

## Bemærkninger til konventionen.

### Indledning.

Den 24. april 1926 blev der i Paris indgået en international konvention om kørsel med motorkøretøjer. Konventionen tiltrådtes af alle europæiske stater og en del lande udenfor Europa; U.S.A. og flertallet af de sydamerikanske stater sluttede sig dog ikke til overenskomsten. Konventionen blev ratificeret af Danmark den 12. februar 1930, jfr. bekendtgørelse nr. 241 af 9. august 1930.

I årene efter den anden verdenskrig er der sket en kraftig udvikling af den internationale vejtrafik. Således er der indtruffet en i forhold til tiden før krigen meget betydelig stigning af den internationale godstransport på lastvogne, og også på andre områder er samkvetmet mellem landene øget stærkt, hvilket i særlig grad har givet sig udslag i stigende kørsel med motorkøretøjer. Også den tekniske udvikling vedrørende motorkøretøjers indretning og anvendelse har skabt problemer, som ikke har kunnet finde en tilfredsstillende løsning under Pariserkonventionen. Som følge heraf tog De Forenede Nationer i 1948 initiativet til at sammenkalde en konference med verdensomfattende deltagelse med det formål at udarbejde en ny international konvention om færdsel, der kunne medvirke til at sikre, at den internationale trafik afvikles så gnidningsfrit og sikkert som muligt, og til iøvrigt at lette samkvetmet mellem landene. Efter længere tids forhandlinger opnåedes enighed om en konvention, der blev underskrevet i Genève den 19. september 1949 af repræsentanter for 20 stater, deriblandt Danmark.

I henhold til artikel 30 ophæver og afløser konventionen i forholdet mellem de kontraherende stater Pariserkonventionen.

### Kort oversigt over konventionens indhold.

*Kap. I* indeholder de almindelige bestemmelser. I artikel 1 fastslås konventionens hovedprincip, hvorefter de kontraherende parter tillader international færdsel på sine veje på de i konventionen omhandlede betingelser.

Det følger af artiklens stk. 2, at konventionen ikke er til hinder for at stille krav udover konven-

tionen til den nationale trafik, der nærmere afgrænses i denne bestemmelse. Det er således ikke stridende mod konventionen, at dansk lovgivning indeholder videregående bestemmelser end de i konventionen indeholdte, men sådanne bestemmelser kan, som der nærmere redegøres for i det følgende, kun i et vist omfang gøres gældende overfor udenlandske køretøjer, der kommer her til landet.

Efter artikel 5 hjemler konventionen dog ikke adgang til befordring af personer for betaling eller befordring af varer udover den personlige bagage, der medføres af de personer, der befordres med køretøjet.

De egentlige færdselsregler findes i *kap. II*. Det fremgår af artikel 6, at de kontraherende stater er forpligtet til at træffe formålstjenlige foranstaltninger for at tilsikre overholdelsen af disse regler. Det er således en forudsætning for Danmarks tiltræden af konventionen, at dansk lovgivning om færdsel indeholder regler, der dækker kapitel II. Derimod er konventionen ikke til hinder for, at der herudover fastsættes yderligere færdselsregler, der også kan kræves overholdt af udlændinge.

*Kapitel III* indeholder bestemmelse om indførelse af en række færdselstavler og -signaler.

Derudover har Danmark ved underskrift af protokol af 16. september 1950 påtaget sig at søge afmærkningen udført i overensstemmelse med den ved protokollen fastsatte internationale afmærkning. Ministeriet for offentlige arbejder har den 1. juli 1955 udsendt en bekendtgørelse om vejafmærkning m. v., hvorved konventionens og protokollens krav opfyldes.

I *kapitel IV* træffes bestemmelse om motorkøretøjers og påhængsvognes registrering, mærkning og indretning. De nærmere krav til køretøjernes tekniske indretning indeholdes i annek 6 til konventionen, hvortil der henvises i artikel 22, stk. 2. Danmark er efter konventionen ikke forpligtet til at tillade indkørsel af udenlandske køretøjer, der ikke opfylder konventionens bestemmelser. Såfremt den nationale lovgivning indeholder videregående regler end konventionens, vil disse på den anden side ikke kunne gøres gældende overfor udenlandske køretøjer. Dette er udtrykkeligt fastslået i § 14, stk. 1, i færdselslov nr. 153 af 24. maj 1955.