

*Kapitel V* giver regler for, under hvilke vilkår de kontraherende lande skal give førere af motor-køretøjer fra andre lande adgang til at føre motor-køretøj på deres eget territorium. Som hovedregel gælder det, at der ikke kan stilles krav om undersøgelse af en førers færdighed til at føre motorkøretøj, når han enten er i besiddelse af internationalt førerbevis, udfærdiget i overensstemmelse med annek 10, eller nationalt førerbevis, udfærdiget i overensstemmelse med annek 9.

Tekniske forskrifter for indretning af cykler indeholdes i *kapitel VI*.

Endelig indeholder *kapitel VII* en række bestemmelser om konventionens underskrift, ratifikation og ikrafttræden, om ændringer og opsigelse samt om tvistigheder, der efter artikel 33 henvises til Den Mellemfolkelige Domstol.

Som anført i betænkningen angående revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer, side 10, tog de danske delegerede ved konventionens underskrift i 1949 i medfør af artikel 2, stk. 1, forbehold overfor bestemmelsen om, at cykler med hjælpemotor på under 50 cm<sup>3</sup> ikke skal betragtes som motorkøretøjer, og dette forbehold bør efter justitsministeriets formening opretholdes ved ratifikationen, idet færdselslovens § 2, III, som en betingelse for at lade reglerne om cykler gælde for cykler med hjælpemotor kræver, at motoren ikke kan fremdrive cyklen med større hastighed end 30 km i timen ad vandret vej. Det er justitsministeriets erfaring, at cykler med hjælpemotor med en cylinderkapacitet på indtil 50 cm<sup>3</sup> er i stand til at opnå en væsentlig større hastighed, hvorfor det ikke kan tilrådes at antage konventionens kriterium i

denne henseende. Som det endvidere er anført i nævnte betænkning, er man ikke ved at tage forbehold overfor annek 1 afskåret fra nationalt at fritage cykler med mindre hjælpemotor for motor-køretøjsreglerne.

#### Konventionens ratifikation.

Det har hidtil været en forudsætning for, at Danmark kunne ratificere konventionen, at dansk lovgivning på en række punkter blev bragt i overensstemmelse med konventionen. Det for folketinget i efteråret 1954 fremsatte forslag til en færdselslov blev derfor udarbejdet med hensyntagen til konventionens bestemmelser, og efter at dette forslag nu er ophøjet til lov som færdselslov nr. 153 af 24. maj 1955, er forudsætningerne for ratifikation af konventionen opfyldt. Der henvises herom til den som bilag optagne oversigt over konventionen sammenholdt med færdselsloven og med de administrative bestemmelser.

Ifølge en meddelelse fra generalsekretæren for De Forenede Nationer er konventionen efter de i dens artikel 29 indeholdte regler trådt i kraft den 26. marts 1952. Den er indtil nu ratificeret af følgende lande: Amerikas Forenede Stater, Australien, Belgien, Cuba, Tjsechoslovakiet, Frankrig, Grækenland, Holland, Israel, Italien, Luxembourg, Monaco, Philipinerne, Sverige, Den sydafrikanske Union, Syrien, Vatikanstaten og Viet-Nam.

Det er endvidere justitsministeriet bekendt, at Norge agter at ratificere, når et forslag om ændring af den nugældende færdselslov er vedtaget.