

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 som følge af den stadig voksende 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 samkvemmet 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.

Konventionens indhold.

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

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