

324

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 5 maja 1959 r.

w sprawie ratyfikacji przez Polskę Konwencji o ruchu drogowym, Protokołu w sprawie znaków i sygnałów drogowych, podpisanych w Genewie dnia 19 września 1949 r., oraz Porozumień uzupełniających z 1950 r. i z 1955 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że zgodnie z artykułem 27 (2) Konwencji o ruchu drogowym, artykułem 56 (2) Protokołu w sprawie znaków i sygnałów drogowych, podpisanych w Genewie dnia 19 września 1949 r.,

artykułem 2 (2) Porozumienia Europejskiego uzupełniającego Konwencję o ruchu drogowym i Protokół w sprawie znaków i sygnałów drogowych, które zostały podpisane w Genewie dnia 19 września 1949 r., podpisanego w Genewie dnia 16 września 1950 r., oraz

artykułem 2 Porozumienia w sprawie znakowania robót na drogach, wnoszącego zmianę do Porozumienia Europejskiego z dnia 16 września 1950 r., uzupełniającego Konwencję z 1949 r. o ruchu drogowym i Protokół z 1949 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, podpisanego w Genewie dnia 16 grudnia 1955 r.,

złożone zostały Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych dnia 29 października 1958 r. polskie dokumenty ratyfikacyjne wyżej wymienionych aktów międzynarodowych.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że następujące kraje złożyły swoje dokumenty ratyfikacyjne bądź akcesyjne Konwencji o ruchu drogowym:

Stany Zjednoczone Ameryki . . . dnia 30 sierpnia 1950 r.

wraz z terytoriami, za których stosunki międzynarodowe Stany Zjednoczone są odpowiedzialne.

Francja dnia 15 września 1950 r.

W notyfikacjach otrzymanych dnia 29 października 1952 r. oraz dnia 19 stycznia 1953 r. Rząd Francuski powiadomił, że zgodnie z artykułem 28 Konwencji postanowił rozszerzyć stosowanie Konwencji na wszystkie francuskie Terytoria Zamorskie, na Togo i na Kamerun pod mandatem francuskim oraz na Księstwo Andorra.

Czechosłowacja dnia 3 listopada 1950 r.

z wyłączeniem Załącznika 2 ze stosowania Konwencji, zgodnie z art. 2 paragraf 1 Konwencji.

Monako dnia 3 sierpnia 1951 r.

Zgodnie z Załącznikiem 6 rozdział IV (b) Rząd Księstwa Monako oświadcza, że nie zezwoli na używanie więcej niż jednej przyczepy za pojazdem ciągnącym, a żadnej przyczepy za pojazdem członowym.

Grecja dnia 1 lipca 1952 r.
Unia Południowo-Afrykańska dnia 9 lipca 1952 r.

W swoim dokumencie ratyfikacyjnym Rząd Unii Południowo-Afrykańskiej, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji, wyłącza Załączniki 1 i 2 ze stosowania Konwencji oraz deklaruje, zgodnie z artykułem 28, że postanowienia Konwencji będą także miały zastosowanie do terytorium Południowo-Zachodniej Afryki.

Szwecja dnia 25 lutego 1952 r.

z wyłączeniem Załącznika 1 ze stosowania Konwencji, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji.

Filipiny dnia 15 września 1952 r.

z wyłączeniem Załącznika 1 ze stosowania Konwencji, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji.

Holandia dnia 19 września 1952 r.

z wyłączeniem Załącznika 2 ze stosowania Konwencji, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji.

W notyfikacjach otrzymanych dnia 14 stycznia 1955 r. i dnia 9 maja 1957 r. Rząd Holandii powiadomił, że zgodnie z artykułem 28 Konwencji postanowił rozszerzyć stosowanie Konwencji na Surinam i Nową Gwineę Holenderską oraz na Antyle Holenderskie.

Zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 notyfikacja wyłącza Załączniki 1 i 2 ze stosowania Konwencji do Nowej Gwinei Holenderskiej i do Antyl Holenderskich.

Kuba dnia 1 października 1952 r.

Luksemburg dnia 17 października 1952 r.

Włochy dnia 15 grudnia 1952 r.

Watykan dnia 5 października 1953 r.

Viet-Nam dnia 2 listopada 1953 r.

Syria dnia 11 grudnia 1953 r.

Belgia dnia 23 kwietnia 1954 r.

włączając terytorium Kongo Belgijskiego i Terytorium Powiernicze Ruanda Urundi.

Australia dnia 7 grudnia 1954 r.

z wyłączeniem Załączników 1 i 2 ze stosowania Konwencji, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji.

Izrael dnia 6 stycznia 1955 r.

z wyłączeniem Załącznika 1 ze stosowania Konwencji, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji.

Austria dnia 2 listopada 1955 r.

Portugalia dnia 28 grudnia 1955 r.

Zgodnie z Załącznikiem 6 część IV (b) Rząd Portugalii oświadczył, że nie zezwoli na używanie więcej niż jednej przyczepy za pojazdem ciągnącym, a żadnej przyczepy za pojazdem członowym i że nie zezwoli na używanie pojazdów członowych do przewozu pasażerów.

W notyfikacji otrzymanej dnia 19 stycznia 1956 r. Rząd Portugalii powiadomił, że będzie stosował Konwencję z wy-

żej wymienionym zastrzeżeniem do wszystkich Terytoriów zamorskich, wyłączając Macao,

Turcja dnia 17 stycznia 1956 r.
Dania dnia 3 lutego 1956 r.

z wyłączeniem Załącznika 1 ze stosowania Konwencji, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji.

Kambodża dnia 14 marca 1956 r.

Jugosławia dnia 8 października 1956 r.

Maroko dnia 7 listopada 1956 r.

Norwegia dnia 11 kwietnia 1957 r.

z wyłączeniem Załącznika 1 ze stosowania Konwencji, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji.

Egipt dnia 28 maja 1957 r.

Wielka Brytania dnia 8 lipca 1957 r.

Dokument ratyfikacyjny zawiera następujące zastrzeżenia i deklaracje:

1. W związku z artykułem 24 Konwencji Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii zastrzega sobie prawo nieudzielania zezwolenia na prowadzenie pojazdu innego niż pojazd wprowadzony tylko czasowo do Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii, jeżeli pojazd ten jest używany do przewozu osób za opłatą albo do przewozu towarów i jeżeli od kierowcy tego rodzaju pojazdu byłoby wymagane, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii, aby posiadał specjalne zawodowe prawo jazdy.

2. W związku z artykułem 26 Konwencji rowery, w międzynarodowym ruchu dopuszczone do Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii, powinny z zapadnięciem zmiernych i w ciągu nocy lub gdy wymagają tego warunki atmosferyczne, posiadać na przodzie tylko światło białe, a z tyłu światło czerwone i czerwone szkło odblaskowe, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii.

3. Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii zastrzega sobie prawo stosowania powyższej Konwencji z zastrzeżeniami uczynionymi powyżej do każdego z terytoriów, za których stosunki międzynarodowe jest odpowiedzialny.

Ponadto Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii oświadczył:

1. że zgodnie z postanowieniami artykułu 2 paragraf 1 wspomnianej Konwencji, wyłącza Załączniki 1 i 2 ze stosowania Konwencji;

2. że zgodnie z postanowieniami Załącznika 6 rozdział IV (b) wspomnianej Konwencji nie zezwoli na używanie więcej niż jednej przyczepy za pojazdem ciągnącym, a żadnej przyczepy za pojazdem członowym i że nie zezwoli na używanie pojazdów członowych do przewozu pasażerów za opłatą.

W notyfikacji otrzymanej dnia 22 stycznia 1958 r. stosowanie Konwencji zostało rozszerzone na Isle of Man z następującymi zastrzeżeniami i deklaracjami:

1. W związku z artykułem 24 Konwencji Rząd Isle of Man zastrzega sobie prawo nieudzielania zezwolenia na prowadzenie pojazdu innego niż pojazd wprowadzony tylko czasowo na terytorium Isle of Man, jeżeli pojazd ten jest używany do przewozu osób za opłatą albo do przewozu towarów i jeżeli od kierowcy tego rodzaju pojazdu byłoby wymagane, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Isle of Man, aby posiadał specjalne zawodowe prawo jazdy.

2. W związku z artykułem 26 Konwencji rowery, w międzynarodowym ruchu dopuszczone na terytorium Isle of Man, powinny, z zapadnięciem zmiernych i w ciągu nocy lub gdy wymagają tego warunki atmosferyczne, posiadać na przodzie tylko światło białe, a z tyłu światło czerwone i czerwone szkło odblaskowe, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Isle of Man.

Ponadto Rząd Isle of Man oświadczył:

1. że zgodnie z postanowieniami artykułu 2 paragraf 1 wspomnianej Konwencji wyłącza Załączniki 1 i 2 ze stosowania Konwencji;

2. że zgodnie z postanowieniami Załącznika 6 rozdział IV (b) wspomnianej Konwencji nie zezwoli na używanie więcej niż jednej przyczepy za pojazdem ciągnącym, a żadnej przyczepy za pojazdem członowym i że nie zezwoli na używanie pojazdów członowych do przewozu pasażerów za opłatą.

W notyfikacji otrzymanej dnia 28 maja 1958 r. stosowanie Konwencji zostało rozciągnięte na Okręg Guernsey i Stany Jersey z następującymi zastrzeżeniami i deklaracjami:

1. Postanowienia wspomnianej Konwencji odnośnie do pojazdów samochodowych nie będą stosowane na wyspie Sark, na której używanie pojazdów samochodowych jest zakazane, z wyjątkiem ciągników silnikowych, używanych dla pewnych określonych celów.

2. W związku z artykułem 24 wspomnianej Konwencji władze miejscowe Okręgu Guernsey zastrzegają sobie prawo nieudzielania zezwolenia na prowadzenie pojazdu innego niż pojazd wprowadzony tylko czasowo na terytorium Okręgu Guernsey, jeżeli pojazd ten jest używany do przewozu osób za opłatą i jeżeli od kierowcy tego rodzaju pojazdu byłoby wymagane, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Okręgu, aby posiadał specjalne zawodowe prawo jazdy.

3. W związku z artykułem 26 wspomnianej Konwencji rowery, w międzynarodowym ruchu dopuszczone na terytorium Okręgu Guernsey, powinny z zapadnięciem zmiernych i w ciągu nocy lub gdy wymagają tego warunki atmosferyczne posiadać na przodzie tylko światło białe, a z tyłu czerwone szkło odblaskowe, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Okręgu.

Ponadto władze Guernsey oświadczyły:

1. że zgodnie z postanowieniami artykułu 2 paragraf 1 wspomnianej Konwencji wyłączają Załączniki 1 i 2 ze stosowania Konwencji;

2. że zgodnie z postanowieniami Załącznika 6 rozdział IV (b) wspomnianej Konwencji nie zezwoli na używanie więcej niż jednej przyczepy za pojazdem ciągnącym, a żadnej przyczepy za pojazdem członowym i że nie zezwoli

na używanie pojazdów członowych do przewozu pasażerów za opłatą.

Stany Jersey:

1. W związku z artykułem 24 wspomnianej Konwencji Stany Jersey zastrzegają sobie prawo nieudzielania zezwolenia na prowadzenie pojazdu innego niż pojazd wprowadzony tylko czasowo na wyspę, jeżeli pojazd ten jest używany do przewozu osób za opłatą i jeżeli od kierowcy tego rodzaju pojazdu byłoby wymagane, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem wyspy, aby posiadał specjalne zawodowe prawo jazdy.

2. W związku z artykułem 26 Konwencji rowery, w międzynarodowym ruchu dopuszczone na wyspę, powinny z zapadnięciem zmierzchu i w ciągu nocy lub gdy wymagają tego warunki atmosferyczne posiadać z tyłu czerwone światło i czerwone szkiełko odblaskowe, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem wyspy.

Ponadto Stany Jersey oświadczyły, że:

1. zgodnie z postanowieniami artykułu 2 paragraf 1 Konwencji wyłącza Załączniki 1 i 2 ze stosowania Konwencji;

2. zgodnie z postanowieniami Załącznika 6 rozdział IV (b) wspomnianej Konwencji nie zezwolą na używanie więcej niż jednej przyczepy za pojazdem ciągnącym, a żadnej przyczepy za pojazdem członowym i że nie zezwolą na używanie pojazdów członowych do przewozu pasażerów za opłatą.

W notyfikacji otrzymanej dnia 27 sierpnia 1958 r. stosowanie Konwencji zostało rozciągnięte na Aden, Gujanę Brytyjską, Wyspy Sejszelskie, Cypr, Gibraltar, Honduras Brytyjski i Ugandę z następującymi zastrzeżeniami i deklaracjami:

Aden, Gujana Brytyjska i Wyspy Sejszelskie:

1. W związku z artykułem 24 Konwencji Rząd Kolonii Adenu, Gujany Brytyjskiej i Wysp Sejszelskich zastrzegają sobie prawo nieudzielania zezwolenia na prowadzenie pojazdu innego niż pojazd wprowadzony czasowo na terytorium Kolonii Adenu, Gujany Brytyjskiej i Wysp Sejszelskich, jeżeli pojazd ten jest używany do przewozu osób za opłatą albo do przewozu towarów i jeżeli od kierowcy tego rodzaju pojazdu byłoby wymagane zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Kolonii Adenu, Gujany Brytyjskiej i Wysp Sejszelskich, aby posiadał specjalne zawodowe prawo jazdy.

2. W związku z artykułem 26 Konwencji rowery, w międzynarodowym ruchu dopuszczone na te terytoria, powinny z zapadnięciem zmierzchu i w ciągu nocy lub gdy wymagają tego warunki atmosferyczne posiadać na przodzie tylko światło białe, a z tyłu światło czerwone i czerwone szkiełko odblaskowe, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Kolonii Adenu, Gujany Brytyjskiej i Wysp Sejszelskich.

Ponadto Rządy Kolonii Adenu, Gujany Brytyjskiej i Wysp Sejszelskich oświadczyły, że:

1. zgodnie z postanowieniami artykułu 2 paragraf 1 Konwencji wyłącza Załączniki 1 i 2 ze stosowania Konwencji;

2. zgodnie z postanowieniami Załącznika 6 rozdział IV (b) wspomnianej Konwencji nie zezwolą na używanie więcej niż jednej przyczepy za pojazdem ciągnącym, a żadnej przyczepy

za pojazdem członowym i że nie zezwolą na używanie pojazdów członowych do przewozu pasażerów za opłatą.

Cypr:

1. W związku z artykułem 24 Konwencji Rząd Cypru zastrzega sobie prawo nieudzielania zezwolenia na prowadzenie pojazdu innego niż pojazd wprowadzony tylko czasowo na Cypr, jeżeli pojazd ten jest używany do przewozu osób za opłatą albo do przewozu towarów i jeżeli od kierowcy tego rodzaju pojazdu byłoby wymagane, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Cypru, aby posiadał specjalne zawodowe prawo jazdy.

2. W związku z artykułem 26 Konwencji rowery, w międzynarodowym ruchu dopuszczone na Cypr, powinny z zapadnięciem zmierzchu i w ciągu nocy lub gdy wymagają tego warunki atmosferyczne posiadać na przodzie tylko światło białe, a z tyłu światło czerwone albo czerwone szkiełko odblaskowe, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Cypru.

Ponadto Rząd Cypru oświadczył, że:

1. zgodnie z postanowieniami artykułu 2 paragraf 1 Konwencji wyłącza Załączniki 1 i 2 ze stosowania Konwencji;

2. zgodnie z postanowieniami Załącznika 6 rozdział IV (b) Konwencji nie zezwoli na używanie więcej niż jednej przyczepy za pojazdem ciągnącym, a żadnej przyczepy za pojazdem członowym i że nie zezwoli na używanie pojazdów członowych do przewozu pasażerów za opłatą.

Gibraltar:

1. W związku z artykułem 24 Konwencji Rząd Gibraltar zastrzega sobie prawo nieudzielania zezwolenia na prowadzenie pojazdu innego niż pojazd wprowadzony czasowo do Gibraltar, jeżeli pojazd ten jest używany do przewozu osób za opłatą i jeżeli od kierowcy tego rodzaju pojazdu byłoby wymagane, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Gibraltar, aby posiadał specjalne zawodowe prawo jazdy.

Ponadto Rząd Gibraltar oświadczył, że:

1. zgodnie z postanowieniami artykułu 2 paragraf 1 Konwencji wyłącza Załączniki 1 i 2 ze stosowania Konwencji;

2. zgodnie z postanowieniami Załącznika 6 rozdział IV (b) Konwencji nie zezwoli na używanie więcej niż jednej przyczepy za pojazdem ciągnącym, a żadnej przyczepy za pojazdem członowym i że nie zezwoli na używanie pojazdów członowych do przewozu pasażerów za opłatą.

Honduras Brytyjski:

1. W związku z artykułem 24 Konwencji Rząd Hondurasu Brytyjskiego zastrzega sobie prawo nieudzielania zezwolenia na prowadzenie pojazdu innego niż pojazd wprowadzony czasowo do Hondurasu Brytyjskiego, jeżeli pojazd ten jest używany do przewozu osób za opłatą albo do przewozu towarów i jeżeli od kierowcy tego rodzaju pojazdu byłoby wymagane, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Hondurasu Brytyjskiego, aby posiadał specjalne zawodowe prawo jazdy.

2. W związku z artykułem 26 Konwencji rowery, w międzynarodowym ruchu dopuszczone na terytorium Hondurasu

Brytyjskiego, powinny z zapadnięciem zmierzchu i w ciągu nocy lub gdy wymagają tego warunki atmosferyczne posiadać na przodzie tylko światło białe, a z tyłu światło czerwone i czerwone szkiełko odblaskowe, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Hondurasu Brytyjskiego.

Uganda:

W związku z artykułem 24 Konwencji Rząd Ugandy zastrzega sobie prawo nieudzielania zezwolenia na prowadzenie pojazdu innego niż pojazd wprowadzony czasowo do Ugandy, jeżeli pojazd ten jest używany do przewozu osób za opłatą albo do przewozu towarów i jeżeli od kierowcy tego rodzaju pojazdu byłoby wymagane, zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem Ugandy, specjalne zawodowe prawo jazdy.

W notyfikacji otrzymanej dnia 25 marca 1959 r. Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii powiadomił, że postanowienia Konwencji będą miały zastosowanie do Gambii, za której stosunki międzynarodowe Rząd Zjednoczonego Królestwa jest odpowiedzialny.

Peru dnia 9 lipca 1957 r.

Cejlon dnia 26 lipca 1957 r.

Republika Dominikańska dnia 15 sierpnia 1957 r.

z wyłączeniem Załączników 1 i 2 ze stosowania Konwencji, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji.

Tunis dnia 8 listopada 1957 r.

Haiti dnia 12 lutego 1958 r.

Nowa Zelandia dnia 12 lutego 1958 r.

z wyłączeniem Załączników 1 i 2 ze stosowania Konwencji, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji.

Hiszpania dnia 13 lutego 1958 r.

W nocy przesłanej wraz z dokumentem przystąpienia Rząd Hiszpanii oświadczył, że zgodnie z artykułem 28 Konwencji postanowienia jej będą stosowane do miejscowości i prowincji afrykańskich.

Federacja Malajska dnia 10 września 1958 r.

z wyłączeniem Załączników 1 i 2 ze stosowania Konwencji, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji.

Finlandia dnia 24 września 1958 r.

wyłączając Załącznik 1 ze stosowania Konwencji, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji.

Zgodnie z Załącznikiem 6, część IV (b) Rząd Finlandii oświadczył, że nie zezwoli na używanie więcej niż jednej przyczepy za pojazdem ciągnącym, a żadnej przyczepy za pojazdem członowym.

Ghana dnia 6 stycznia 1959 r.

z wyłączeniem Załączników 1 i 2 ze stosowania Konwencji, zgodnie z artykułem 2 paragraf 1 Konwencji oraz z zastrzeżeniem, że rowery w międzynarodowym ruchu do-

puszczone do Ghany powinny z zapadnięciem zmierzchu i w ciągu nocy lub gdy wymagają tego warunki atmosferyczne posiadać na przodzie tylko światło białe, a z tyłu światło czerwone, szkiełko odblaskowe i białą powierzchnię, zgodnie z artykułem 26 Konwencji

Laos dnia 6 marca 1959 r.

Ponadto podaje się do wiadomości, że następujące kraje złożyły swoje dokumenty ratyfikacyjne bądź akcesyjne Protokołu w sprawie znaków i sygnałów drogowych, podpisanego w Genewie dnia 19 września 1949 r.

Czechosłowacja dnia 3 listopada 1950 r.

Monako dnia 25 września 1951 r.

Szwecja dnia 25 lutego 1952 r.

z utrzymaniem w mocy zastrzeżenia odnośnie do artykułu 15 paragraf 5, zawartego w paragrafie 7 (c) Aktu końcowego konferencji w sprawie transportu drogowego i samochodowego.

Grecja dnia 1 lipca 1952 r.

Holandia dnia 19 września 1952 r.

Notyfikacją z dnia 14 stycznia 1955 r. stosowanie Protokołu zostało rozciągnięte na Surinam i Nową Gwineę Holenderską, a notyfikacją z dnia 9 maja 1957 r. na Antyle Holenderskie.

Kuba dnia 1 października 1952 r.

Luksemburg dnia 17 października 1952 r.

Włochy dnia 15 grudnia 1952 r.

Belgia dnia 23 kwietnia 1954 r.

Francja dnia 18 sierpnia 1954 r.

Austria dnia 2 listopada 1955 r.

Kambodża dnia 14 marca 1956 r.

Watykan dnia 1 października 1956 r.

Jugosławia dnia 8 października 1956 r.

Portugalia dnia 15 lutego 1957 r.

Jednocześnie Rząd Portugalski notyfikował, że zgodnie z artykułem 57 postanowienia Protokołu będą także stosowane do Portugalskich Prowincji Zamorskich Angoli i Mozambiku.

Egipt dnia 28 maja 1957 r.

Republika Dominikańska dnia 15 sierpnia 1957 r.

Tunis dnia 8 listopada 1957 r.

Haiti dnia 12 lutego 1958 r.

Hiszpania dnia 13 lutego 1958 r.

W nocy przesłanej wraz z dokumentem przystąpienia Rząd Hiszpanii oświadczył, że zgodnie z artykułem 57 Pro-

tokołu postanowienia Protokołu będą stosowane do miejscowości i prowincji afrykańskich.

Finlandia dnia 24 września 1958 r.

z zastrzeżeniem do art. 15 paragraf 5 Protokołu.

Podaje się również do wiadomości, że następujące kraje stały się stronami Porozumienia Europejskiego, podpisanego w Genewie dnia 16 września 1950 r., uzupełniającego Konwencję o ruchu drogowym i Protokół w sprawie znaków i sygnałów drogowych, podpisane w Genewie dnia 19 września 1949 r.:

Francja dnia 16 września 1950 r.

Holandia dnia 16 września 1950 r.

Jugosławia dnia 16 września 1950 r.

Grecja dnia 1 lipca 1952 r.

Luksemburg dnia 17 października 1952 r.

Belgia dnia 23 kwietnia 1954 r.

Austria dnia 2 listopada 1955 r.

Watykan dnia 1 października 1956 r.

Włochy dnia 30 marca 1957 r.

Ponadto podaje się do wiadomości, że następujące kraje stały się stronami Porozumienia w sprawie znakowania robot na drogach, wnoszącego zmianę do Porozumienia Europejskiego z dnia 16 września 1950 r., uzupełniającego Konwencję z 1949 r. o ruchu drogowym i Protokół z 1949 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, podpisanego w Genewie dnia 16 grudnia 1955 r.:

Belgia dnia 28 maja 1956 r.

Watykan dnia 1 października 1956 r.

Jugosławia dnia 19 marca 1957 r.

Luksemburg dnia 3 czerwca 1957 r.

Holandia dnia 31 stycznia 1958 r.

Włochy dnia 12 lutego 1958 r.

Minister Spraw Zagranicznych: w z. J. Winiewicz

325

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 17 września 1959 r.

dotyczące zmian wprowadzonych do artykułu 7 paragraf 2 Konwencji w sprawie regulowania oczek sieci rybackich i wymiarów ryb, podpisanej w Londynie dnia 5 kwietnia 1946 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że zgodnie z art. 12 Konwencji w sprawie regulowania oczek sieci rybackich i wymiarów ryb, podpisanej w Londynie dnia 5 kwietnia 1946 r. (Dz. U. z 1947 r. Nr 62, poz. 359), Stała Komisja obradująca w Dublinie w listopadzie 1958 r. uchwaliła na swym VII posiedzeniu jednogłośnie nadanie postanowieniu artykułu 7 paragraf 2 wymienionej Konwencji następującego brzmienia, które jest obowiązujące:

Niezależnie od postanowień poprzedniego paragrafu nie będzie uważane za naruszenie przepisów:

(i) doczepianie do dolnej części worka włoka jakiegokolwiek płótna żaglowego, tkaniny sieciowej lub innego materiału, w celu zabezpieczenia lub zmniejszenia jej zużycia i podarcia, oraz w okresie czasu od dnia 1 stycznia 1959 r. do dnia 5 kwietnia 1961 r. tylko dla włoków o oczkach 110 mm lub większych (lub w przypadku włoków wykonanych z pojedynczego sznurka i nie zawierających w żadnej swojej części manilli lub sisalu, o oczkach 105 mm lub większych);

(ii) doczepianie prostokątnego kawałka tkaniny sieciowej do górnej części worka włoka w celu zabezpieczenia

i zmniejszenia uszkodzeń, z tym że taka tkanina sieciowa będzie odpowiadała następującym wymaganiom:

- (a) taka tkanina sieciowa nie powinna mieć oczek mniejszych niż określone dla samej sieci;
- (b) tkanina sieciowa może być przymocowana do worka włoka tylko wzdłuż swojej przedniej i bocznych krawędzi, a nie w żadnym innym miejscu na niej, i powinna być przymocowana w taki sposób, żeby wychodziła przed strop dzielący nie więcej niż na 4 oczka i kończyła się nie mniej niż 4 oczka przed oczkiem, na które nawleka się strop workowy; gdzie strop dzielący nie jest stosowany, tkanina sieciowa nie powinna zajmować więcej niż 1/3 część worka włoka, mierząc od miejsca nie mniej niż 4 oczka przed oczkiem, na które nawleka się strop workowy;
- (c) liczba oczek w szerokości tkaniny sieciowej powinna być co najmniej 1 1/2 raza większa od liczby oczek w szerokości tej części worka włoka, którą przykrywa, przy czym obydwie szerokości mierzone są pod kątem prostym do osi wzdłużnej worka włoka.

Minister Spraw Zagranicznych: w z. J. Winiewicz