la chaussée qui, dans certaines conditions, peut avoir une surface glissante.



I,16

Artykuł 21

1. Znak: „PRZEJŚCIE PRZEZ JEZDNIĘ” (I,17) powinien być stosowany, gdy właściwe władze uznają za potrzebne uprzedzić o zbliżaniu się do przejść dla pieszych. Sposób oznaczania tych przejść pozostawia się do wyboru właściwym władzom.

2. Przepisów artykułu 11 paragraf 5 niniejszego Protokołu nie stosuje się do tego znaku.

Article 21

1. The sign "PEDESTRIAN CROSSING" (I, 17) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a pedestrian crossing. The marking of pedestrian crossings shall be decided upon by the competent authorities.

2. The provisions of paragraph 5 of article 11 of this Protocol are not applicable to this sign.

Article 21

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

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



I,17

Artykuł 22

1. Znak: „UWAGA! DZIECI” (I,18) powinien być stosowany, gdy właściwe władze uznają za potrzebne uprzedzić o zbliżaniu się do miejsc uczęszczanych przez dzieci — takich jak szkoły i tereny zabaw.

2. Przepisów artykułu 11 paragraf 5 niniejszego Protokołu nie stosuje się do tego znaku.

Article 22

1. The sign "CHILDREN" (I, 18) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to places frequented by children, such as a school or a playground.

2. The provisions of paragraph 5 of article 11 of this Protocol shall not apply to this sign.

Article 22

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

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



I,18

Artykuł 23

Znak: „UWAGA! ZWIERZĘTA” (I,19) powinien być stosowany, gdy

Article 23

The sign "BEWARE OF ANIMALS" (I,19) shall be used, wherever the com-

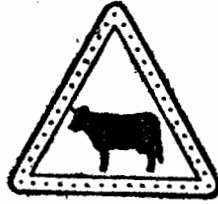
Article 23

Le signal "ATTENTION AUX ANIMAUX" (I, 19) sera employé lorsque

właściwe władze uznają za potrzebne oznajmić wjazd do specjalnej strefy, w której kierowca samochodu jest narzuony na spotkanie na drodze zwierząt bez dozoru.

petent authorities deem if necessary, to mark the point of entry of a road into a special area where unaccompanied animals are liable to be encountered.

les autorités compétentes estimeront nécessaire d'indiquer le point d'entrée d'une zone spéciale dans laquelle l'automobiliste est exposé à rencontrer des animaux non accompagnés.



I, 19

Artykuł 24

Znak: „SKRZYŻOWANIE Z DROGĄ NIE POSIADAJĄCĄ PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU” (I,20) powinien być stosowany na drodze mającej pierwszeństwo przejazdu lub na drodze z dużym ruchem drogowym, tam gdzie właściwe władze uznają za potrzebne uprzedzić o zbliżaniu się do skrzyżowania z drogą nie posiadającą pierwszeństwa przejazdu. Znak ten powinien być stosowany na terytorium każdej z Umawiających się Stron, jeśli używanie jego jest zgodne z przepisami ruchu drogowego.

Article 24

The sign “INTERSECTION WITH A NON-PRIORITY ROAD” (I, 20) shall be used wherever the competent authorities deem it necessary on a priority or a major road as an approach sign to an intersection with a non-priority road, in the territory of any Contracting Party where the use of such a sign corresponds to traffic rules.

Article 24

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



I, 20

Artykuł 25

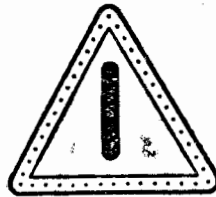
1. Znak: „INNE NIEBEZPIECZEŃSTWO” (I,21) powinien być stosowany, gdy właściwe władze uznają za potrzebne oznajmić o zbliżaniu się do innych miejsc niebezpiecznych, aniżeli te, które były wskazane w artykułach 12—24 niniejszego Protokołu.

Article 25

1. The sign “OTHER DANGER” (I, 21) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign for a danger other than those indicated in articles 12 to 24 of this Protocol.

Article 25

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



I, 21

2. Zamiast tego symbolu w środku znaku może być umieszczony napis określający rodzaj niebezpieczeństwa,

2. However, an inscription in black or dark colour defining the danger, such as a roundabout, limited headroom

2. Toutefois, une inscription en noir ou de couleur foncée, définissant le danger, tel que sens giratoire, gabarit

jak np. ruch okrężny, ograniczona skrajnia, prom, opadanie odtłanków skalnych. Kolor napisu powinien być czarny lub ciemny.

3. Znak ten powinien zawsze zawierać symbol lub napis lub symbol z napisem.

4. Pod tym znakiem może być umieszczona dodatkowa tablica prostokątna z napisem lub symbolem używanym na terytorium danej Umawiającej się Strony.

Artykuł 26

Na terytorium każdej Umawiającej się Strony tam, gdzie warunki atmosferyczne nie pozwalają na używanie pełnych tarcz znaków, mogą być stosowane czerwone trójkąty wycięte w środku dla oznaczenia różnych niebezpieczeństw wymienionych powyżej (artykuły 12—25). Pod takim trójkątem powinna być zawsze umieszczona prostokątna tablica, na której będą umieszczone: symbol oraz ewentualne wskazówki dotyczące niebezpieczeństwa.

Artykuł 27

1. Znak: „UWAGI DROGA Z PIERWSZEŃSTWEM PRZEJAZDU” (I, 22) powinien być używany jako wskazówka dla kierującego, że musi on ustąpić pierwszeństwa przejazdu pojazdom jadącym po drodze, do której się zbliża.

2. Znak ten powinien być umieszczony na drodze nie mającej pierwszeństwa przejazdu, w odpowiedniej odległości, tzn. najdalej 50 m od skrzyżowania poza obszarami zabudowanymi, a najdalej 25 m na obszarach zabudowanych.

Zaleca się, ażeby na takiej drodze było oznaczone ponadto, możliwie jak najbliższej skrzyżowania, miejsce zatrzymania wyznaczone przez linię na jezdni, znak lub sygnał.

3. Znak I, 22 może być poprzedzony, w szczególności w braku znaku „SKRZYŻOWANIE DROG” (I, 7), znakiem składającym się ze znaku I, 22, uzupełnionego tablicą prostokątną, wskazującą odległość od skrzyżowania, jak pokazano na rys. I, 22^a.

or width, ferry or falling rocks, may be placed within the sign in substitution for the symbol.

3. This sign shall always contain the symbol or an inscription or both.

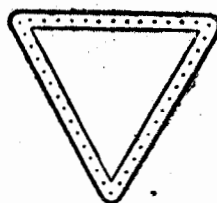
4. An additional rectangular plate bearing an inscription or a symbol in current use in the territory of any Contracting Party may be placed underneath the sign.

Article 26

In the territory of any Contracting Party where atmospheric conditions do not permit the use of the full sign, a hollow red triangle may be used to indicate the different dangers referred to in articles 12 to 25. A rectangular plate shall always be placed below the triangle on which the appropriate symbol or inscription or both of them shall be given to indicate the danger.

Article 27

1. The sign "PRIORITY ROAD AHEAD" (I, 22) shall be used to indicate to a driver that he shall give way to vehicles moving along the road which he is approaching.



I, 22

2. This sign shall be placed on roads without priority at a suitable distance from the intersection, which may be in open country up to 50 m and in built-up areas to 25 m.

It is recommended that there shall also be placed on such roads, as near to the intersection as practicable, a suitable position sign, mark or line.

3. The sign I, 22 may be optionally preceded, in particular where no sign "ROAD INTERSECTION" (I, 7) is erected, by an advance sign consisting of sign I, 22 supplemented by a rectangular plate bearing an indication of the distance from the intersection, as shown in diagram I, 22^a.

limité, bac, chute de pierres, pourra être placée à l'intérieur de ce signal à la place du symbole.

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

4. Un panneau rectangulaire supplémentaire, portant une inscription ou un symbole d'usage courant sur le territoire d'une Partie contractante, pourra être placé au-dessous du signal.

Article 26

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

Article 27

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

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

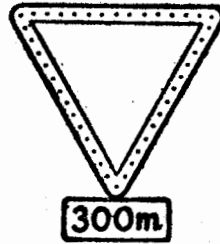
Il est recommandé que sur une telle route soit placée en outre, aussi près que possible de l'intersection, une ligne de position, une marque ou un signal.

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

Jeżeli między znakiem poprzedzającym a skrzyżowaniem z drogą z pierwszeństwem przejazdu lub o dużym ruchu drogowym istnieją inne skrzyżowania, znak poprzedzający powinien być powtórzony po każdym takim skrzyżowaniu.

The advance sign shall be repeated after every minor intersection until the priority or a major road is reached.

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



I, 22^a

Rozdział III

Chapter III

Chapitre III

KATEGORIA II. ZNAKI WYRAŻAJĄCE ZARZĄDZENIA BEZWZGLĘDNE

CLASS II. SIGNS GIVING DEFINITE INSTRUCTIONS

CATEGORIE II. SIGNAUX COMPORTANT DES PRESCRIPTIONS ABSOLUES

Artykuł 28

Article 28

Article 28

1. Znaki tej kategorii wskazują wydane przez właściwą władzę polecenia, które mogą mieć charakter zakazu lub nakazu.

1. The signs of this class indicate an order, which may be either in the nature of a prohibition or of an obligation, issued by the competent authorities.

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

2. Tarcze znaków tej kategorii powinny mieć kształt okrągły.

2. The signs of this class shall be circular in shape.

2. Les panneaux des signaux de cette catégorie ont la forme d'un disque.

3. Dla znaków o wymiarach normalnych średnica powinna wynosić co najmniej 0,60 m, dla znaków o wymiarach zmniejszonych — co najmniej 0,40 m, prócz znaku II, A. 16. Średnica znaków: II, A.15, 17, 18 i II, B.1, 2 może być zmniejszona do 0,20 m, jeżeli się używa je jako znaki pośrednie.

3. Except as regards the sign II, A.16, the diameter shall be at least 0.60 m for signs of standard size and at least 0.40 m for the reduced size. In the case of signs II, A.15, 17, 18 and II, B.1, 2, the diameter may be reduced to 0.20 m if intermediate signs are used.

3. Sauf en ce qui concerne le signal II, A.16 pour les signaux de dimensions normales, le diamètre sera de 0,60 m au moins et au moins de 0,40 m pour le signal de dimensions réduites. Dans le cas des signaux II, A.15, 17, 18 et II, B.1, 2, le diamètre peut être réduit à 0,20 m si l'on se sert des signaux intermédiaires.

4. Znaki powinny być umieszczone po tej stronie drogi, po której odbywa się ruch pojazdów, i zwrócone przednią stroną do nadjeżdżających pojazdów. Znaki te mogą być powtórzone po drugiej stronie drogi.

4. The signs shall be placed on the side of the road appropriate to the direction of the traffic and facing the traffic concerned. They may be repeated on the other side of the road.

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

5. Znaki powinny być umieszczone bezpośrednio przed miejscem, w którym zakaz lub nakaz zaczyna się albo obowiązuje w dalszym ciągu. Jednakowoż, znaki oznaczające zakaz skrętu albo wskazujące kierunek obowiązujący mogą być umieszczone w pewnej odległości od miejsca, w którym obowiązuje zakaz lub nakaz.

5. The signs shall be placed in the immediate vicinity of the point where the prohibition or obligation starts or continues. Nevertheless, the signs prohibiting turning or showing the direction to be followed may be placed at a suitable distance in advance.

5. Les signaux seront placés dans le voisinage immédiat de l'endroit où l'interdiction ou l'obligation commence ou continue à s'imposer. Toutefois, les signaux indiquant un virage interdit ou un sens obligatoire pourront être placés à une distance appropriée de l'endroit où l'interdiction ou l'obligation s'impose.

6. Wysokość znaków może wynosić najwyżej 2,20 m, najmniej zaś 0,60 m.

6. The height of signs shall not be more than 2.20 m and not less than 0.60 m.

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

II.A. ZNAKI ZAKAZU

II, A. PROHIBITORY SIGNS

II, A. SIGNAUX D'INTERDICTION

Artykuł 29

Article 29

Article 29

Z wyjątkiem przypadków, gdy niniejszy Protokół postanawia inaczej,

Except where otherwise specified or shown in the diagrams of this Protocol,

Sauf dans les cas où le présent Protocole en dispose autrement, les cou-

kolory znaków zakazu powinny być następujące: tło białe lub jasnożółte, otok czerwony, symbol zaś koloru czarnego lub ciemnego.

Artykuł 30.

Znaki zakazu dotyczące ruchu drogowego, są następujące:

- a) Znak: „ZAKAZ RUCHU WSZELKICH POJAZDÓW (W OBU KIERUNKACH)” (II,A.1);

- b) Znak: „ZAKAZ WJAZDU WSZELKICH POJAZDÓW” (II,A.2); znak ten jest koloru czerwonego z poziomym pasem białym lub jasnym;

- c) Znak: „ZAKAZ SKRĘTU W PRAWO (W LEWO)” (II,A.3); strzałka jest skierowana w prawo lub w lewo, stosownie do treści zakazu;

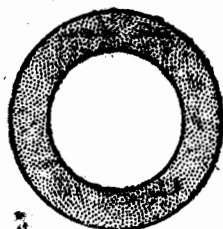
- d) Znak: „ZAKAZ WYPRZEDZANIA” (II,A.4); znak ten powinien być używany jako wskazówka, że wyprzedzanie jest zabronione dla wszystkich pojazdów samo-

the colours of prohibitory signs shall be as follows: white or light yellow, with a red border, the symbol being black or of a dark colour.

Article 30

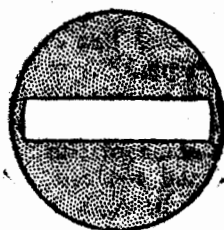
The signs indicating traffic prohibitions shall be the following:

- (a) The sign "CLOSED TO ALL VEHICLES (IN BOTH DIRECTIONS)" (II, A. 1);



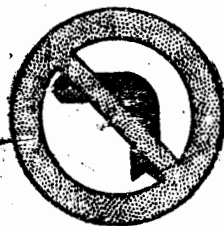
II, A.1

- (b) The sign "NO ENTRY FOR ALL VEHICLES" (II, A.2); this sign shall be red with a white or light horizontal bar;



II, A.2

- (c) The sign "TURNING TO THE RIGHT (OR TO THE LEFT) PROHIBITED" (II,A. 3); the arrow shall be turned towards the right or left according to the relevant prohibition;



II, A.3

- (d) The sign "OVERTAKING PROHIBITED" (II, A.4); this sign shall be used to indicate that overtaking is prohibited for all motor vehicles. Where the left-hand rule of the ro-

leurs des signaux d'interdiction seront les suivantes: fond blanc ou jaune clair bordé de rouge, symbole noir ou de couleur foncée.

Article 30

Les signaux comportant des interdictions relatives à la circulation sont les suivants:

- a) Le signal "CIRCULATION INTERDITE (DANS LES DEUX SENS)" (II, A.1);

- b) Le signal "ACCES INTERDIT A TOUS VEHICULES" (II, A.2); ce signal est de couleur rouge, avec une barre horizontale blanche ou de couleur claire;

- c) Le signal "DEFENSE DE TOURNER A DROITE (A GAUCHE)" (II, A.3); la flèche est dirigée vers la droite ou vers la gauche selon le sens de l'interdiction;

- d) Le signal "DEPASSEMENT INTERDIT" (II, A.4); ce signal sera employé pour indiquer que le dépassement est interdit à toutes automobiles; lorsque le sens de la circulation

chodowych; jeżeli kierunek ruchu jest lewostronny, kolory namalowanych samochodów będą odwrotne.

ad is observed, the colours of the two cars illustrated shall be reversed.

est à gauche, les couleurs des automobiles figurant dans le symbole seront inversées.



II, A.4

Artykuł 31

Znaki zawierające zakazy dotyczące niektórych rodzajów pojazdów są następujące:

a) Znak: „ZAKAZ WJAZDU WSZELKICH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH Z WYJĄTKIEM MOTOCYKLI BEZ PRZYCZEPEK” (II, A.5);

The signs indicating prohibition for certain classes of vehicles shall be the following:

(a) The sign "NO ENTRY FOR ALL MOTOR VEHICLES EXCEPT MOTOR CYCLES WITHOUT SIDECARS" (II, A. 5);

Article 31

Les signaux comportant des interdictions s'appliquant à certaines catégories de véhicules sont les suivants:

a) Le signal "ACCES INTERDIT A TOUTES AUTOMOBILES A L'EXCEPTION DES MOTOCYCLES SANS SIDE-CAR" (II, A.5);

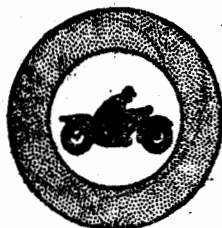


II, A.5

b) Znak: „ZAKAZ WJAZDU MOTOCYKLI BEZ PRZYCZEPEK” (II, A.6);

(b) The sign "NO ENTRY FOR MOTOR CYCLES WITHOUT SIDECARS" (II, A.6);

b) Le signal "ACCES INTERDIT AUX MOTOCYCLES SANS SIDE-CAR (II, A.6);



II, A.6

c) Znak: „ZAKAZ WJAZDU WSZELKICH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH” (II, A.7);

(c) The sign "NO ENTRY FOR ALL MOTOR VEHICLES" (II, A.7);

c) Le signal "ACCES INTERDIT A TOUTES AUTOMOBILES" (II, A.7);



II, A.7

d) Znak: „ZAKAZ WJAZDU POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH O CIĘŻARZE Z ŁADUNKIEM PONAD..... TON” (II, A.8);

(d) The sign “NO ENTRY FOR GOODS CARRYING VEHICLES EXCEEDING . . . TONS LADEN WEIGHT” (II, A. 8);

d) Le signal “ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AFFECTES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES AYANT UN POIDS EN CHARGE DE PLUS DE . . . TONNES” (II, A.8);

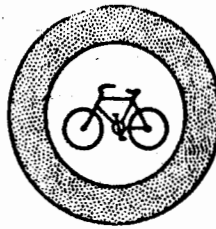


II, A.8

e) Znak: „ZAKAZ WJAZDU ROWERÓW” (II, A.9).

(e) The sign “NO ENTRY FOR PEDAL CYCLISTS” (II, A.9).

e) Le signal “ACCES INTERDIT AUX CYCLISTES” (II, A. 9).



II, A.9

Artykuł 32

Article 32

Article 32

Znaki zawierające ograniczenia wymiarów, ciężaru lub szybkości pojazdów są następujące:

The signs indicating restrictions on the dimensions, or weight or speed of vehicles shall be the following:

Les signaux comportant des restrictions aux dimensions, poids ou vitesses des véhicules sont les suivants:

a) Znak: „ZAKAZ WJAZDU POJAZDÓW O SZEROKOŚCI PONAD..... METRÓW (STÓP)” (II, A.10);

(a) The sign “NO ENTRY FOR VEHICLES HAVING OVERALL WIDTH EXCEEDING . . . METRES (. . . FEET)” (II, A.10);

a) Le signal “ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AYANT UNE LARGEUR SUPERIEURE A . . . METRES (. . . PIEDS)” (II, A.10);



II, A.10

b) Znak: „ZAKAZ WJAZDU POJAZDÓW O CAŁKOWITEJ WYSOKOŚCI PONAD METRÓW (STÓP)” (II, A.11);

(b) The sign “NO ENTRY FOR VEHICLES HAVING OVERALL HEIGHT EXCEEDING . . . METRES (. . . FEET)” (II, A.11);

b) Le signal “ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AYANT UNE HAUTEUR TOTALE SUPERIEURE A . . . METRES (. . . PIEDS)” (II, A.11);

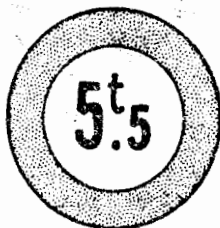


II, A.11

c) Znak: „ZAKAZ WJAZDU POJAZDÓW O CIĘŻARZE Z ŁADUNKIEM PONAD TON” (II.A.12); pod tym znakiem może być umieszczona dodatkowa tablica prostokątna, wskazująca specjalne przepisy ruchu lub największą ilość pojazdów dopuszczonych do jednoczesnego przejazdu przez most;

(c) The sign “NO ENTRY FOR VEHICLES EXCEEDING . . . TONS LADEN WEIGHT” (II, A.12); an additional rectangular plate indicating special traffic rules or the maximum number of vehicles permitted on a bridge may be affixed underneath this sign;

c) Le signal “ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AYANT UN POIDS EN CHARGE DE PLUS DE . . . TONNES” (II, A.12); un panneau rectangulaire supplémentaire indiquant certaines règles de la circulation ou le nombre maximum de véhicules admis à passer simultanément sur un pont, pourra être placé au-dessous de ce signal;

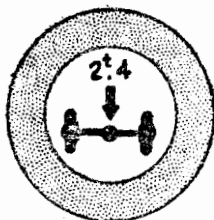


II, A.12

d) Znak: „ZAKAZ WJAZDU POJAZDÓW O OBCIĄŻENIU NA OŚ PONAD TON” (II.A.13);

(d) The sign “NO ENTRY FOR VEHICLES HAVING AN AXLE WEIGHT EXCEEDING . . . TONS” (II, A. 13);

d) Le signal “ACCES INTERDIT AUX VEHICULES PESANT PLUS DE . . . TONNES PAR ESSIEU (II, A.13);

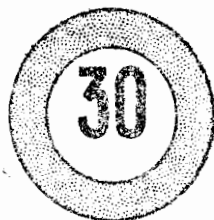


II, A.13

e) Znak: „OGRANICZENIE SZYBKOŚCI” (II.A.14); pod tym znakiem może być umieszczona dodatkowa tablica prostokątna z czerwoną obwódką, określająca warunki ograniczenia szybkości;

(e) The sign “SPEED-LIMIT” (II, A. 14); an additional rectangular plate with a red edge bearing an inscription concerning the details of the imposed speed-limit may be affixed underneath this sign;

e) Le signal “LIMITATION DE VITESSE” (II, A.14); un panneau rectangulaire supplémentaire à bord rouge, indiquant les conditions qui régissent l'application de la limite de vitesse, pourra être placé au-dessous de ce signal;



II, A.14

f) Symbol: „KONIEC OGRANICZENIA SZYBKOŚCI” (II.A.15) (tło białe albo jasnożółte, przecięte pochyłą linią czarną lub ciemną) powinien być używany dla oznaczenia miejsca, gdzie przestaje obowiązywać ograniczenie szybkości. Symbol ten może być namalowany na odwrotnej stronie znaku

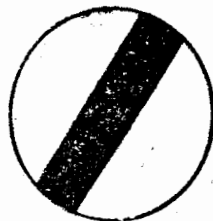
(f) The symbol “END OF SPEED-LIMIT” (II, A.15) (white or light yellow ground with an oblique black or dark coloured bar) shall be used to indicate the point at which the effect of the sign “SPEED-LIMIT” ceases; it may be affixed to the reverse side of sign II, A.14 even though, as a result, it would

f) La figure “FIN DE LIMITATION DE VITESSE” (II, A.15) [fond blanc ou jaune clair, traversé par une barre inclinée noire ou de couleur foncée] sera employée pour indiquer le point où cesse d'être applicable la limite imposée à la vitesse; elle peut être reproduite au revers du signal II, A.14, bien qu'elle ne soit pas de ce

II.A.14, chociażby nie był on wtedy umieszczony po stronie drogi odpowiadającej kierunkowi ruchu

noś, be placed on the side of the road appropriate to the direction of the traffic.

fait située du côté correspondant au sens de la circulation.



II, A.15

Artykuł 33

1. Znak: „ZATRZYMANIE SIĘ PRZED SKRZYŻOWANIEM” będzie stosowany jako wskazówka dla kierującego, że powinien on zatrzymać się, zanim wjedzie na drogę z pierwszeństwem przejazdu lub o dużym ruchu drogowym w tych przypadkach, gdy przepisy ruchu wymagają takiego zatrzymania się.

2. Znak ten składa się z koła, w którym umieszczony jest trójkąt czerwony, skierowany wierzchołkiem ku dołowi. W trójkącie może być umieszczone słowo „STOP”, jak na rys. II, A.16.

3. Średnica tego znaku powinna wynosić co najmniej 0,90 m dla znaku o wymiarach normalnych oraz co najmniej 0,60 m dla znaku o wymiarach zmniejszonych.

4. Znak ten powinien być umieszczony na drodze bez pierwszeństwa przejazdu, w odpowiedniej odległości, a mianowicie: poza obszarami zabudowanymi nie dalej niż 50 m od skrzyżowania, a na obszarach zabudowanych nie dalej niż 25 m.

Zaleca się, aby na takiej drodze było oznaczone ponadto, możliwie jak najbliżej skrzyżowania, miejsce zatrzymania, wyznaczone przez linię na jezdni, znak lub sygnał.

5. Znak II.A.16 może być poprzedzony, w szczególności w braku znaku „SKRZYŻOWANIE DRÓG” (I, 7),

Article 33

1. The sign "STOP AT INTERSECTION" shall be used in cases where this is required by traffic rules to indicate that a driver shall stop before entering a priority or a major road.

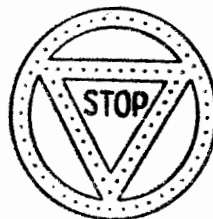
2. This sign shall consist of a red triangle with the point downwards inscribed within a red circle. The triangle may have the word "Stop" as shown in the diagram II, A.16.

3. The diameter of this sign shall be at least 0.90 m for the sign of standard size and at least 0.60 m for the reduced size.

4. This sign shall be placed at roads without priority, at a suitable distance from the intersection, up to 50 m in open country and up to 25 m in built-up areas.

It is recommended that there should also be placed on this road a suitable position sign, mark or line, as near to the intersection as practicable.

5. The sign II, A.16 may be optionally preceded, in particular where no sign "ROAD INTERSECTION" (I, 7) is erected



II, A.16

Article 33

1. Le signal "ARRET A L'INTERSECTION" sera employé pour indiquer au conducteur que celui-ci doit marquer l'arrêt avant de s'engager sur une route dite à priorité ou à grande circulation dans les cas où la réglementation de la circulation exige un tel arrêt.

2. Ce signal se compose d'un cercle circonscrit à un triangle rouge dont un sommet est dirigé vers le bas. Le triangle peut porter le mot "stop", comme dans la figure II, A.16.

3. Le diamètre sera de 0,90 m au moins pour le signal de dimensions normales et de 0,60 m au moins pour le signal de dimensions réduites.

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

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

5. A titre facultatif et en particulier en l'absence du signal "INTERSECTION" (I, 7), le signal II, A.16 pourra

znakiem składającym się ze znaku I, 22 uzupełnionego tablicą prostokątną, wskazującą odległość od skrzyżowania (Przykład tego znaku podany jest na rys. I, 22a).

Jeżeli między znakiem poprzedzającym a skrzyżowaniem z drogą z pierwszeństwem przejazdu lub o dużym ruchu drogowym istnieją inne skrzyżowania, znak poprzedzający powinien być powtórzony po każdym takim skrzyżowaniu.

Artykuł 34

1. Znak: „STÓJ (URZĄD CELNY)” (II, A.17) powinien być używany w celu wskazania bliskości urzędu celnego, gdzie zatrzymanie się pojazdu jest obowiązkowe.

Na tym znaku umieszczony jest napis „Urząd Celny”. Ponadto może być dane tłumaczenie tego napisu na język sąsiedniego terytorium pogranicznego (II, A.17).

ted, by an advance sign consisting of sign I, 22 supplemented by a rectangular plate bearing an indication of the distance from the intersection as shown in diagram I, 22^a.

The advance sign shall be repeated after every minor intersection until the priority or a major road is reached.

Article 34

1. The sign "STOP (CUSTOMS)" (II, A.17) shall be used to indicate the presence of a customs house at which the traveller has to stop.

The word "Customs" shall appear on the sign. The translation of the word "Customs" in a language of the neighbouring territory may be added (II, A.17).

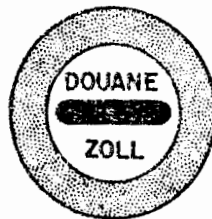
être précédé d'un signal avancé, composé du signal I, 22, auquel sera ajouté un panneau rectangulaire indiquant la distance qui sépare son point d'implantation de l'intersection. (La figure I, 22^a donne un exemple de ce signal.)

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

Article 34

1. Le signal "ARRET (POSTE DE DOUANE)" (II, A. 17) sera employé pour indiquer la proximité d'un poste de douane où l'arrêt est obligatoire.

Le mot "douane" figure sur ce signal. La traduction de ce mot dans une langue du territoire limitrophe peut être ajoutée (II, A. 17).



II, A.17

2. Znak ten może być używany dla wskazania innych nakazów zatrzymania się; w takim przypadku napis „Urząd Celny” będzie zastąpiony napisem określającym powód zatrzymania się.

2. This sign may be used to indicate other obligations to stop; in this case the inscription "Customs" shall be replaced by an inscription indicating the reason for the stop.

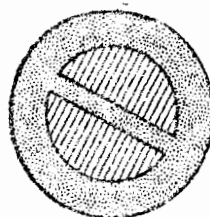
2. Ce signal peut être employé pour indiquer d'autres obligations de s'arrêter; en ce cas, l'inscription "douane" sera remplacée par une inscription précisant le motif de l'arrêt.

Artykuł 35

1. Znak: „OGRANICZENIE ZATRZYMANIA SIĘ I POSTOJU” (II, A.18) powinien być używany dla oznaczenia miejsc, gdzie jest zakazane zatrzymywanie się lub postój pojazdu, jak również miejsc, gdzie czas postoju jest ograniczony. Przez środek znaku — tarczy koloru niebieskiego z otokiem czerwonym przechodzi ukośnie linia czerwona.

1. The sign "RESTRICTED STOPPING OR WAITING" (II, A.18) shall be used to indicate restricted or prohibited waiting and the prohibition of stopping a vehicle. The centre of this sign shall be blue with a diagonal red bar surrounded by a red border.

1. Le signal "ARRET ET STATIONNEMENT REGLEMENTE" (II, A. 18) sera employé pour signaler les endroits où il est interdit d'arrêter au de laisser stationner un véhicule, ainsi que les endroits où le temps de stationnement est limité. La partie centrale du disque est bleue; elle est barrée diagonalement d'un trait rouge et entourée d'un bord rouge.



II, A.18

2. Znak bez napisów wyjaśniających będzie używany dla wskazania, że postój jest zawsze zakazany.

3. Na tablicy pod znakiem lub na samym znaku mogą być umieszczone, pod warunkiem, żeby nie utrudniały zrozumienia znaku, napisy określające:

- a) godziny, w których obowiązuje zakaz postoju,
- b) czas trwania postoju dozwolonego,
- c) wziankę, że postój jest dozwolony, kolejno z jednej lub drugiej strony drogi, zależnie od dni,
- d) wyjątki dotyczące pewnych rodzajów pojazdów.

4. Napis: „ZAKAZ ZATRZYMYWANIA SIĘ”, umieszczony na samym znaku albo na dodatkowej tablicy pod znakiem, będzie oznaczał zakaz zatrzymywania się pojazdów.

5. Umawiające się Strony, które uprzednio przyjęły znak: „ZAKAZ POSTOJU” (tarcza czerwona z częścią środkową kolistą białą lub jasnożółtą, z umieszczoną na niej literą „P”, przekreśloną ukośną linią czerwoną) dla oznaczenia zakazu postoju samochodów z kierowcami lub bez nich, będą mogły tymczasowo zachować swoje stosowane znaki. Jednakże ponieważ jedynym znakiem uznanym przez niniejszy Protokół jest znak II.A.18, jak najbardziej zaleca się, aby Umawiające się Strony zastosowały na swoich terytoriach zasady sygnalizacji, dotyczące zatrzymywania się lub postoju pojazdów, zgodnie z przepisami podanymi powyżej w paragrafach 1—4.

II, B. ZNAKI NAKAZU

Artykuł 36

1. Kolory znaków nakazu powinny być następujące: symbol biały na niebieskim tle.

2. Znaki nakazu powinny być następujące:

a) Znak: „OBOWIĄZUJĄCY KIERUNEK JAZDY” (II.B.1); symbol przedstawiony na tym znaku może być zmieniony tak, żeby odpowiadał specjalnym przypadkom;

2. In the absence of any explanatory inscription the sign shall be used to indicate a permanent prohibition of waiting.

3. Inscriptions may be placed on a plate placed underneath the sign or on the sign itself, specifying:

- (a) The hours between which the prohibition of waiting apply,
- (b) The duration of authorized waiting,
- (c) The days upon which waiting is permitted alternately on one or other side of the road,
- (d) The exceptions applicable to particular categories of vehicles,

provided that such inscriptions shall not detract from the general meaning nor make the sign ambiguous or unclear.

4. An inscription “STOPPING PROHIBITED”, placed on a plate under the sign or on the sign itself, shall indicate that the stopping of a vehicle is prohibited.

5. Contracting Parties which have previously adopted the sign “WAITING PROHIBITED” (red disc with circular centre in white or pale yellow bearing the letter P with a diagonal red stroke) for the prohibition of prolonged parking of vehicles with or without their drivers, shall provisionally be at liberty to retain their system unchanged. However, the sign II, A. 18 is the only sign adopted in this Protocol for this purpose and Contracting Parties are strongly recommended to adopt this sign for stopping or parking of vehicles in their territories in accordance with the principles set out in paragraphs 1 to 4 above.

II, B. MANDATORY SIGNS

Article 36

1. The colour of mandatory signs shall be as follows: blue ground with a white symbol.

2. Mandatory signs are the following:

(a) The sign “DIRECTION TO BE FOLLOWED” (II, B.1); it is permissible to adopt variations of the symbol on this sign in order to meet special cases;

2. Le signal sans inscriptions explicatives sera employé pour indiquer que le stationnement est interdit de façon permanente.

3. Des inscriptions précisant, suivant les cas:

- a) les heures limites d'application de l'interdiction de stationner,
- b) La durée du stationnement autorisé,
- c) Ou la mention que le stationnement est autorisé, alternativement d'un côté ou de l'autre de la route, suivant les jours,
- d) Les exceptions concernant certaines catégories de véhicules,

peuvent être placées, soit sur un panneau supplémentaire placé au-dessous du signal, soit sur le signal lui-même à condition toutefois de ne pas rendre difficile l'interprétation du signal.

4. Une inscription “DEFENSE D'ARRÊTER” placée soit sur le signal lui-même soit sur un panneau supplémentaire au-dessous du signal indiquera l'interdiction d'arrêter un véhicule.

5. Les Parties contractantes qui auraient antérieurement adopté un signal “PARCAGE INTERDIT” (disque rouge avec partie centrale circulaire blanche ou jaune clair portant la lettre P et barrée diagonalement d'un trait rouge) pour interdire le stationnement prolongé des voitures avec ou sans leurs conducteurs, pourront provisoirement ne pas modifier leur signalisation sur ce point. Toutefois, le seul signal admis par la présente annexe étant le signal II, A. 18, il est vivement recommandé aux Parties contractantes de signaler les modalités d'arrêt ou de stationnement des véhicules sur leur territoire conformément aux principes exposés dans les paragraphes 1 à 4 ci-dessus.

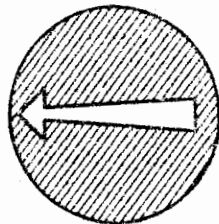
II, B. SIGNAUX D'OBLIGATION

Article 36

1. Les couleurs des signaux d'obligation devront être les suivantes: fond bleu et symbole blanc.

2. Les signaux d'obligation seront les suivants:

a) Le signal “DIRECTION OBLIGATOIRE” (II, B. 1); le symbole figurant dans ce signal pourra être modifié, pour répondre à des cas spéciaux;

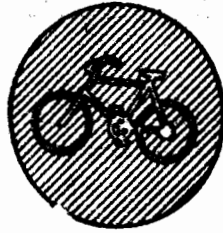


II, B.1

b) Znak: „DROGA TYLKO DLA ROWERÓW” (II,B.2); znak ten powinien być stosowany jako wskazówka dla rowerzystów, nakazująca jazdę drogą wyłącznie dla nich przeznaczoną.

(b) The sign-“COMPULSORY CYCLE TRACK” (II, B.2) which shall be used to indicate that cyclists shall use the special track reserved for them.

b) Le signal “PISTE OBLIGATOIRE POUR CYCLISTES” (II, B.2); ce signal sera employé pour indiquer que les cyclistes sont tenus de circuler sur une piste particulière qui leur est réservée.



II, B.2

Rozdział IV

Chapter IV

Chapitre IV

KATEGORIA III. ZNAKI ZAWIERAJĄCE INFORMACJE

CLASS III. INFORMATIVE SIGNS

CATEGORIE III. SIGNAUX COMPORTANT UNE SIMPLE INDICATION

Artykuł 37

Article 37

Article 37

1. Tablice znaków tej kategorii powinny mieć kształt prostokąta.

1. The signs of this class shall be rectangular in shape.

1. Les panneaux des signaux de cette catégorie auront la forme d'un rectangle.

2. O ile wybór kolorów jest dowolny, w znakach tej kategorii nie powinien w żadnym razie przeważać kolor czerwony.

2. Where the colours to be used are optional, the colour red shall in no case predominate.

2. Lorsque le choix des couleurs est libre, la couleur rouge ne doit en aucun cas prédominer dans les signaux de cette catégorie.

III. A. ZNAKI INFORMACYJNE

III, A. INDICATION SIGNS

III, A. SIGNAUX D'INDICATION

Artykuł 38

Article 38

Article 38

1. Znak: „POSTÓJ” (III,A.1) powinien być używany dla wskazania miejsc, w których pozostawienie pojazdów na postoju jest dozwolone.

1. The sign “PARKING” (III, A.1) shall be used to indicate authorized parking places.

1. Le signal “PARCAGE” (III, A. 1) sera employé pour indiquer les emplacements où le parcage est autorisé.

2. Tarcza tego znaku ma kształt kwadratu.

2. This sign shall be square in shape.

2. Le panneau de ce signal a la forme d'un carré.

3. Bok kwadratu powinien mieć co najmniej 0,60 m dla znaku o wymiarach normalnych i co najmniej 0,40 m dla znaku o wymiarach zmniejszonych.

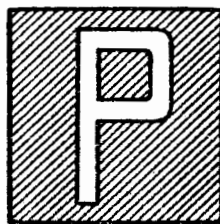
3. The side of the square shall be at least 0.60 m for the sign of standard size and 0.40 m for the sign of reduced size.

3. Le côté du carré aura 0,60 m au moins pour le signal de dimensions normales et 0,40 m au moins pour le signal de dimensions réduites.

4. Znak ten może być umieszczony prostopadle lub równoległe do drogi.

4. The sign shall be placed facing the traffic or facing across the carriageway.

4. Ce signal peut être placé perpendiculairement ou parallèlement à la route.



III, A.

5. Tło tarczy znaku powinno być niebieskie, a litera „P” biała.

5. The colour of the sign shall be blue and the colour of the letter P white.

5. Le fond du panneau sera bleu et la lettre P de couleur blanche.

6. Pod tym znakiem może być umieszczona prostokątna tabliczka, zawierająca napisy ograniczające czas

6. A rectangular plate under the sign may be used for inscriptions giving the period during which parking is allowed

6. Une plaque rectangulaire qui comporte des inscriptions limitant la durée du parcage autorisée ou indiquant la

trwania dozwolonego postoju lub wskazujące miejsce postoju.

or indicating the direction of the parking place.

direction de l'emplacement du parcage pourra être placée au-dessous de ce signal.

Artykuł 39

Article 39

Article 39

1. Znak „SZPITAL” powinien być używany jako wskazówka dla kierujących pojazdami, że należy zastosować środki ostrożności, których wymaga bliskość pewnych zakładów leczniczych, a w szczególności unikać, o ile to jest możliwe, robienia hałasu.

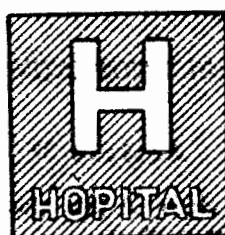
1. The sign "HOSPITAL" shall be used to indicate to the drivers of vehicles that they should take the precautions required in the proximity of medical establishments and, in particular, to refrain from making unnecessary noise.

1. Le signal "HOPITAL" sera employé pour indiquer au conducteur de véhicules qu'il convient de prendre les précautions que réclame la proximité de certains établissements sanitaires, en particulier d'éviter autant que possible de faire du bruit.

2. Na tarczy znaku pod symbolem „H” powinno być umieszczone słowo „Szpital”, jak na rys. III, A.2.

2. This sign shall consist of the symbol H above the word "Hospital" as shown in diagram III, A.2.

2. Le panneau portera, au-dessous du symbole H, le mot "hôpital", comme dans la figure III, A. 2.



III, A.2

3. Tło tarczy znaku powinno być niebieskie, a napis biały.

3. The colour of the sign shall be blue and the inscription white.

3. Le fond du panneau sera bleu et l'inscription blanche.

4. Znak ten powinien być umieszczony prostopadle do drogi.

4. The sign shall be placed facing the traffic.

4. Ce signal doit être placé perpendiculairement à la route.

Artykuł 40

Article 40

Article 40

1. Znaki wskazujące punkty usługowe są następujące:

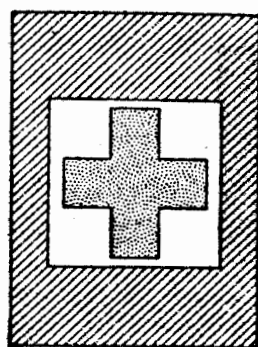
1. The signs indicating auxiliary service posts are the following:

1. Les signaux indiquant des postes auxiliaires sont les suivants:

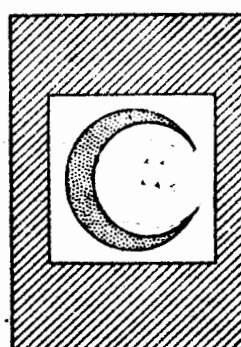
a) Znak: „PUNKT OPATRUNKOWY” (III, A.3 lub III, A.4), który powinien być używany dla wskazania bliskości punktu opatrunkowego, zorganizowanego przez uznane oficjalnie stowarzyszenie;

(a) The sign "FIRST-AID STATION" (III, A.3 and III, A.4) which shall be used to indicate that there is in the neighbourhood a first-aid station organized by an officially recognized association;

a) Le signal "POSTE DE SECOURS" (III, A.3 ou III, A.4), qui sera employé pour indiquer la proximité d'un poste de secours établi par une association officiellement reconnue;



III, A.3



III, A.4

b) Znak: „STACJA OBSŁUGI” (III, A.5), który powinien być uży-

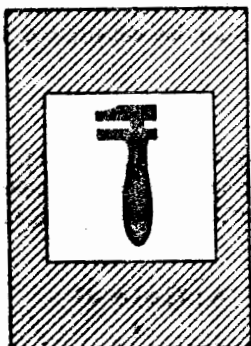
(b) The sign „MECHANICAL HELP” (III, A.5) which shall be used to in-

b) Le signal „POSTE DE DEPANNAGE” (III, A.5), qui sera employé

wany dla wskazania bliskości stacji obsługi;

dicafie that there is a service station in the neighbourhood;

pour indiquer la proximité d'un poste de dépannage;



III, A.5

c) Znak: „TELEFON” (III, A.6), który powinien być używany dla wskazania, że w pobliżu jest telefon;

(c) The sign “TELEPHONE”. (III, A.6) which shall be used to indicate that there is a telephone in the neighbourhood;

c) Le signal “TELEPHONE” (III, A.6), qui sera employé pour indiquer la proximité d'un poste de téléphone;



III, A.6

d) Znak: „STACJA BENZYNOWA” (III, A.7), który powinien być używany jako wskazówka, że istnieje stacja benzynowa w odległości wskazanej na znaku.

(d) The sign “FILLING STATION” (III, A.7) which shall be used to indicate that there is a filling station within the distance indicated on the sign.

d) Le signal “POSTE D'ESSENCE” (III, A.7), qui sera employé pour indiquer qu'il existe un poste d'essence à la distance indiquée.



III, A.7

2. Mniejszy bok prostokąta łączy znaków przewidzianych w niniejszym artykule powinien być umieszczony poziomo. To powinno być niebieskie. Znak zawiera wewnątrz białego kwadratu symbol koloru czarnego lub

2. The shorter side of the rectangle of the signs provided for in this article shall be placed horizontally. The colour shall be blue, with a black or dark symbol on a white square. In the case, however, of the signs III, A.3 or III, A.4,

2 Le petit côté du rectangle des signaux prévus à cet article sera placé horizontalement. Le fond sera bleu. Le signal comporte, à l'intérieur d'un carré blanc, un symbole noir ou de couleur foncée, sauf dans le cas des

ciemnego, z wyjątkiem znaków III,A.3 lub III,A.4, których symbole są czerwone. Bok białego kwadratu powinien wynosić co najmniej 0,30 m. Jednakowoż znak III,A.7 zamiast białego kwadratu powinien mieć biały prostokąt, którego mniejszy bok umieszczony jest poziomo.

3. Stosowanie znaków przewidzianych w paragrafie 1 pkt b), c), d) powinno być ustalone przez właściwe władze.

Artykuł 41

1. Znak: „DROGA Z PIERWSZEŃSTWEM PRZEJAZDU” (III,A.8) może być używany dla wskazania początku drogi z pierwszeństwem przejazdu.

2. Znak ten może być również powtarzany wzdłuż drogi z pierwszeństwem przejazdu.

3. Znak: „KONIEC PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU” (III,A.9) powinien być używany dla wskazania końca drogi z pierwszeństwem przejazdu, jeżeli na początku tej drogi był ustawiony znak III,A.8.

4. Znak ten może być również używany dla oznajmienia, że taka droga się kończy. Wtedy uzupełnia się go dodatkową tablicą prostokątną, umieszczoną pod znakiem i wskazującą od-

the symbol shall be red. The side of the square shall be at least 0,30 m. In the case, however, of the sign III, A. 7, a white rectangle with the shorter side horizontal shall be substituted for the square.

3. The signs described in (b), (c) and (d) of paragraph 1 may be erected where the authorities concerned deem it necessary.

Article 41

1. The beginning of a priority road may be indicated by the sign "PRIORITY ROAD" (III A.8).

2. The sign may also be repeated along priority roads.

3. The end of a priority road shall be indicated by the sign "END OF PRIORITY" (III, A 9) where the sign III, A.8 has been used.

4. The sign III, A.9 may be also used to indicate approach to the end of a priority road. In such a case, a rectangular plate shall be added underneath the sign, indicating the distance at

signaux III, A.3 ou III, A.4, dont le symbole est rouge. Le côté du carré blanc sera de 0,30 m au moins. Toutefois, pour le signal III, A.7, un rectangle blanc dont le petit côté sera placé horizontalement sera substitué au carré.

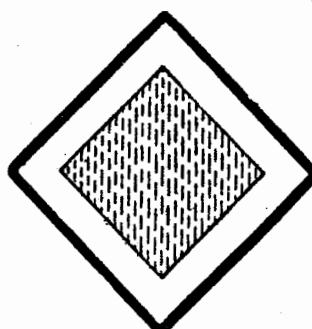
3. L'emploi des signaux visés en b), c) et d) du paragraphe 1 sera réglementé par les autorités compétentes.

Article 41

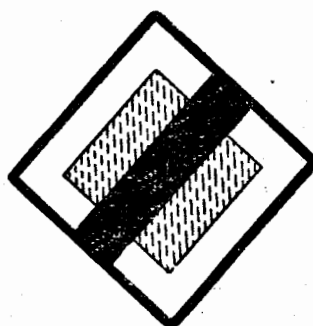
1. Le signal "ROUTE A PRIORITE" (III, A.8) pourra être employé pour indiquer le commencement d'une route dite à priorité.

2. Ce signal peut également être répété sur lesdites routes.

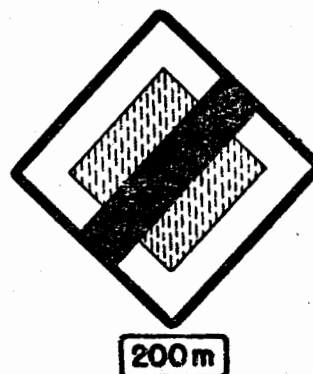
3. Le signal "FIN DE PRIORITE" (III, A.9) sera employé pour indiquer la fin d'une route dite à priorité, lorsque le signal III, A. 8 a été implanté au commencement de cette route.



III, A.8



III, A.9



III, A.9a

4. Ce signal peut également être employé pour annoncer qu'une telle route va prendre fin. Il est alors complété d'une plaque rectangulaire supplémentaire placée au-dessous du signal et

ległość, w której kończy się pierwszeństwo przejazdu. Przykład tego znaku podaje rys. III, A.9^a.

5. Tarcze znaków przewidzianych w niniejszym artykule powinny mieć kształt kwadratu, którego jedna przekątna jest pionowa.

6. Bok kwadratu powinien mieć co najmniej 0,60 m dla znaku o wymiarach normalnych i co najmniej 0,40 m dla znaku o wymiarach zmniejszonych. Dla znaków przypominających, umieszczonych na obszarach zabudowanych, bok kwadratu powinien mieć co najmniej 0,25 m.

7. Tło znaków podanych w niniejszym artykule powinno być żółte, otoczone białym pasem z czarną obwódką. Pas poprzeczny znaku III, A.9 powinien być czarny lub ciemny.

8. Znaki te powinny być umieszczone na poboczu drogi po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu i zwrócone przednią stroną do nadjeżdżających pojazdów. Ponadto mogą one być powtórzone po drugiej stronie drogi.

III. B. TABLICE PRZED DROGOWSKAZAMI I DROGOWSKAZY

Artykuł 42

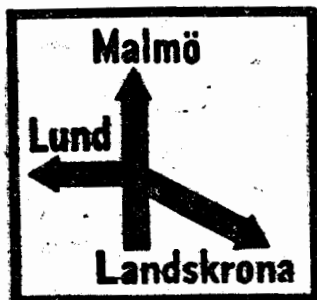
1. Tablice przed drogowskazami powinny mieć kształt prostokąta.

2. Wymiary tych znaków powinny być takie, aby znaczenie ich było łatwo zrozumiałe dla kierujących pojazdami jadącymi z wielką szybkością.

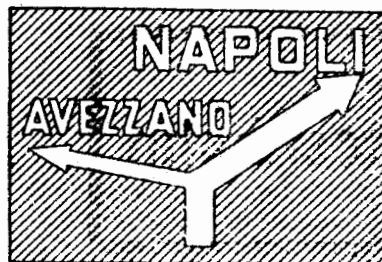
3. Znaki te powinny mieć napis składający się z ciemnych liter na jasnym tle lub z jasnych liter na ciemnym tle.

4. Znaki te należy umieszczać w odległości od 100 do 250 m od skrzyżowania. Na drogach przeznaczonych wyłącznie do ruchu samochodowego odległość ta może być zwiększona do 500 m.

5. Przykłady tego znaku stanowią rysunki III, B.1^a i III, B.1^b.



III, B.1^a



III, B.1^b

which the priority ends, as shown in diagram III, A.9^a.

5. The signs provided for in this article shall be square with one point downwards.

6. The side of the square shall be at least 0.60 m for the standard size and at least 0.40 m for the reduced size and 0.25 m for signs repeated within built-up areas.

7. The border of the signs provided for in this article shall be white with a black or dark rim on the outside and the centre shall be yellow. In the case of sign III, A.9, the transverse bar shall be black or dark.

8. The signs shall be placed on the side of the road appropriate to the direction of traffic and facing the traffic concerned. They may be repeated on the other side of the road.

III. B. ADVANCE DIRECTION SIGNS AND DIRECTION SIGNS

Article 42

1. The advance direction signs shall be rectangular in shape.

2. Their size shall be such that the indication can be understood easily by drivers of vehicles travelling at speed.

3. These signs shall have either a light ground with dark lettering or a dark ground with light lettering.

4. Advance direction signs shall be placed at a distance of between 100 m and 250 m from the intersection on normal roads. On special motor roads, this distance may be increased to 500 m.

5. Diagrams III, B.1^a and III, B.1^b are examples of this sign.

indiquant la distance à laquelle la priorité cesse. La figure III, A.9^a donne un exemple de ce signal.

5. Les panneaux des signaux prévus à cet article auront la forme d'un carré dont une diagonale est verticale.

6. Le côté du carré aura 0,60 m au moins pour le signal de dimensions normales et 0,40 m au moins pour le signal de dimensions réduites. Il aura 0,25 m au moins pour les signaux de rappel placés dans les agglomérations.

7. Le fond du signal sera jaune, entouré d'une bande blanche avec liste noir. En outre, la bande transversale du signal III, A.9 sera noire ou de couleur foncée.

8. Ces signaux seront placés sur le bord de la chaussée du côté correspondant au sens de la circulation et faisant face à celle-ci. Ils pourront être répétés de l'autre côté de la route.

III. B. SIGNAUX INDICATEURS DE PRESIGNALISATION ET DE DIRECTION

Article 42

1. Les signaux de présignalisation ont la forme d'un rectangle.

2. Leurs dimensions seront telles que les indications puissent être aisément comprises par les conducteurs de véhicules roulant à grande vitesse.

3. Ces signaux comportent, soit une inscription en lettres de couleur foncée sur fond clair, soit une inscription en lettres de couleur claire sur fond de couleur foncée.

4. Ces signaux seront placés à une distance de 100 à 250 m de l'intersection. Sur les autoroutes, cette distance pourra être portée à 500 m.

5. Les figures III, B.1^a et III, B.1^b sont des exemples de ce signal.

Artykuł 43

Article 43

Article 43

1. Drogowskazy powinny mieć kształt prostokąta, umieszczonego dłuższym bokiem poziomo i zakończonego z jednej strony strzałką.

1. Direction signs shall be rectangular with the longer side horizontal and shall terminate in the form of an arrow-head.

1. Les signaux indiquant la direction à suivre pour atteindre une localité ont la forme d'un rectangle terminé par une pointe de flèche, le grand côté du rectangle étant placé horizontalement.

2. Na tych znakach mogą być umieszczone nazwy innych miejscowości, znajdujących się w tym samym kierunku.

2. Names of other places lying in the same direction may be added to the sign.

2. Les noms d'autres localités se trouvant dans la même direction peuvent figurer sur ces signaux.

3. Jeżeli odległości do wskazywanych miejscowości są wymienione, liczby oznaczające kilometry (albo mile) umieszczają się pomiędzy nazwą miejscowości a ostrym końcem drogowskazu.

3. When distances are indicated, the figures giving kilometres (or miles) shall be inscribed between the name of the place and the arrow-head.

3. Lorsque les distances sont mentionnées, les chiffres indiquant les kilomètres (ou les miles) seront placés entre le nom de la localité et la flèche.

4. Kolory drogowskazów powinny być takie same jak kolory znaków przed drogowskazami.

4. The colours of these signs shall be the same as those for advance direction signs.

4. Les couleurs de ces signaux seront les mêmes que celles des signaux de présignalisation.

5. Przykłady drogowskazów pokazane są na rysunkach III, B.2^a i III, B.2^b.

5. Diagrams III, B.2^a and III, B.2^b are examples of this sign.

5. Les figures III, B.2^a et III, B.2^b sont des exemples de ce signal.



III, B.2^a



III, B.2^b

III. C. TABLICE MIEJSCOWOŚCI I ZNAKI SZLAKÓW

III. C. PLACE AND ROUTE IDENTIFICATION SIGNS

III. C. SIGNAUX DE LOCALISATION ET D'IDENTIFICATION DE ROUTES

Artykuł 44

Article 44

Article 44

1. Tablice miejscowości powinny mieć kształt prostokąta, którego dłuższy bok umieszczony jest poziomo.

1. Signs indicating a locality shall be rectangular in shape with the longer side horizontal.

1. Les signaux indiquant une localité ont la forme d'un rectangle, le grand côté étant placé horizontalement.

2. Wymiary i miejsce ustawienia tych tablic powinny być takie, aby oznaczenia były widoczne nawet w nocy.

2. These signs shall be of such a size and placed in such a manner that they shall be visible even at night.

2. Les dimensions et l'emplacement de ces signaux sont tels qu'ils soient visibles même de nuit.

3. Tablice te powinny mieć napis składający się z ciemnych liter na jasnym tle lub z jasnych liter na ciemnym tle.

3. These signs shall have either a light ground with dark lettering, or a dark ground with light lettering.

3. Ces signaux comportent, soit une inscription en lettres de couleur foncée sur fond clair, soit une inscription en lettres de couleur claire sur fond de couleur foncée.

4. Tablice te powinny być umieszczone na poboczu drogi przed wjazdem do obszarów zabudowanych, ze strony odpowiadającej kierunkowi ruchu i przednią stroną zwrócone do tego kierunku.

4. These signs shall be placed before the beginning of a built-up area, on the side of the road appropriate to the direction of traffic and facing the traffic concerned.

4. Ces signaux sont placés sur le bord de la route, du côté correspondant au sens de la circulation et faisant face à celle-ci, avant l'entrée de l'agglomération.

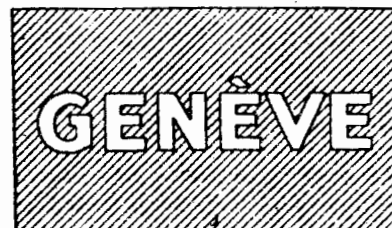
5. Przykłady tego znaku uwidocznione są na rysunkach III, C.1^a i III, C.1^b.

5. Diagrams III, C.1^a and III, C.1^b are examples of this sign.

5. Les figures III, C.1^a et III, C.1^b sont des exemples de ce signal.



III, C.1^a



III, C.1^b

Artykuł 45

1. Znaki szlaków drogowych, na których umieszczone są cyfry, litery lub kombinacja cyfr i liter, oznaczające numerację drogi, powinny mieć kształt tablicy prostokątnej.

2. Znaki te mogą być umieszczone na słupach kilometrowych, nad lub pod innymi znakami, bądź ustawione jako osobne znaki.

3. Przykład tego znaku pokazany jest na rysunku III, C.2^a.

Article 45

1. The signs for the special identification of routes, bearing numbers or letters or a combination of numbers and letters, shall be rectangular in shape.

2. The inscriptions may be affixed to milestones, to other signs or be placed as separate signs.

3. Diagram III, C.2^a is an example of this sign.

Article 45

1. Les signaux d'identification particulière des routes, portant des chiffres, des lettres ou une combinaison de chiffres et des lettres, ont la forme d'un rectangle.

2. Ces inscriptions peuvent, soit être apposées sur des bornes kilométriques, soit être placées au-dessus ou au-dessous d'autres signaux, soit encore constituer des signaux séparés.

3. La figure III, C.2^a est un exemple de ce signal.



III, C.2^a

Część III

PRZEPISY DODATKOWE
DOTYCZĄCE PRZEJAZDÓW
KOLEJOWYCH W JEDNYM
POZIOMIE Z DROGĄ

Artykuł 46

Przed przejazdami kolejowymi mogą być używane, jeżeli okoliczności tego wymagają, dodatkowe znaki pośrednie w postaci tablic prostokątnych, umieszczone pod znakiem I, 8 lub I, 9 następnie na dwóch trzecich i na jednej trzeciej odległości dzielącej znak od toru kolejowego i mające trzy, dwa lub jeden pas ukośny czerwony na tle białym lub żółtym. Przykłady tych znaków uwidocznione są na rysunkach I, 8^a, I, 9^a, I, 8/9^b i I, 8/9^c.

Part III

SUPPLEMENTARY PROVISIONS
CONCERNING LEVEL-CROSSINGS

Article 46

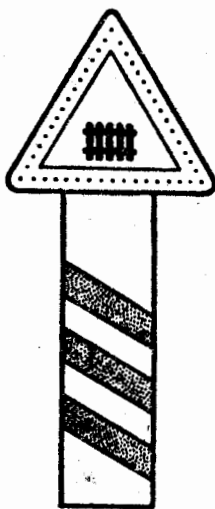
Supplementary intermediate signs, such as vertical panels placed underneath the signs I, 8 or I, 9, may be used as circumstances warrant it, provided that they are repeated at about two-thirds and one-third of the distance between that sign and the railway line, and bear respectively three, two and one red oblique bar on a white or yellow ground. Diagrams I, 8^a; I, 9^a; I, 8/9^b and I, 8/9^c are examples of these signs.

Partie III

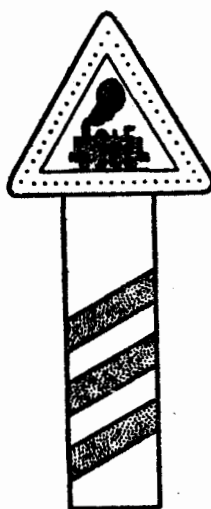
DISPOSITIONS ADDITIONNELLES
RELATIVES AUX PASSAGES
A NIVEAU

Article 46

Des signaux intermédiaires supplémentaires tels que des panneaux verticaux placés au-dessous du signal I, 8 ou I, 9, puis aux deux tiers et au tiers de la distance séparant le signal de la voie ferrée et portant trois, puis deux, puis une barre oblique rouge sur fond blanc ou jaune pourront être employés si les circonstances l'exigent. Les figures I, 8^a, I, 9^a, I, 8/9^b et I, 8/9^c sont des exemples de ces signaux.



I, 8^a



I, 9^a



I, 8/9^b



I, 8/9^c

Artykuł 47

W przypadku, gdy zdala nastawne zapory przejazdu kolejowego nie są

Article 47

In cases where gates operated from a distance (whether by hand or by an

Article 47

Dans le cas où les barrières du passage à niveau ne sont pas visibles du

widoczne z punktu, w którym odbywa się ich nastawianie, niezależnie od tego, czy odbywa się ono ręcznie, czy samoczynnie, muszą one być zaopatrzone w sygnalizację dźwiękową lub wzrokową uprzedzającą w porę użytkowników drogi, że za chwilę rozpocznie się zamykanie zapory. Zamykanie zapory musi być dostatecznie powolne, aby pozwolić dokończyć przejazdu użytkownikom drogi, znajdującym się już na przejeździe.

Artykuł 48

Na każdym przejeździe kolejowym z zaporami działanie zapór powinno być zapewnione podczas całego czasu trwania ruchu pociągów. Jeżeli przejazd przechodzi na stałe z kategorii przejazdów z zaporami do kategorii przejazdów bez zapór z sygnalizacją samoczynną lub do kategorii przejazdów bez zapór i bez sygnalizacji samoczynnej, zapory muszą być usunięte dla uniknięcia wątpliwości, która mogłaby powstać wśród użytkowników drogi.

Artykuł 49

1. Na każdym przejeździe kolejowym bez zapór z sygnalizacją samoczynną sygnał samoczynny uprzedzający o zbliżaniu się pociągów powinien być umieszczony w bezpośredniej bliskości toru kolejowego i o ile możliwe na tej samej podstawie, na której jest umieszczony znak w kształcie krzyża św. Andrzeja (I, 10 i I, 11). Ten sygnał ostrzegawczy musi się składać, tak w dzień, jak i w nocy, z jednego lub kilku świateł migających koloru czerwonego, nakazujących zatrzymanie się użytkownikom drogi. Odpowiednie środki powinny być przedsięwzięte, aby zaradzić ewentualnemu uszkodzeniu działania sygnału samoczynnego i aby ten ostatni nie mógł być mylnie zrozumiany.

2. Prócz przewidzianego wyżej czerwonego sygnału świetlnego może być również zastosowany sygnał dźwiękowy.

3. Do przewidzianej powyżej sygnalizacji samoczynnej, uprzedzającej o zbliżaniu się pociągu, zalicza się również taką samą sygnalizację kierowaną ręcznie, a nie samoczynnie.

Artykuł 50

Przejazd kolejowy może nie być zaopatrzony w zapory i sygnalizację samoczynną jedynie w tym przypadku, gdy użytkownicy drogi mogą widzieć wyraźnie z dostatecznej odległości tor kolejowy z jednej i z drugiej

automatic device) are not visible from the operating box, they shall be provided with sound or sight signals giving users of the road warning in sufficient time that the gate is about to be closed. Gates shall be closed slowly enough to enable users of the road who have already entered the level-crossing to clear it.

Article 48

At all level-crossings with gates, the gates shall be guarded during the whole period when train services are in operation. Should a level-crossing be reclassified permanently from the category of level-crossing with gates to that of level-crossing without gates but with automatic signals, or to that of level-crossing without gates and without automatic signals, the gates shall be removed to avoid any misunderstanding on the part of the users of the road.

Article 49

1. At all level-crossings without gates but with automatic signalling, there shall be placed, in the immediate vicinity of the railway, an automatic signal giving warning of the approach of trains. Wherever possible, this signal shall be placed on the same post as the sign in the form of the Saint Andrew's cross (I, 10 and I, 11). It shall consist, both by day and by night, of one or more flashing red lights indicating that traffic on the road shall stop. Appropriate measures shall be taken to preclude both an accidental defect in the working of the automatic signal and any possibility of misinterpreting the signal.

2. The above-mentioned red light signal may be accompanied by a sound signal.

3. Signals of the same kind, but operated by hand instead of being automatic, shall be regarded as equivalent to the automatic signalling of the approach of trains as prescribed above.

Article 50

Level-crossings shall not be without gates and automatic signalling unless the railway line is clearly visible on both sides of the level-crossing to users of the road, taking into account the

poste de manoeuvre à distance, que cette manoeuvre soit assurée à la main ou par un dispositif automatique, elles doivent être munies d'une signalisation sonore ou optique avertissant en temps utile les usagers de la route que le mouvement de fermeture de la barrière va commencer. Ce mouvement doit être suffisamment lent pour permettre aux usagers de la route qui se trouveraient déjà engagés sur le passage d'achever la traversée.

Article 48

A tout passage à niveau avec barrières, le fonctionnement de celles-ci doit être assuré pendant toute la durée du service des trains. Si un passage à niveau de la catégorie des passages à niveau avec barrières passe définitivement dans la catégorie des passages à niveau sans barrières avec signalisation automatique, ou dans celle des passages à niveau sans barrières ni signalisation automatique, les barrières doivent être enlevées afin d'éviter toute confusion dans l'esprit des usagers de la route.

Article 49

1. A tout passage à niveau sans barrières avec signalisation automatique, un signal automatique avertisseur de l'approche des trains doit être placé au voisinage immédiat de la voie ferrée et autant que possible sur le même support que celui du signal en forme de croix de Saint-André (I, 10 et I, 11). Ce signal avertisseur doit consister, de jour comme de nuit, en un ou plusieurs feux clignotants de couleur rouge commandant l'arrêt aux usagers de la route. Les mesures appropriées devront être prises pour parer à un défaut accidentel de fonctionnement du signal automatique et pour que ce dernier ne puisse donner lieu à une interprétation erronée.

2. Le signal lumineux rouge prévu ci-dessus peut être accompagné d'un signal sonore.

3. Est assimilée à la signalisation automatique de l'approche des trains prévue ci-dessus la même signalisation qui, au lieu d'être automatique, serait commandée à la main.

Article 50

Un passage à niveau ne peut être dépourvu de barrières et de signalisation automatique que si les usagers de la route peuvent aisément voir la voie ferrée de part et d'autre dudit passage, compte tenu notamment de la vitesse

strony przejazdu, tak aby kierujący, zbliżający się do toru kolejowego z jednej czy z drugiej strony, jeżeli pociąg jest już widoczny, mieli czas zatrzymać się przed wjazdem na przejazd, nawet przy największej szybkości nadjeżdżającego pociągu. Widoczność powinna być również dostateczna na samym przejeździe, tak aby użytkownicy drogi, znajdujący się już na przejeździe, po spostrzeżeniu pociągu mieli czas opuścić przejazd.

Część IV

ZNAKI PODAWANE PRZEZ KIERUJĄCYCH RUCHEM

Artykuł 51

Kierujący ruchem powinni być odpowiednio wyekwipowani i ustawić się w ten sposób, aby byli widoczni przez wszystkich użytkowników drogi.

Artykuł 52

1. Znaki dawane przez kierujących ruchem powinny być zgodne z jednym z dwóch następujących systemów:

Pierwszy system

Znak A — „STÓJ” dla pojazdów nadjeżdżających z przodu: ręka podniesiona pionowo, dłonią ku przodowi.

Znak C — „STÓJ” dla pojazdów nadjeżdżających z tyłu: ręka wyciągnięta poziomo, dłonią ku przodowi, ze strony odpowiadającej kierunkowi ruchu pojazdów, które mają się zatrzymać.

Znaki A i C mogą być używane jednocześnie.



Drugi system

Znak B — „STÓJ” dla pojazdów nadjeżdżających z przodu: ręka wyciągnięta poziomo, dłonią ku przodowi,

maximum speed of the trains, so that the driver of a vehicle approaching the railway from either side may have time to stop before entering the crossing when a train is in sight and the users of the road who have entered the crossing when a train appears have time to clear the crossing.

Part IV

SIGNALS TO BE MADE BY TRAFFIC POLICE

Article 51

Traffic police shall be so equipped and stationed as to be visible to all road users.

Article 52

1. Signals to be made by traffic police shall conform to one of the two following systems:

First system

Signal A — to indicate "STOP" to the vehicles approaching the officer from the front: arm raised vertically, palm of the hand to the front.

Signal C — to indicate "STOP" to the vehicles approaching the officer from the rear: arm extended horizontally to the side of the road to which the traffic concerned is keeping, palm of the hand to the front.

Signals A and C may be used simultaneously.



Second system

Signal B — to indicate "STOP" to the vehicles approaching the officer from the front: arm extended horizon-

maximum des trains, de telle sorte qu'un conducteur s'approchant du chemin de fer, soit d'un côté, soit de l'autre, ait le temps de s'arrêter avant de s'engager sur le passage à niveau lorsqu'un train est en vue, et de telle sorte aussi que les usagers de la route qui se trouveraient déjà engagés sur le passage au moment où le train apparaît aient le temps d'achever la traversée.

Partie IV

SIGNES A FAIRE PAR LES AGENTS DE LA CIRCULATION

Article 51

Les agents de la circulation doivent être équipés et placés de manière à être vus de tous les usagers de la route.

Article 52

1. Les signes à faire par les agents de la circulation seront conformes à l'un des deux systèmes suivants:

Premier système

Signe A — "HALTE" pour véhicules venant de l'avant: un bras levé verticalement, la paume de la main vers l'avant.

Signe C — "HALTE" pour véhicules venant de l'arrière: un bras étendu horizontalement, la paume de la main vers l'avant, du côté correspondant au sens de la circulation des véhicules qu'il veut arrêter.

Les signes A et C peuvent être employés simultanément.



Deuxième système

Signe B — "HALTE" pour véhicules venant de l'avant: un bras étendu horizontalement, la paume de la main

ze strony odpowiadającej kierunkowi ruchu pojazdów, które mają się zatrzymać. Znak C — „STÓJ” dla pojazdów nadjeżdżających z tyłu: ręka wyciągnięta poziomo, dłonią ku przodowi ze strony odpowiadającej kierunkowi ruchu pojazdów, które mają się zatrzymać.

Znaki B i C mogą być dawane jednocześnie.

2. W jednym i drugim systemie przewiduje się, że można dać znak ręką — aby zaznaczyć, że pojazdy mają jechać dalej.

Część V

SYGNAŁY ŚWIETLNE RUCHU DROGOWEGO

Artykuł 53

1. Światła sygnałów świetlnych w ruchu drogowym będą mieć znaczenie następujące:

a) W systemie trójkolorowym: światło czerwone oznacza, że pojazdy nie mają prawa przejazdu; światło zielone oznacza, że pojazdy mają prawo przejazdu.

Gdy światło żółte jest używane po świetle zielonym, oznacza ono, że pojazdy nie mają prawa przejazdu mimo sygnału, chyba że znajdują się tak blisko sygnału w chwili zapalenia się żółtego światła, że nie mogą już zatrzymać się przed sygnałem, zachowując dostateczne bezpieczeństwo.

Gdy światło żółte jest używane jednocześnie ze światłem czerwonym lub po nim, ukazanie się jego oznacza mającą zaraz nastąpić zmianę wskazań sygnału, co nie może być tłumaczone, że zakaz przejazdu jest zniesiony.

b) W systemie dwukolorowym: światło czerwone oznacza, że pojazdy nie mają prawa przejazdu; światło zielone oznacza, że pojazdy mają prawo przejazdu.

Ukazanie się światła czerwonego wtedy, gdy światło zielone jest jeszcze zapalone, ma to samo znaczenie, co światło żółte, które ukazuje się po świetle zielonym w systemie trójkolorowym.

2. Jeżeli jest używane tylko jedno światło żółte migające, sygnał ten oznacza: UWAGA! OSTROŻNIE!

3. Światła muszą być umieszczone jedno nad drugim. W zasadzie światło czerwone musi być umieszczone na górze, a światło zielone na dole. Jeżeli jest używane światło żółte, musi ono być umieszczone pomiędzy światłem czerwonym a światłem zielonym.

tally to the side of the road to which the traffic concerned is keeping, palm of the hand to the front.

Signal C — to indicate "STOP" to the vehicles approaching the officer from the rear: arm extended horizontally to the side of the road to which the traffic concerned is keeping, palm of the hand to the front.

Signals B and C may be used simultaneously.

2. Under both systems, a beckoning gesture with the hand may be made to call vehicles forward.

Part V

TRAFFIC LIGHT SIGNALS

Article 53

1. The lights of the traffic light signals shall be given the following meaning:

(a) In a three-coloured system: Red indicates that vehicular traffic must not pass the signal; Green indicates that vehicular traffic may pass the signal;

When amber is used after the green signal, it shall be taken as prohibiting vehicular traffic from proceeding beyond the signal unless the vehicle is so close to the signal when the amber signal first appears that it cannot safely be stopped before passing the signal;

When amber is used in conjunction with or after the red signal, it indicates an impending change in the indications of the signal and shall not be taken as permitting vehicular traffic to proceed.

(b) In the two-colour system: Red indicates that vehicular traffic must not pass the signal; Green indicates that vehicular traffic may pass the signal;

The combination of green and red shall have the same meaning as amber after green in the three-colour system.

2. When a single amber intermittent lights is used, it shall indicate "CAUTION".

3. The lights shall be placed one above the other. As a rule the red light shall be placed at the top and the green light at the bottom. Where an amber light is used, it shall be placed between the red and the green lights.

vers l'avant du côté correspondant au sens de la circulation des véhicules qu'il veut arrêter.

Signe C — "HALTE" pour véhicules venant de l'arrière: un bras étendu horizontalement, la paume de la main vers l'avant du côté correspondant au sens de la circulation des véhicules qu'il veut arrêter.

Les signes B et C peuvent être utilisés simultanément.

2. Dans l'un et l'autre système, il est prévue que l'on peut faire un signe de la main pour faire avancer les véhicules.

Partie V

SIGNAUX LUMINEUX DE CIRCULATION

Article 53

1. Les feux des signaux lumineux de circulation auront la signification suivante:

a) Dans le système tricolore: Le feu rouge signifie que les véhicules n'ont pas le droit de passer; Le feu vert signifie que les véhicules peuvent passer;

Lorsque le feu jaune est employé après le feu vert, il signifie que les véhicules n'ont pas le droit de dépasser le signal, à moins qu'ils ne se trouvent si près du signal lorsque le feu jaune s'allume qu'ils ne puissent plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes avant d'avoir dépassé le signal;

Lorsque le feu jaune est employé conjointement avec le feu rouge ou après celui-ci, son apparition annonce un changement imminent des indications du signal, ce qui n'implique pas que l'interdiction d'avancer ait été abolie.

b) Dans le système bicolor: Le feu rouge signifie que les véhicules n'ont pas le droit de passer; Le feu vert signifie que les véhicules peuvent passer;

L'apparition du feu rouge alors que le feu vert reste allumé a le même sens que le feu jaune qui suit le feu vert dans le système tricolore.

2. Lorsqu'un seul feu jaune clignotant est employé, ce signal indique "PRUDENCE".

3. Les feux doivent être disposés l'un au-dessus de l'autre. Le feu rouge doit normalement être placé en haut et le feu vert en bas. Lorsqu'un feu jaune est employé, il doit être placé entre le feu rouge et le feu vert.

4. Jeżeli sygnały świetlne są umieszczone na poboczu drogi, dolna krawędź najniższego światła musi w zasadzie znajdować się nie niżej 2 m i nie wyżej niż 3,50 m nad poziomem jezdni. Jeżeli sygnały te są zawieszane nad jezdnią, najniższa krawędź dolnego światła musi się znajdować co najmniej na wysokości 4,50 m nad poziomem jezdni.

5. Jeżeli to jest możliwe, sygnały świetlne powinny być powtórzone z drugiej strony skrzyżowania.

Część VI

ZNAKOWANIE JEZDNI

Artykuł 54

1. W przypadku, gdy poza obszarami zabudowanymi jezdni posiada więcej niż dwa pasy ruchu, podział jezdni na pasy powinien być w zasadzie oznaczony w sposób dobrze widoczny.

2. W przypadku, gdy poza obszarami zabudowanymi jezdni o trzech pasach ruchu posiada odcinki, na których widoczność jest niedostateczna, albo inne miejsca niebezpieczne — całkowita szerokość jezdni powinna być podzielona tylko na dwa pasy ruchu.

3. Na jezdni o dwóch pasach ruchu podział jej na pasy może być oznaczony w ten sam sposób na odcinkach, na których widoczność jest niedostateczna lub w innych miejscach niebezpiecznych.

4. Linie podziału na pasy ruchu, przewidziane w paragrafach 2 i 3 wskazują, że w normalnych warunkach ruchu drogowego pojazdy nie powinny przekraczać granicy pasa ruchu wyznaczonego dla ich kierunku ruchu.

Artykuł 55

1. Jeżeli krawędzie jezdni są oznaczone światłami lub urządzeniami odbijającymi światło, można używać świateł lub urządzeń odbijających światło dwóch różnych kolorów.

2. Kolor czerwony lub pomarańczowy może być używany dla oznaczenia krawędzi jezdni ze strony odpowiadającej kierunkowi ruchu, a kolor biały dla oznaczenia krawędzi jezdni ze strony przeciwnej kierunkowi ruchu.

3. Gdy używa się świateł lub urządzeń odbijających światło dla oznaczenia pachołków lub wysepek na drodze, najbardziej wskazane jest używanie koloru białego lub żółtego.

4. When traffic light signals are placed at the side of the carriageway, the height of the lower edge of the lowest light above the carriageway shall normally be not less than 2 m and not more than 3.50 m. When they are suspended over the carriageway, the height of the lower edge of the lowest light above the carriageway shall be not less than 4.50 m.

5. Where possible the light signals should be repeated on the opposite side of an intersection.

Part VI

ROAD MARKINGS

Article 54

1. Where a carriageway outside a built-up area has more than two lanes, these shall as a rule be made clearly distinguishable.

2. Where a three-lane carriageway outside a built-up area passes through sections where the visibility is not sufficient, or at other danger points, the total width of the carriageway shall be divided only into two lanes.

3. Where a carriageway has two lanes in any section where the visibility is not sufficient and at other danger points, the lanes should be clearly distinguishable.

4. The marking of lanes as provided for under paragraphs 2 and 3 of this article indicates that under normal traffic conditions no vehicle should deviate from the lane reserved for traffic proceeding in its direction.

Article 55

1. Where the edges of the carriageway are defined by means of lights or reflecting devices, two different colours may be used for such lights or devices.

2. Either red or orange may be used to indicate the edge of the carriageway on the side of the road of the direction of the traffic, and white to indicate the edge of the carriageway on the opposite side.

3. Where lights or reflecting devices are used to indicate the presence of posts or refuges in the carriageway, white or yellow colours should be employed.

4. Lorsque les signaux lumineux sont placés sur le côté de la chaussée le bord inférieur du feu le plus bas doit en principe se trouver à 2 m au moins et à 3,50 m au plus au-dessus de la chaussée. Lorsque ces signaux sont suspendus au-dessus de la chaussée, la partie inférieure du feu le plus bas doit être au minimum à 4,50 m au-dessus de la chaussée.

5. Les signaux lumineux devraient, si possible, être répétés de l'autre côté de l'intersection.

Partie VI

MARQUES SUR LA CHAUSSÉE

Article 54

1. Dans le cas où, en dehors d'une agglomération, une chaussée comporte plus de deux voies, la distinction entre ces voies sera marquée, en principe, d'une manière nettement visible.

2. Dans le cas où, en dehors d'une agglomération, une chaussée à trois voies comporte des sections où la visibilité est insuffisante ou d'autres points dangereux, la largeur totale de la chaussée sera divisée en deux voies seulement.

3. Sur les chaussées à deux voies, la distinction entre celles-ci pourra être de même marquée dans les sections où la visibilité est insuffisante ou aux autres points dangereux.

4. Les démarcations visées aux paragraphes 2 et 3 indiquent que, dans les conditions de circulation normales, les véhicules ne doivent pas sortir de la voie affectée à leur sens de circulation.

Article 55

1. Lorsque les bords de la chaussée sont signalés au moyen de feux ou de dispositifs réfléchissants, on pourra employer des feux ou des dispositifs réfléchissants de deux couleurs différentes.

2. La couleur rouge ou orange pourra être employée pour signaler le bord de la chaussée du côté correspondant au sens de la circulation, et la couleur blanche pour signaler le bord de la chaussée opposé au sens de la circulation.

3. Lorsque l'on emploie des feux ou des dispositifs réfléchissants pour indiquer la présence de bornes ou de refuges dans l'axe de la chaussée, il est préférable d'employer la couleur blanche ou jaune.

Część VII

Part VII

Partie VII

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

FINAL PROVISIONS

DISPOSITIONS FINALES

Artykuł 56

Article 56

Article 56

1. Niniejszy Protokół będzie otwarty do dnia 31 grudnia 1949 roku do podpisu przez wszystkie Państwa, które podpisały Konwencję o Ruchu Drogowym, otwartą do podpisu w Genewie dnia 19 września 1949 roku.

2. Niniejszy Protokół będzie ratyfikowany. Dokumenty ratyfikacyjne będą złożone u Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych.

3. Poczynając od dnia 1 stycznia 1950 roku będą mogły przystąpić do niniejszego Protokołu Państwa, które podpisały Konwencję o Ruchu Drogowym, jak również Państwa, które do niej przystąpią. Protokół będzie również otwarty do przystąpienia w imieniu każdego Terytorium Powierniczego, którego zarząd powierzono Narodom Zjednoczonym i w którego imieniu przystąpiono do wyżej wymienionej Konwencji.

4. Przystąpienie nastąpi przez złożenie dokumentu o przystąpieniu u Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych.

1. This Protocol shall be open, until 31 December 1949, for signature by all States signatories to the Convention on Road Traffic, opened for signature at Geneva on 19 September 1949.

2. This Protocol shall be ratified and the instruments of ratification deposited with the Secretary-General of the United Nations.

3. From 1 January 1950, this Protocol shall be open for accession by States signatories to the Convention on Road Traffic and by States acceding or having acceded to it. It shall also be open for accession on behalf of any Trust Territory of which the United Nations is the Administering Authority and on behalf of which the said Convention has been acceded to.

4. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Secretary-General of the United Nations.

1. Le présent Protocole sera ouvert, jusqu'au 31 décembre 1949, à la signature de tous les Etats signataires de la Convention sur la circulation routière, ouverte à la signature à Genève le 19 septembre 1949.

2. Le présent Protocole sera ratifié. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

3. A partir du 1er janvier 1950, les Etats signataires de la Convention sur la circulation routière ainsi que les Etats qui auront adhéré à celle-ci pourront adhérer au présent Protocole. Celui-ci sera également ouvert à l'adhésion au nom de tout Territoire sous tutelle dont l'administration est confiée aux Nations Unies et au nom duquel il a été adhéré à ladite Convention.

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

Artykuł 57

Article 57

Article 57

1. Każde Państwo będzie mogło podczas podpisywania, ratyfikacji lub przystąpienia albo w każdej chwili później — oświadczyć przy pomocy notyfikacji, skierowanej do Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych, że postanowienia niniejszego Protokołu będą stosowane na jakimkolwiek terytorium, którego stosunki międzynarodowe dane Państwo reprezentuje. Postanowienia te będą mogły być stosowane na terytorium lub terytoriach, wymienionych w notyfikacji, w trzydziści dni od daty, otrzymania wymienionej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego albo, jeżeli Protokół jeszcze wtedy nie wszedł w życie, z chwilą jego wejścia w życie.

2. Gdy pozwolą na to okoliczności, każda z Umawiających się Stron zobowiązuje się poczynić jak najwcześniej właściwe kroki, aby rozciągnąć stosowanie niniejszego Protokołu na terytoria, których stosunki międzynarodowe reprezentuje, z zastrzeżeniem zgody rządów tych terytoriów, jeżeli tego będą wymagać przepisy konstytucyjne.

3. Każde Państwo, które złożyło oświadczenie zgodnie z postanowieniami paragrafu 1 niniejszego artykułu, o stosowaniu niniejszego Protokołu na terytorium, którego stosunki międzynarodowe reprezentuje, będzie mogło

1. Any State may, at the time of signature, ratification or accession, or at any time thereafter, declare, by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, that the provisions of this Protocol will be applicable to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. These provisions shall become applicable in the territories named in the notification thirty days after the date of receipt of such notification by the Secretary-General or, if the Protocol has not entered into force at that time, then upon the date of its entry into force.

2. Each Contracting Party, when the circumstances permit, undertakes to take as soon as possible the necessary steps in order to extend the application of this Protocol to the territories for the international relations of which it is responsible, subject, where necessary for constitutional reasons, to the consent of the Governments of such territories.

3. Any State which has made a declaration under paragraph 1 of this article applying this Protocol to any territory for the international relations of which it is responsible may at any time thereafter declare by notification

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

2. Lorsque les circonstances le permettront, toute Partie contractante s'engage à prendre, le plus tôt possible, les mesures nécessaires pour étendre l'application du présent Protocole aux territoires dont il assure les relations internationales, sous réserve, si des raisons constitutionnelles l'exigent, du consentement des gouvernements de ces territoires.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article concernant l'application du présent Protocole à un territoire dont il assure les relations internationales pourra, par la

w każdej chwili później oświadczyć przy pomocy notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego, że niniejszy Protokół przestanie być stosowany na terytorium wymienionym w notyfikacji. Po upływie roku od daty notyfikacji Protokół przestanie być stosowany na wymienionym terytorium.

Artykuł 58

Niniejszy Protokół wejdzie w życie po upływie piętnastu miesięcy od daty złożenia piątego dokumentu ratyfikacyjnego lub dokumentu o przystąpieniu. Dla każdego Państwa, które będzie go ratyfikować lub przystąpi do niego po tej dacie, niniejszy Protokół wejdzie w życie po upływie piętnastu miesięcy od daty złożenia przez to Państwo dokumentu ratyfikacyjnego lub dokumentu przystąpienia.

Sekretarz Generalny Narodów Zjednoczonych zawiadomi o dacie wejścia w życie niniejszego Protokołu każde z Państw — Sygnatariuszy lub Państw przystępujących, jak również inne Państwa, które były zaproszone do uczestniczenia w Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie transportu drogowego i samochodowego.

Artykuł 59

Ratyfikując niniejszy Protokół lub przystępując do niego, każde Państwo uczestniczące w Konwencji o ujednostajnieniu sygnalizacji drogowej, otwartej do podpisu w Genewie dnia 30 marca 1931 r., zobowiązuje się wypowiedzieć ją w terminie trzech miesięcy od daty złożenia dokumentów ratyfikacyjnych lub dokumentów o przystąpieniu.

Artykuł 60

1. Każda poprawka do niniejszego Protokołu, proponowana przez jedną z Umawiających się Stron, będzie złożona u Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych, który poda jej tekst do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom, żądając jednocześnie, aby go powiadomiły w przeciągu czterech miesięcy:

- a) czy życzą sobie, aby została zwołana konferencja w celu zbadania proponowanej poprawki;
- b) czy są zdania, że należy przyjąć proponowaną poprawkę bez zwołania konferencji;
- c) czy są zdania, że należy odrzucić proponowaną poprawkę bez zwołania konferencji.

Prócz Umawiających się Stron proponowana poprawka powinna być przesłana przez Sekretarza Generalnego również wszystkim innym Państwom

given to the Secretary-General that the Protocol shall cease to apply to any territory named in the notification and the Protocol shall, after the expiration of one year from the date of the notification, cease to apply to such territory.

Article 58

This Protocol shall enter into force fifteen months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification or accession. This Protocol shall enter into force for each State ratifying or acceding after that date fifteen months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

The Secretary-General of the United Nations shall notify each of the signatory or acceding States and every other State invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport of the date on which this Protocol comes into force.

Article 59

In ratifying this Protocol or in acceding to it, each State Party to the Convention concerning the Unification of Road Signals opened for signature at Geneva on 30 March 1931, undertakes to denounce that Convention within three months of the date of the deposit of its instrument of ratification or accession to this Protocol.

Article 60

1. Any amendment to this Protocol may be proposed by any Contracting Party. The text of such proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General who shall transmit it to each other Contracting Party bound by this Protocol with a request that such Contracting Party reply within four months stating whether it:

- (a) Desires that a Conference be convened to consider the proposed amendment; or
- (b) Favours the acceptance of the proposed amendment without a Conference; or
- (c) Favours the rejection of the proposed amendment without a Conference.

The proposed amendment shall also be transmitted by the Secretary-General to all States, other than Contracting Parties, invited to attend the United Na-

suite, déclarer, à tout moment, par notification adressée au Secrétaire général, que le présent Protocole cessera d'être applicable aux territoires désignés dans la notification. Un an à partir de la date de la notification, le Protocole cessera d'être applicable au territoire visé.

Article 58

Le présent Protocole entrera en vigueur quinze mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification ou d'adhésion. Pour chaque Etat qui le ratifiera ou y adhèrera après cette date, le présent Protocole entrera en vigueur quinze mois après le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit Etat.

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

Article 59

En ratifiant le présent Protocole ou en y adhérant, chaque Etat partie à la Convention sur l'unification de la signalisation routière ouverte à la signature à Genève, le 30 mars 1931, s'engage à la dénoncer dans un délai de trois mois à dater du dépôt de ses instruments de ratification ou d'adhésion.

Article 60

1. Tout amendement au présent Protocole proposé par une Partie contractante sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies, qui en communiquera le texte à toutes les Parties contractantes auxquelles il demandera en même temps de faire connaître, dans les quatre mois:

- a) Si elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour étudier l'amendement proposé;
- b) Ou si elles sont d'avis d'accepter l'amendement proposé sans qu'une conférence se réunisse;
- c) Ou si elles sont d'avis de rejeter l'amendement proposé sans la convocation d'une conférence.

L'amendement proposé devra également être transmis par le Secrétaire général à tous les Etats autres que les Parties contractantes qui ont été

stwom, które były zaproszone do uczestniczenia w Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie transportu drogowego i samochodowego.

2. Sekretarz Generalny zwoła konferencję Umawiających się Stron w celu zbadania proponowanej poprawki w przypadku, gdy co najmniej trzecia część Umawiających się Stron zażąda zwołania konferencji.

Sekretarz Generalny zaprosi na tę konferencję, prócz Umawiających się Stron, Państwa zaproszone do uczestniczenia w Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie transportu drogowego i samochodowego oraz Państwa, których obecność Rada Gospodarczo-Społeczna uzna za pożądaną.

Postanowienia te nie będą stosowane, gdy poprawka do niniejszego Protokołu będzie przyjęta zgodnie z postanowieniami paragrafu 5 niniejszego artykułu.

3. Każda poprawka do niniejszego Protokołu, która będzie przyjęta przez Konferencję większością dwóch trzecich głosów, będzie podana wszystkim Umawiającym się Stronom do akceptacji. W dziewięćdziesiąt dni po akceptacji jej przez dwie trzecie Umawiających się Stron poprawka wejdzie w życie dla wszystkich Umawiających się Stron, z wyjątkiem tych, które oświadczą przed datą wejścia jej w życie, że nie akceptują jej.

4. W czasie przyjmowania poprawki do niniejszego Protokołu Konferencja będzie mogła postanowić większością dwóch trzecich głosów, że poprawka jest tego rodzaju, że każda Umawiająca się Strona, która oświadczyła, że jej nie akceptuje i która jej nie zaakceptuje w terminie dwunastu miesięcy po jej wejściu w życie, po wygaśnięciu tego terminu przestanie być uczestnikiem niniejszego Protokołu.

5. W przypadku, gdy przynajmniej dwie trzecie Umawiających się Stron powiadomi Sekretarza Generalnego, zgodnie z ustępem b) paragrafu 1 niniejszego artykułu, że gotowa jest przyjąć poprawkę bez zwoływania konferencji, Sekretarz Generalny skieruje notyfikację o ich postanowieniu do wszystkich Umawiających się Stron. Po upływie dziewięćdziesięciu dni od daty tej notyfikacji poprawka nabierze mocy obowiązującej w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron z wyjątkiem tych, które w tym terminie zawiadomią Sekretarza Generalnego, że są tej poprawce przeciwnie.

6. Co się tyczy poprawek innych niż te, które są przewidziane w paragrafie 4 niniejszego artykułu, pierwotne postanowienia pozostaną w mocy

tions Conference on Road and Motor Transport.

2. The Secretary-General shall convene a Conference of the Contracting Parties to consider the proposed amendment, if the convening of a Conference is requested by at least one-third of the Contracting Parties.

The Secretary-General shall invite to the Conference such States, other than the Contracting Parties, who were invited to attend the United Nations Conference on Road and Motor Transport or whose participation would, in the opinion of the Economic and Social Council, be desirable.

The provisions of this paragraph shall not apply in cases where an amendment to this Protocol has been adopted in accordance with paragraph 5 of this article.

3. Any amendment to this Protocol which shall be adopted by a two-thirds majority vote of a Conference, shall be communicated to all Contracting Parties for acceptance. Ninety days after its acceptance by two-thirds of the Contracting Parties each amendment shall enter into force for all Contracting Parties except those which, before it enters into force, make a declaration that they do not adopt the amendment.

4. The Conference may by a two-thirds majority vote determine at the time of the adoption of an amendment to this Protocol that it is of such a nature that any Contracting Party which has made a declaration that it does not accept the amendment and which then does not accept the amendment within a period of twelve months after the amendment enters into force shall, upon the expiration of this period, cease to be a Party to this Protocol.

5. In the event of a two-thirds majority of the Contracting Parties informing the Secretary-General pursuant to paragraph 1 (b) of this article that they favour the acceptance of the amendment without a Conference, notification of this decision shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting Parties. The amendment shall on the expiration of ninety days from the date of such notification become effective as regards all Contracting Parties except those which notify the Secretary-General that they object to such an amendment within that period.

6. As regards amendments not within the scope of paragraph 4 of this article, the existing provisions shall remain in force in respect of any Contracting Party which has made a declaration or lod-

invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles.

2. Le Secrétaire général convoquera une conférence des Parties contractantes en vue d'étudier l'amendement proposé au cas où la convocation d'une conférence serait demandée par un tiers au moins des dites Parties contractantes.

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

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

3. Tout amendement au présent Protocole qui sera adopté par la Conférence à la majorité des deux tiers sera communiqué à toutes les Parties contractantes pour acceptation. Quarante-vingt-dix jours après son acceptation par les deux tiers des Parties contractantes, l'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui déclareront, avant la date de son entrée en vigueur, qu'elles ne l'adoptent pas.

4. Lors de l'adoption d'un amendement au présent Protocole, la Conférence pourra décider, à la majorité des deux tiers, que la nature de cet amendement est telle que toute Partie contractante qui aura déclaré ne pas l'accepter et qui ne l'acceptera pas dans un délai de douze mois après son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie au présent Protocole.

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

6. En ce qui concerne les amendements autres que ceux visés au paragraphe 4 du présent article, la disposition originale restera en vigueur à l'égard de toute Partie contractante.

w stosunku do każdej Umawiającej się Strony, która złoży oświadczenie przewidziane w paragrafie 3 lub zgłosi sprzeciw przewidziany w paragrafie 5.

7. Umawiająca się Strona, która złożyła oświadczenie przewidziane w paragrafie 3 niniejszego artykułu lub która zgłosiła sprzeciw do poprawki, zgodnie z postanowieniami paragrafu 5 niniejszego artykułu, będzie mogła w każdej chwili wycofać to oświadczenie lub sprzeciw przy pomocy notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego. Poprawka nabierze mocy obowiązującej w stosunku do tej Umawiającej się Strony po otrzymaniu wymienionej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.

Artykuł 61

Niniejszy Protokół może być wypowiedziany w drodze jednorocznego wypowiedzenia zgłoszonego Sekretarzowi Generalnemu Narodów Zjednoczonych, który zawiadomi o tym wypowiedzeniu każde Państwo, które podpisało Protokół lub do niego przystąpiło. Protokół przestanie obowiązywać Umawiającą się Stronę, która go wypowiedziała, po wygaśnięciu tego jednorocznego terminu.

Artykuł 62

Każdy spór pomiędzy dwiema lub kilkoma Umawiającymi się Stronami, dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszego Protokołu, którego Strony nie mogłyby uregulować drogą rokowań lub innym sposobem, na pisemne żądanie jednej zainteresowanej Umawiającej się Strony może być przekazany do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w celu rozstrzygnięcia.

Artykuł 63

Żadne postanowienie niniejszego Protokołu nie powinno być interpretowane w tym sensie, że zakazuje Umawiającej się Stronie zastosowania środków zgodnych z postanowieniami Karty Narodów Zjednoczonych i ograniczonych do wymagań sytuacji, które ona uważa za potrzebne dla zapewnienia swego bezpieczeństwa zewnętrznego lub wewnętrznego.

Artykuł 64

Oprócz zawiadomień przewidzianych w paragrafie 5 artykułu 5, w artykule 58 i w paragrafach 1, 3 i 5 artykułu 60, jak również w artykule 61, Sekretarz Generalny notyfikować będzie Państwowym wymienionym w paragrafie 1 artykułu 56:

ged an objection with respect to such an amendment.

7. A Contracting Party which has made a declaration in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article or has lodged an objection in accordance with paragraph 5 of this article to an amendment may withdraw such declaration or objection at any time by notification addressed to the Secretary-General. The amendment shall be effective as regards that Contracting Party upon receipt of such notification by the Secretary-General.

Article 61

This Protocol may be denounced by means of one year's notice given to the Secretary-General of the United Nations, who shall notify each signatory or acceding State thereof. After the expiration of this period the Protocol shall cease to be in force as regards the Contracting Party which denounces it.

Article 62

Any dispute between any two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Protocol, which the parties are unable to settle by negotiation or by another mode of settlement, may be referred by written application from any of the Contracting Parties concerned to the International Court of Justice for decision.

Article 63

Nothing in this Protocol shall be deemed to prevent a Contracting Party from taking action compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation which it considers necessary for its external or internal security.

Article 64

1. The Secretary-General of the United Nations shall, in addition to the notifications provided for in paragraph 5 of article 5, article 58, paragraphs 1, 3 and 5 of article 60, and article 61, notify the States referred to in paragraph 1 of article 56 of the following:

qui aura fait la déclaration prévue au paragraphe 3 ou l'opposition prévue au paragraphe 5.

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

Article 61

Le présent Protocole pourra être dénoncé au moyen d'un préavis d'une année donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation à chaque Etat signataire ou adhérent. A l'expiration de ce délai d'un an, le Protocole cessera d'être en vigueur pour la Partie contractante qui l'aura dénoncé.

Article 62

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Protocole que les parties n'auraient pu régler par voie de négociation, ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice pour être tranché par elle.

Article 63

Aucune disposition du présent Protocole ne devra être interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'il estime nécessaires pour assurer sa sécurité extérieure ou intérieure.

Article 64

1. Outre les notifications prévues au paragraphe 5 de l'article 5, à l'article 58 et aux paragraphes 1, 3 et 5 de l'article 60, ainsi qu'à l'article 61, le Secrétaire général des Nations Unies notifiera aux Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 56:

- a) podpisy, ratyfikacje i przystąpienia, w myśl artykułu 56;
- b) notyfikację w przedmiocie terytorialnego stosowania niniejszego Protokołu, w wykonaniu artykułu 57;
- c) oświadczenia, którymi Państwa przyjmują poprawki do niniejszego Protokołu, zgodnie z paragrafem 3 artykułu 60;
- d) sprzeciwu do poprawek do niniejszego Protokołu, notyfikowane przez Państwa Sekretarzowi Generalnemu, zgodnie z paragrafem 5 artykułu 60;
- e) datę wejścia w życie poprawek do niniejszego Protokołu, zgodnie z paragrafami 3 i 5 artykułu 60;
- f) datę, od której Państwo przestanie być uczestnikiem niniejszego Protokołu, zgodnie z paragrafem 4 artykułu 60;
- g) cofnięcie sprzeciwu do poprawki do niniejszego Protokołu, w myśl paragrafu 7 artykułu 60;
- h) listę Państw związanych poprawkami do niniejszego Protokołu;
- i) wypowiedzenie Konwencji z dnia 30.III.1931 roku o Ujednostajnieniu Znaków Drogowych, zgodnie z artykułem 59 niniejszego Protokołu;
- j) wypowiedzenie niniejszego Protokołu, zgodnie z artykułem 61.

2. Oryginał niniejszego Protokołu będzie złożony u Sekretarza Generalnego, który prześle poświadczoną za zgodność odpisy Państwom wymienionym w paragrafie 1 artykułu 56.

3. Sekretarz Generalny jest upoważniony do zarejestrowania niniejszego Protokołu z chwilą jego wejścia w życie.

Na dowód czego niżej podpisani przedstawiciele, po wzajemnym okazaniu sobie pełnomocnictw uznanych za dobre i sporządzone w należytej formie, podpisali niniejszy Protokół.

Sporządzono w Genewie, w jednym egzemplarzu, w językach angielskim i francuskim, przy czym obydwie teksty są autentyczne, dnia dziewiętnastego września tysiąc dziewięćset czterdziestego dziewiątego roku.

- (a) Signatures, ratifications and accessions in accordance with article 56;
- (b) Notifications with regard to the territorial application of this Protocol in accordance with article 57;
- (c) Declarations whereby States accept amendments in accordance with paragraph 3 of article 60;
- (d) Objections to amendments to this Protocol communicated by States to the Secretary-General in accordance with paragraph 5 of article 60;
- (e) The date of entry into force of amendments in accordance with paragraphs 3 and 5 of article 60;
- (f) The date on which a State has ceased to be a Party to this Protocol, in accordance with paragraph 4 of article 60;
- (g) Withdrawals of objections to an amendment in accordance with paragraph 7 of article 60;
- (h) The list of States bound by any amendment to this Protocol;
- (i) Denunciations of the Convention concerning the Unification of Road Signals of 30 March 1931, in accordance with article 59 of this Protocol;
- (j) Denunciations of this Protocol in accordance with article 61.

2. The original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General who will transmit certified copies thereof to the States referred to in paragraph 1 of article 56.

3. The Secretary-General is authorized to register this Protocol upon its entry into force.

In witness whereof the undersigned representatives, after having communicated their full powers, found to be in good and due form, have signed this Protocol.

Done at Geneva, in a single copy, in the English and French languages, both texts authentic this nineteenth day of September, one thousand nine hundred and forty-nine.

- a) Les signatures, ratifications et adhésions en vertu de l'article 56;
- b) Les notifications au sujet de l'application territoriale du présent Protocole en exécution de l'article 57;
- c) Les déclarations par lesquelles les Etats acceptent les amendements au présent Protocole, conformément au paragraphe 3 de l'article 60;
- d) L'opposition aux amendements au présent Protocole notifiée par les Etats au Secrétaire général conformément au paragraphe 5 de l'article 60;
- e) La date d'entrée en vigueur des amendements au présent Protocole conformément aux paragraphes 3 et 5 de l'article 60;
- f) La date à laquelle un Etat aura cessé d'être partie au présent Protocole conformément au paragraphe 4 de l'article 60;
- g) Le retrait de l'opposition à un amendement au présent Protocole en vertu du paragraphe 7 de l'article 60;
- h) La liste des Etats liés par les amendements au présent Protocole;
- i) Les dénonciations de la Convention du 30 mars 1931 sur l'unification de la signalisation routière, conformément à l'article 59 du présent Protocole;
- j) Les dénonciations du présent Protocole conformément à l'article 61.

2. L'original du présent Protocole sera déposé auprès du Secrétaire général, qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Etats visés au paragraphe 1 de l'article 56.

3 Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer le présent Protocole au moment de son entrée en vigueur.

En foi de quoi les représentants sous-signés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

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

Afganistan
Afghanistan
Afghanistan

Albania
Albania
Albanie

Argentyna
Argentina
Argentine

Australia
Australia
Australie

Austria
Austria
Autriche

Herman Dahlen

Z uwzględnieniem zastrzeżenia odnośnie do paragrafu 1 artykułu 45 wymienionego w paragrafie 7 f) Aktu Końcowego Konferencji w sprawie transportu drogowego i samochodowego.

Subject to the reservation in respect of paragraph 1 of article 45 contained in paragraph 7 (f) of the Final Act of the Conference on Road and Motor Transport.*

Belgia
Belgium
Belgique

F. Blondeel

Boliwia
Bolivia
Bolivie

Brazylia
Brazil
Brésil

Bulgaria
Bulgaria
Bulgarie

Burma
Burma
Birmanie

Białoruska Socjalistyczna Republika Radziecka
Byelorussian Soviet Socialist Republic
République socialiste soviétique de Biélorussie

Kanada
Canada
Canada

Chile
Chile
Chili

Chiny
China
Chine

Kolumbia
Colombia
Colombie

Costa Rica
Costa Rica
Costa-Rica

Kuba
Cuba
Cuba

Czechosłowacja
Czechoslovakia
Tchécoslovaquie

Dania
Denmark
Danemark

K. Bang
A. Blom-Andersen

Dominikańska Republika
Dominican Republic
République Dominicaine

Ekwador
Ecuador
Equateur

Egipt
Egypt
Egypte

A. K. Safwat

Salwador
El Salvador
Salvador

Etiopia
Ethiopia
Ethiopie

Finlandia
Finland
Finlande

Francja
France
France

Lucien Hubert

Grecja
Greece
Grèce

Gwatemala
Guatemala
Guatemala

Haiti
Haiti
Haiti

Honduras
Honduras
Honduras

V. Outrata
28 grudnia 1949 r.
December 28 th, 1949

* Compte tenu de la réserve relative au paragraphe 1 de l'article 45, mentionnée au paragraphe 7 f) de l'Acte final de la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles.

Węgry
Hungary
Hongrie

Islandia
Iceland
Islande

Indie
India
Inde

B. N. Rau
29 grudnia 1949 r.
December 29, 1949

Iran
Iran
Iran

Irak
Iraq
Irak

Irlandia
Ireland
Irlande

Izrael
Israel
Israël

M. Kahany
M. Lubarsky

Włochy
Italy
Italie

M. Enrico Mellini

Liban
Lebanon
Liban

Z zastrzeżeniem ratyfikacji
Sous réserve de ratification*
J. Mikaoui

Liberia
Liberia
Libéria

Luksemburg
Luxembourg
Luxembourg

R. Logelin

Meksyk
Mexico
Mexique

Holandia
Netherlands
Pays-Bas

J. J. Oyevaar

Nowa Zelandia
New Zeland
Nouvelle-Zélande

Nikaragua
Nicaragua
Nicaragua

Norwegia
Norway
Norvège

Axel Ronning

Z uwzględnieniem zastrzeżenia odnośnie do paragrafu 5 artykułu 15, wymienionego w paragrafie 7 e) Aktu Końcowego Konferencji w sprawie transportu drogowego i samochodowego.

Subject to the reservation in respect of paragraph 5 of article 15 contained in paragraph 7 (e) of the Final Act of the Conference on Road and Motor Transport.**

Pakistan
Pakistan
Pakistan

Panama
Panama
Panama

Paragwaj
Paraguay
Paraguay

Peru
Peru
Pérou

Filipiny
Philippines
Philippines

Polska
Poland
Pologne

Portugalia
Portugal
Portugal

Rumunia
Romania
Roumanie

Arabia Saudyjska
Saudi Arabia
Arabie Saoudite

Szwecja
Sweden
Suède

Gösta Hall

Z uwzględnieniem zastrzeżenia odnośnie do paragrafu 5 artykułu 15, wymienionego w paragrafie 7 e) Aktu Końcowego Konferencji w sprawie transportu drogowego i samochodowego.

Subject to the reservation in respect of paragraph 5 of article 15 contained in paragraph 7 (e) of the Final Act of the Conference on Road and Motor Transport.**

Szwajcaria
Switzerland
Suisse

Heinrich Rothmund
Robert Plumez
Paul Gottret

* Subject to ratification.

** Compte tenu de la réserve relative au paragraphe 5 de l'article 15, mentionnée au paragraphe 7 e) de l'Acte final de la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles.

Syria	Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii
Syria	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Syrie	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Tailand	Stany Zjednoczone Ameryki
Thailand	United States of America
Thaïlande	États-Unis d'Amérique
Transjordania	Urugwaj
Transjordan	Uruguay
Transjordanie	Uruguay
Turcja	Wenezuela
Turkey	Venezuela
Turquie	Venezuela
Ukraińska Socjalistyczna Republika Radziecka	Jemen
Ukrainian Soviet Socialist Republic	Yemen
République socialiste soviétique d'Ukraine	Yémen
Unia Południowo-Afrykańska	Jugosławia
Union of South Africa	Yugoslavia
Union Sud-Africaine	
Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich	
Union of Soviet Socialist Republics	
Union des Républiques socialistes soviétiques	

Ljub Komnenović

AKT KOŃCOWY
KONFERENCJI NARODÓW
ZJEDNOCZONYCH W SPRAWIE
TRANSPORTU DROGOWEGO
I SAMOCHODOWEGO

I. Konferencja Narodów Zjednoczonych w sprawie transportu drogowego i samochodowego zwołana została przez Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych zgodnie z rezolucją 147 B(VII) przyjętą przez Radę Gospodarczo-Społeczną w dniu 28 sierpnia 1948 r. — Tekst tej rezolucji jest następujący:

„Rada Gospodarczo-Społeczna

„Zobowiązuje Sekretarza Generalnego do:

„1. Zwołania najpóźniej w sierpniu 1948 r. konferencji międzynarodowej w celu zawarcia nowej światowej konwencji w sprawie transportu drogowego i samochodowego, jako że dwie Konwencje światowe z 1926 r., a mianowicie:

„a) Międzynarodowa Konwencja, dotycząca ruchu drogowego,

„b) Międzynarodowa Konwencja, dotycząca ruchu samochodowego, i następna Konwencja z 1931 r. o ujednoliceniu znaków drogowych nie odpowiadają już obecnym wymaganiom. Jako robocze dokumenty posłużą Konferencji zwłaszcza: projekt opracowany przez Komitet Transportu Wewnętrznego Europejskiego

FINAL ACT OF THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON ROAD AND MOTOR TRANSPORT

I. The United Nations Conference on Road and Motor Transport was convened by the Secretary-General of the United Nations in accordance with resolution 147 B (VII) adopted by the Economic and Social Council on 28 August 1948. This resolution read as follows:

“The Economic and Social Council

“Instructs the Secretary General:

“1. To convene a Conference of Governments, not later than August 1949, with the object of concluding a new world-wide Convention on Road and Motor Transport, the two world-wide Conventions of 1926, namely:

“(a) International Convention relating to Road Traffic,

“(b) International Convention relating to Motor Traffic, and the subsequent Convention of 1931 on the Unification of Road Signals, being obsolete. The draft text of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe, resulting from a study by this Committee, and the text of the 1943 Convention on the Regulation of Inter-Ameri-

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILES

1 La Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles a été convoquée par le Secrétaire général des Nations Unies, conformément à la résolution 147 B (VII) adoptée par le Conseil économique et social le 28 août 1948. Le texte de cette résolution est le suivant:

“Le Conseil économique et Social

“Charge le Secrétaire général:

“1. De convoquer, au plus tard en août 1949, une conférence intergouvernementale à l'effet de conclure une nouvelle convention mondiale des transports routiers et des transports automobiles, les deux Conventions mondiales de 1926, à savoir:

„a) La Convention internationale relative à la circulation routière,

„b) La Convention internationale relative à la circulation automobile, et la Convention subséquente de 1931 sur l'unification de la signalisation routière ne répondant plus aux exigences actuelles. Le projet de texte élaboré par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, à la suite de l'étude entreprise par ce Comité, et le texte de la

skiej Komisji Gospodarczej w wyniku badań podjętych przez ten Komitet oraz tekst Konwencji z 1943 r. w sprawie uregulowania ruchu samochodowego między Państwami Amerykańskimi.

„2. Zwrócenia się do Europejskiej Komisji Gospodarczej z prośbą o zakończenie opracowywania wyżej wymienionego projektu możliwie jak najprędzej i przesłanie go Sekretarzowi Generalnemu;

„3. Wezwania innych Komisji regionalnych, aby przedstawiły sprawozdania w tym przedmiocie, jeśli sobie tego będą życzyły;

„4. Rozesłania powyższych tekstów wszystkim Rządom zaproszonym na Konferencję;

„5. Ustalenia tymczasowego porządku dziennego Konferencji;

„6. a) Zaproszenia do uczestniczenia w Konferencji wszystkich Państw, będących Członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych w chwili zwołania wspomnianej konferencji, jak również Państw, które nie będąc Członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych, zostały zaproszone do uczestniczenia w Konferencji Morskiej Narodów Zjednoczonych;

„b) Zwrócenia się do Rządów zaproszonych Państw z prośbą o udzielenie ich delegatom pełnomocnictw do podpisania, z zastrzeżeniem późniejszej ratyfikacji, Konwencji, która byłaby przyjęta na Konferencji;

„7. Zaproszenia, według własnego uznania, instytucji specjalnych, organizacji międzynarodowych i międzyrządowych, które pracują w tej dziedzinie, do wysłania na Konferencję obserwatorów;

„Postanawia, że prawo głosowania na Konferencji będzie mogło być wykonywane przez wszystkie Państwa — Członków Organizacji Narodów Zjednoczonych, jak również przez Państwa nie członkowskie, które zostaną zaproszone, zgodnie z wyżej podanym paragrafem 6 a), a które są uczestnikami którejkolwiek z Konferencji wymienionych powyżej w paragrafie 1”.

2. Konferencja Narodów Zjednoczonych w sprawie transportu drogowego-

can Automotive Traffic, inter alia, will serve as working-papers for the Conference;

“2. To request the Economic Commission for Europe to have the draft text referred to above completed and forwarded to the Secretary-General as soon as practicable;

“3. To invite the other regional commissions to submit any reports which they may desire on this subject;

“4. To circulate the above-mentioned texts to all the Governments invited to the Conference;

“5. To draw up a provisional agenda for the Conference;

“6. (a) To invite to participate in the Conference all States Members of the United Nations at the time of the convening of the Conference, and also the States not Members of the United Nations which were invited to participate in the United Nations Maritime Conference; and

(b) To request the Governments of the States invited to give their delegates full powers to sign, subject to ratification, such Convention as may be concluded at the Conference;

“7. To invite the specialized agencies, inter-governmental organizations and international organizations in this field, as may be appropriate, to send observers to the Conference;

“Decides that the right to vote at the Conference may be exercised by all States Members of the United Nations and those States not Members which are invited under paragraph 6 (a) above, and which are parties to any of the Conventions cited in paragraph 1 above”.

2. The United Nations Conference on Road and Motor Transport met at

Convention de 1943 sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine serviront notamment de documents de travail à cette Conférence;

“2. De prier la Commission économique pour l'Europe d'assurer aussitôt que possible l'achèvement du projet de texte mentionné ci-dessus et son envoi au Secrétaire général;

“3. D'inviter les autres commissions régionales à présenter, en cette matière, des rapports si elles le désirent;

“4. De distribuer les textes mentionnés ci-dessus à tous les Gouvernements invités à la Conférence;

“5. Détablir un ordre du jour provisoire de la Conférence;

“6. a) D'inviter à participer à la Conférence tous les Etats qui seront Membres des Nations Unies au moment de la convocation de ladite Conférence, ainsi que les Etats qui, sans être Membres des Nations Unies, ont été invités à participer à la Conférence maritime des Nations Unies; et

“b) De prier les Gouvernements des Etats invités de conférer les pleins pouvoirs à leurs délégués de sorte que ceux-ci soient en mesure de signer, sous réserve de ratification ultérieure, la Convention qui pourrait être adoptée par la Conférence;

“7. D'inviter, dans la mesure où il l'estimera opportun, les institutions spécialisées, les organisations intergouvernementales et les organisations internationales dont la compétence s'étend à ce domaine, à envoyer des observateurs à la Conférence;

“Décide que le droit de vote à cette Conférence pourra être exercé par tous les Etats Membres des Nations Unies, ainsi que par les Etats non membres, invités en vertu du paragraphe 6 a) ci-dessus, qui ont adhéré à l'une quelconque des Conventions citées ci-dessus au paragraphe 1.”

2. La Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les trans-

yo i samochodowego odbyła się w Genewie, w czasie od 23 sierpnia do 19 września 1949 r.

Na konferencji były reprezentowane przez delegacje rządy następujących Państw:

Austria
Belgia
Bułgaria
Chile
Izrael
Włochy
Liban
Luksemburg
Nikaragua
Dania
Republika Dominikańska
Egipt
Stany Zjednoczone Ameryki
Norwegia
Holandia
Filipiny
Polska
Zjednoczone Królestwo
Francja
Gwatemala
Indie
Iran
Szwecja
Szwajcaria
Tajland
Unia Południowo-Afrykańska
Czechosłowacja
Jugosławia

Na konferencji były reprezentowane przez obserwatorów rządy następujących Państw:

Australia
Brazylia
Kanada
Ekwador
Meksyk
Turcja

Na konferencji były reprezentowane przez obserwatorów następujące organizacje:

A. Organizacje międzyrządowe:

Międzynarodowa Organizacja Pracy
Tymczasowa Komisja Międzynarodowej Organizacji Handlu
Międzynarodowy Instytut Unifikacji Prawa Prywatnego

B. Organizacje pozarządowe:

Międzynarodowa Izba Handlu
Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu
Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna
Międzynarodowy Związek Transportu Drogowego

Geneva, from 23 August 1949 to 19 September 1949.

The Governments of the following States were represented at the Conference by delegations:

Austria
Belgium
Bulgaria
Chile
Czechoslovakia
Denmark
Dominican Republic
Egypt
France
Guatemala
India
Iran
Israel
Italy
Lebanon
Luxembourg
Netherlands
Nicaragua
Norway
Philippines
Poland
Sweden
Switzerland
Thailand
Union of South Africa
United States of America
United Kingdom
Yugoslavia

The Governments of the following States had observers at the Conference:

Australia
Brazil
Canada
Ecuador
Mexico
Turkey

The following organizations were represented by observers:

A. Inter-governmental organizations:

International Labour Organisation
Interim Commission of the International Trade Organization
International Institute for the Unification of Private Law

B. Non-governmental organizations:

International Chamber of Commerce
International Transport Workers' Federation
International Organization for Standardization
International Road Transport Union

ports automobiles s'est tenue à Genève, du 23 août 1949 au 19 septembre 1949.

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

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

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

Australie
Brésil
Canada
Equateur
Mexique
Turquie

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

A. Organisations intergouvernementales:

Organisation internationale du Travail
Commission intérimaire de l'Organisation internationale du commerce
Institut international pour l'unification du droit privé

B. Organisations non gouvernementales:

Chambre de commerce internationale
Fédération internationale des ouvriers du transport
Organisation internationale de normalisation
Union internationale des transports routiers

Stale Międzynarodowe Biuro Producentów Samochodowych

Główny Komitet Międzynarodowego Stowarzyszenia Turystycznego i Międzynarodowej Federacji Samochodowej

Liga Towarzystw Czerwonego Krzyża
Mędyamerykańska Federacja Klubów Samochodowych.

3. Konferencja posłużyła się jako podstawą do dyskusji wniesionym projektem Konwencji, sporządzonym przez Komitet Transportu Wewnętrznego Europejskiej Komisji Gospodarczej oraz Konwencją z 1943 r. w sprawie uregulowania ruchu samochodowego między Państwami Amerykańskimi.

4. Na podstawie wyników obrad Konferencji zaprotokołowanych w sprawozdaniach poszczególnych komitetów, jak również w sprawozdaniach z posiedzeń plenarnych, Konferencja opracowała i przedłożyła do podpisania Konwencję o ruchu drogowym.

5. Ponadto Konferencja opracowała i przedłożyła do podpisu Protokół w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

6. W końcu Konferencja opracowała i przedłożyła do podpisania i akceptacji Protokół interpretujący rozdział VII, a dotyczący przystąpienia do Konwencji obecnie okupowanych krajów i terytoriów.

7. W toku swych prac Konferencja powzięła również inne postanowienia, wyliczone poniżej:

a) Rezolucję w sprawie międzynarodowych badań dotyczących opracowania norm samochodowych świateł do mijania, której tekst jest załączony;

b) Rezolucję dotyczącą okresowego ogłaszania poprawek do Konwencji o ruchu drogowym, której tekst jest załączony;

c) Rezolucję odnośnie do innych zagadnień dotyczących międzynarodowego transportu drogowego, której tekst jest załączony;

d) przyjęcie zastrzeżenia Zjednoczonego Królestwa do artykułu 26 Konwencji o ruchu drogowym, a sformułowanego jak następuje:

Rowery dopuszczone do ruchu międzynarodowego w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii powinny być zaopatrzone od zmierzchu, podczas nocy lub też, gdy tego wymagają warunki atmosferyczne, zgodnie z krajowym ustawodawstwem Zjednoczonego Królestwa, w białe światło skierowane do przodu oraz

Permanent International Bureau of Motor Manufacturers

Comité général de l'Alliance Internationale de tourisme et de la Fédération internationale de l'automobile

League of Red Cross Societies

Inter-American Federation of Automobile Clubs.

3. The Conference had before it and used as a basis for discussion the draft Convention prepared by the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe and the 1943 Convention on the Regulation of Inter-American Automotive Traffic.

4. On the basis of its deliberations, as recorded in the summary records of the respective committees and of the plenary meetings, the Conference prepared and opened for signature a Convention on Road Traffic.

5. In addition, the Conference prepared and opened for signature a Protocol on Road Signs and Signals.

6. The Conference further prepared and opened for signature a Protocol on the interpretation of chapter VII with respect to the accession to the Convention of countries or territories at present occupied.

7. In the course of its work the Conference reached certain other decisions, which are hereby placed on record:

(a) A resolution on the subject of International Tests in connexion with the Establishment of Acceptable Standards for the Illumination of Motor Car Passing Lights, the text of which is appended hereto;

(b) A resolution on Periodical Statements on Amendments to the Convention on Road Traffic, the text of which is appended hereto;

(c) A resolution on Further Problems relating to International Road Transport, the text of which is appended hereto;

(d) That there would be no objection to a reservation by the United Kingdom in respect of article 26 of the Convention on Road Traffic, in the following terms:

That cycles in international traffic admitted to the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall, from nightfall and during the night or whenever atmospheric conditions render it necessary, show only a white light to the front, and show to the rear a red light, a red reflex reflector and a white surface in accordan-

Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles

Comité général de l'Alliance internationale de tourisme et de la Fédération internationale de l'automobile

Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge
Inter-American Federation of Automobile Clubs.

3. La Conférence était saisie du projet de Convention préparé par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et de la Convention de 1943 sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine, et s'en est servie comme base de discussion.

4. Compte tenu des délibérations de la Conférence telles qu'elles sont rapportées dans les comptes rendus des comités respectifs ainsi que dans ceux des séances plénières, la Conférence a élaboré et a ouvert à signature une Convention sur la circulation routière.

5. En outre, la Conférence a élaboré et a ouvert à signature un Protocole relatif à la signalisation routière.

6. Enfin, la Conférence a élaboré et a ouvert à signature et acceptation un Protocole d'interprétation du chapitre VII, en ce qui concerne l'adhésion, à la Convention, des pays et des territoires actuellement occupés.

7. Au cours de ses travaux, la Conférence a pris d'autres décisions enregistrées ci-dessous:

a) Résolution au sujet d'essais internationaux concernant l'établissement de normes acceptables pour l'éclairage des feux-croisement des automobiles dont le texte est ci-joint;

b) Résolution relative à la récapitulation périodique des amendements à la Convention sur la circulation routière, dont le texte est ci-joint;

c) Résolution relative à d'autres problèmes concernant les transports routiers internationaux, dont le texte est ci-joint;

d) Admission d'une réserve faite par le Royaume-Uni sur l'article 26 de la Convention sur la circulation routière, et formulée comme suit:

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

w tylne światło czerwone i szkiełko odbłaskowe czerwone skierowane do tyłu, jak również w białą powierzchnię z tyłu;

- e) przyjęcie zastrzeżenia Szwecji i Norwegii do paragrafu 5 artykułu 15 Protokołu w sprawie znaków i sygnałów drogowych, a sformułowanego, jak następuje:

W Szwecji i Norwegii dopuszcza się stosowanie krzyża św. Andrzeja na przejazdach kolejowych wyposażonych w zapory;

- f) przyjęcie zastrzeżenia Austrii odnośnie do paragrafu 1 artykułu 45 Protokołu w sprawie znaków i sygnałów drogowych, a sformułowanego, jak następuje:

Znaki szlaków drogowych mogą mieć w Austrii kształt prostokąta lub koła;

- g) biorąc pod uwagę fakt, iż Konwencja o ruchu drogowym podpisana w Genewie 19 września 1949 r. powinna zastąpić między innymi Konwencję z 1943 r. w sprawie uregulowania ruchu samochodowego między Państwami Amerykańskimi, Konferencja postanowiła zwrócić się do Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych z prośbą o sporządzenie urzędowego przekładu Konwencji na język hiszpański i dołączenie go do tekstów francuskiego i angielskiego przy przesyłaniu Rządów poświadczonych za zgodność odpisów Konwencji, zgodnie z postanowieniami artykułu 35 Konwencji;

- h) Konferencja stwierdziła, że nie można było osiągnąć obecnie porozumienia w sprawie jednolitego światowego systemu znaków i sygnałów drogowych, który mógłby być przyjęty przez wszystkie zainteresowane kraje. Wobec tego postanowiła ona opracować wymieniny wyżej w paragrafie 5 Protokołu zawierający zespół znaków i sygnałów i przedłożyć go do podpisania lub do przystąpienia krajom, które pragną stać się uczestnikami tego Protokołu.

Jednakże wobec powszechnie wyrażonego życzenia dążenia w przyszłości do ustalenia jednolitego systemu światowego znaków i sygnałów drogowych Konferencja uznała, że byłoby pożądane, aby Rada Gospodarczo-Społeczna zobowiązała Komisję Transportu i Łączności do ponownego rozpatrzenia sprawy z udziałem potrzebnych rzeczoznawców i do przedstawienia Radzie wniosków w sprawie dalszych środków, jakie należałoby podjąć w celu osiągnięcia wspomnianego

ce with the domestic legislation of the United Kingdom;

- (e) That there would be no objection to a reservation by Sweden and by Norway in respect of paragraph 5 of article 15 of the Protocol on Road Signs and Signals, to the following effect:

That the use of the Saint Andrew's Cross at level crossings with gates shall be permitted in Sweden and in Norway;

- (f) That there would be no objection to a reservation by Austria in respect of paragraph 1 of article 45 of the Protocol on Road Signs and Signals to the following effect:

That the signs for the special identification of routes in Austria may be either rectangular or circular in shape;

- (g) Having in mind that the Convention on Road Traffic signed at Geneva on 19 September 1949, is, inter alia, intended to supersede the 1943 Convention on the Regulation of Inter-American Automotive Traffic, the Conference decided that the Secretary-General of the United Nations should be requested to have established an authoritative Spanish translation of the Convention on Road Traffic, and to add it to the English and French texts when transmitting certified copies thereof to the Governments in accordance with article 35 of the Convention;

- (h) The Conference took into account the fact that it was not possible to reach an agreement now on a worldwide uniform system of road signs and signals which would be acceptable to all the countries concerned, and decided, therefore, to establish the Protocol mentioned under paragraph 5 above, including a set of signs and signals, for signature or accession by those countries which might desire to become party to it.

However, in view of the general desire to arrive at a later stage at the establishment of a common worldwide system of road signs and signals, the Conference was of the opinion that it would be desirable for the Economic and Social Council to entrust the Transport and Communications Commission with the task of reviewing the matter further with the assistance of such experts as might be needed, and of advising

rouges dirigés vers l'arrière, ainsi que d'une surface blanche;

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

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

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

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

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

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

Toutefois, en raison du désir unanime de parvenir ultérieurement à établir un système mondial uniforme de signalisation routière, la Conférence a estimé qu'il serait souhaitable que le Conseil économique et social chargeât la Commission des transports et des communications d'examiner à nouveau la question, avec l'assistance des experts qui seraient nécessaires, et de donner son avis au Conseil au sujet des autres mesures qu'il y

światowego porozumienia w sprawie jednolitego systemu światowego znaków i sygnałów drogowych.

Na dowód czego niżej podpisani przedstawiciele podpisali niniejszy Akt Końcowy.

Sporządzono w Genewie, dnia dwiętnastego września tysiąc dziewięćset czterdziestego dziewiątego roku, w jednym oryginale, w językach angielskim i francuskim, przy czym obydwie teksty są autentyczne. Oryginał zostanie złożony na ręce Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych, który prześle poświadczony za zgodność odpisy każdemu z Rządów zaproszonych do wzięcia udziału w Konferencji.

the Council on the further steps which should be taken subsequently to reach such a world-wide agreement on a uniform system.

In witness whereof the undersigned representatives have signed this Final Act.

Done at Geneva this nineteenth day of September one thousand nine hundred and forty-nine in a single copy in the English and French languages, both texts authentic. The original will be deposited with the Secretary-General of the United Nations who will send certified copies to each of the Governments invited to send representatives to the Conference.

aurait lieu de prendre dans la suite afin d'arriver à l'accord mondial dont il s'agit sur un système mondial uniforme de signalisation routière.

En foi de quoi les représentants sous-signés ont signé le présent Acte final.

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

Austria
Austria
Autriche

Herman Dahfen

Belgia
Belgium
Belgique

F. Blondeel

Bulgaria
Bulgaria
Bulgarie

D. Diankov

Chile
Chile
Chili

Ramón Rodríguez

Czechosłowacja
Czechoslovakia
Tchécoslovaquie

Dr. Jaroslav Dvorak

Dania
Denmark
Danemark

K. Bang
A. Blom-Andersen

Dominikańska Republika
Dominican Republic
République Dominicaine

T. F. Franco

Egipt
Egypt
Egypte

A. K. Safwat

Francja
France
France

Lucien Hubert

Gwatemala
Guatemala
Guatemala

A. Dupont-Willemin

Indie
India
Inde

Raghavan Pillai

Iran
Iran
Iran

General F. Homayounfar

Israel
Israel
Israël

M. Kahany
M. Lubarsky

Włochy
Italy
Italie

M. Enrico Meltrai

Liban
Lebanon
Liban

J. Mikrouf

Luksemburg
Luxembourg
Luxembourg

R. Logefin

Holandia
Netherlands
Pays-Bas

J. J. Oyevaar

Nikaragua
Nicaragua
Nicaragua

Norwegia
Norway
Norvège

Axel Ronning

Filipiny
Philippines
Philippines

Rodolfo Maslog

Polska
Poland
Pologne

Dr. T. Biasaga
Dr. S. Mielech
F. Wichrzycki

Szwecja
Sweden
Suède

Cösta Hall

Szwajcaria
Switzerland
Suisse

Heinrich Rothmund
Robert Plumez
Paul Cottret

Tajland
Thailand
Thaïlande

L. D. Bhakdi

Unia Południowo-Afrykańska
Union of South Africa
Union Sud-Africaine

H. Brune

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

C. A. Birtchnell

Stany Zjednoczone Ameryki
United States of America
Etats-Unis d'Amérique

Henry H. Kelly
Herbert S. Fairbank

Jugosławia
Yugoslavia
Yougoslavie

Ljub. Kennenović

Przewodniczący Konferencji
The President of the Conference
Le Président de la Conférence
J. J. Oyevaar

Sekretarz Wykonawczy
The Executive Secretary
Le Secrétaire exécutif
Branko Lukac