

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 92/2010

de 13 de Setembro

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea b), da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

Aprovação

É ratificada a Convenção sobre a Circulação Rodoviária, adoptada em Viena em 8 de Novembro de 1968, aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 107/2010, em 16 de Julho de 2010.

Artigo 2.º

Declaração

Ao ratificar a Convenção sobre a Circulação Rodoviária, a República Portuguesa formula a seguinte declaração:

«Considerando que a regra relativa à obrigação de cedência de passagem sobre os condutores que entrem numa rotunda não se encontra devidamente acautelada na Convenção, que não estabelece regra especial para este tipo de intersecções, a República Portuguesa declara que, nos termos do n.º 5 do artigo 54.º, formula reserva quanto ao disposto no artigo 18.º, ambos da Convenção sobre a circulação Rodoviária.»

Assinado em 2 de Setembro de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 6 de Setembro de 2010.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 107/2010

Aprova a Convenção sobre a Circulação Rodoviária, adoptada em Viena em 8 de Novembro de 1968

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição:

Artigo 1.º

Aprovação

Aprovar a Convenção sobre a Circulação Rodoviária, adoptada em Viena em 8 de Novembro de 1968, cujo texto, na versão autenticada na língua francesa, assim como a respectiva tradução para língua portuguesa, se publica em anexo.

Artigo 2.º

Declaração

Ao ratificar a Convenção sobre a Circulação Rodoviária, a República Portuguesa formula a seguinte declaração:

«Considerando que a regra relativa à obrigação de cedência de passagem sobre os condutores que entrem

numa rotunda não se encontra devidamente acautelada na Convenção, que não estabelece regra especial para este tipo de intersecções, a República Portuguesa declara que, nos termos do n.º 5 do artigo 54.º, formula reserva quanto ao disposto no artigo 18.º, ambos da Convenção sobre a Circulação Rodoviária.»

Aprovada em 16 de Julho de 2010.

O Presidente da Assembleia da República, *Jaime Gama*.

CONVENÇÃO SOBRE A CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA

(elaborada em Viena em 8 de Novembro de 1968)

1.ª Emenda (*)

(*) Incorpora as emendas à Convenção que entraram em vigor em 3 de Setembro de 1993.

As Partes Contratantes:

Desejando facilitar a circulação rodoviária internacional e aumentar a segurança nas estradas com a adopção de regras uniformes de circulação;

acordaram nas seguintes disposições:

CAPÍTULO I

Generalidades

Artigo 1.º

Definições

Para os efeitos do disposto na presente Convenção, os termos seguintes terão os significados que lhes são atribuídos no presente artigo:

a) «Legislação nacional» de uma Parte Contratante significa o conjunto das leis e regulamentos nacionais ou locais em vigor no território dessa Parte contratante;

b) Um veículo é considerado em «circulação internacional» no território de um Estado quando:

i) É propriedade de uma pessoa singular ou colectiva que tenha residência habitual ou sede fora desse Estado;

ii) Não está matriculado nesse Estado;

iii) Se encontra temporariamente no território desse mesmo Estado;

sem embargo, porém, de qualquer Parte Contratante poder recusar-se a considerar como estando em «circulação internacional» um veículo que tenha permanecido no seu território durante mais de um ano, sem uma interrupção substancial cuja duração pode ser fixada por essa Parte contratante.

Um conjunto de veículos é considerado em «circulação internacional» se, pelo menos, um dos veículos que o compõem é abrangido por aquela definição;

c) «Localidade» significa uma área que engloba edificações e cujas entradas e saídas se encontram devidamente sinalizadas como tais ou que se encontra definida de qualquer outro modo na legislação nacional;

d) «Via» significa todo o espaço de qualquer estrada ou arruamento aberto ao trânsito público;

e) «Faixa de rodagem» significa a parte da via utilizada normalmente para a circulação de veículos; uma via pode abranger várias faixas de rodagem nitidamente separadas entre si, designadamente por um separador central ou por uma diferença de nível;

f) Nas faixas de rodagem em que uma ou mais vias de trânsito laterais ou pistas se encontrem reservadas para a circulação de determinados veículos, o termo «limite da faixa de rodagem» significa, para os outros utentes, o limite da parte da faixa de rodagem não reservada;

g) «Via de trânsito» significa qualquer das zonas longitudinais em que é divisível a faixa de rodagem, materializada ou não por marcas rodoviárias longitudinais, mas com a largura bastante para a circulação de uma fila de automóveis que não sejam motociclos;

h) «Intersecção» significa qualquer cruzamento de nível, junção ou bifurcação de vias, incluindo as praças formadas por esses cruzamentos, junções ou bifurcações;

i) «Passagem de nível» significa qualquer cruzamento de nível de uma via com um caminho-de-ferro ou com uma via de trânsito de veículo que se desloque sobre carris em plataforma própria;

j) «Auto-estrada» significa via especialmente concebida e construída para a circulação automóvel, sem acesso a propriedades marginais e que:

i) Salvo em zonas especiais ou com carácter temporário, apresenta separação física das faixas de rodagem afectas aos dois sentidos de trânsito através de uma área central não destinada à circulação ou, excepcionalmente, através de outros meios;

ii) Não possui qualquer cruzamento de nível com outra via, caminho-de-ferro, via de trânsito de veículo que se desloque sobre carris nem com pista para peões;

iii) É especialmente sinalizada como tal;

k) Um veículo encontra-se:

i) «Parado» quando permanece imobilizado durante o tempo necessário para a entrada ou saída de pessoas ou para carregar ou descarregar objectos;

ii) «Estacionado» quando permanece imobilizado sem ser para evitar uma colisão com outro utente ou com qualquer obstáculo ou ainda em cumprimento das normas de trânsito e essa imobilização não se limita ao tempo necessário para a entrada ou saída de pessoas ou para carregar ou descarregar objectos.

No entanto, as Partes Contratantes poderão considerar como «parado» qualquer veículo que se encontre imobilizado nas condições previstas na alínea ii) desde que a imobilização não exceda um período de tempo fixado na legislação nacional, bem como considerar «estacionado» qualquer veículo imobilizado nas condições previstas na alínea i) desde que a imobilização exceda um período de tempo fixado na mesma legislação;

l) «Velocípede» significa qualquer veículo dotado de, pelo menos, duas rodas e accionado exclusivamente pela energia muscular de pessoa que se faça transportar nesse veículo, designadamente através de pedais ou manivelas;

m) «Ciclomotor» significa qualquer veículo dotado de duas ou três rodas, equipado com um motor de combustão interna de cilindrada não superior a 50 cm³ e com uma velocidade máxima, por construção, que não exceda 50 km/h (30 milhas por hora). Todavia, as Partes Contratantes podem não considerar como ciclomoteres, para

efeitos da legislação nacional respectiva, os veículos que não possuam as características dos velocípedes quanto às suas possibilidades de utilização, designadamente a de não poder ser accionado por meio de pedais, ou cuja velocidade máxima, por construção, o peso ou determinadas características do motor excedam certos limites. Nada na presente definição poderá ser interpretado no sentido de impedir as Partes Contratantes de equiparar integralmente os ciclomoteres aos velocípedes para efeitos de aplicação das normas da legislação nacional respectiva sobre a circulação rodoviária;

n) «Motociclo» significa qualquer veículo dotado de duas rodas, com ou sem carro lateral e com um motor de propulsão. As Partes Contratantes podem, na respectiva legislação nacional, equiparar a motociclos os veículos dotados de três rodas e cuja tara não exceda 400 kg. O termo «motociclo» não abrange os ciclomoteres; no entanto, pode qualquer das Partes Contratantes, sob condição de fazer uma declaração para o efeito de acordo com o n.º 2 do artigo 54.º da presente Convenção, equiparar os ciclomoteres aos motociclos para os efeitos da mesma Convenção;

o) «Veículo a motor» significa qualquer veículo com motor de propulsão e destinado a transitar numa via pelos seus próprios meios, com excepção dos ciclomoteres no território das Partes Contratantes que não os tenham equiparado a motociclos, bem como dos veículos que se desloquem sobre carris;

p) «Automóvel» significa o veículo a motor utilizado normalmente para o transporte rodoviário de pessoas ou de objectos ou para a tracção, numa via, de veículos utilizados para o transporte de pessoas ou de objectos. Este termo abrange os troleicarros, ou seja, os veículos ligados a um cabo eléctrico e que transitam sem sujeição a carris. Não abrange os veículos, tais como os tractores agrícolas, cuja utilização para o transporte rodoviário de pessoas ou de objectos ou para a tracção, numa via, de veículos utilizados para o transporte de pessoas ou de objectos, seja meramente acessória;

q) «Reboque» significa qualquer veículo destinado a transitar atrelado a um veículo a motor, incluindo os semi-reboques;

r) «Semi-reboque» significa qualquer reboque destinado a ser atrelado a um automóvel de modo a assentar parcialmente sobre este e a que parte importante do seu peso e do peso da sua carga sejam suportados pelo referido veículo;

s) «Reboque ligeiro» significa qualquer reboque cujo peso bruto não seja superior a 750 kg;

t) «Conjunto de veículos» significa um grupo de veículos ligados entre si e que circulam como uma unidade;

u) «Veículo articulado» significa o conjunto de veículos constituído por um automóvel e um semi-reboque atrelado àquele;

v) «Condutor» significa qualquer pessoa que tenha a direcção de um veículo, automóvel ou outro (incluindo um velocípede) ou que conduza, numa via, animais, isolados ou agrupados, ou animais de tiro, de carga ou de sela;

w) «Peso bruto» significa o peso máximo do veículo carregado, considerado admissível pela autoridade competente do Estado em que esse veículo se encontra matriculado;

x) «Tara» significa o peso do veículo sem tripulação, passageiros nem carga, mas com o depósito de combustível cheio e com o seu equipamento normal;

y) «Peso total» significa o peso efectivo do veículo carregado, com tripulação e passageiros a bordo;

z) «Sentido de trânsito» e «correspondente ao sentido de trânsito» significam o lado direito quando, de acordo com a legislação nacional, o condutor de um veículo deve cruzar com outro veículo dando-lhe a sua esquerda; significam o lado esquerdo na situação contrária;

aa) A obrigação de o condutor de um veículo «ceder passagem» a outros veículos significa que esse condutor não deve prosseguir a sua marcha ou manobra nem retomá-la se tal acarretar o risco de obrigar os condutores dos outros veículos a modificar bruscamente a sua direcção ou velocidade.

Artigo 2.º

Anexos da Convenção

Os anexos à presente Convenção, a saber:

Anexo n.º 1, «Excepções à obrigação de admitir em circulação internacional os veículos a motor e seus reboques»;

Anexo n.º 2, «Número de matrícula dos automóveis e dos reboques em circulação internacional»;

Anexo n.º 3, «Sinal distintivo dos automóveis e dos reboques em circulação internacional»;

Anexo n.º 4, «Marcas de identificação dos automóveis e dos reboques em circulação internacional»;

Anexo n.º 5, «Condições técnicas relativas aos automóveis e aos reboques»;

Anexo n.º 6, «Carta de condução nacional»;

Anexo n.º 7, «Licença de condução internacional»;

constituem parte integrante da presente Convenção.

Artigo 3.º

Obrigações das Partes Contratantes

1 — a) As Partes Contratantes tomarão as medidas adequadas para que as regras de trânsito em vigor nos respectivos territórios estejam, na sua essência, em conformidade com as disposições do capítulo II da presente Convenção. Desde que elas não sejam, de modo algum, incompatíveis com as referidas disposições:

i) Aquelas regras podem não adoptar as disposições aplicáveis apenas a situações que não se verifiquem no território da Parte Contratante em causa;

ii) As mesmas regras podem conter disposições que não se encontrem previstas no referido capítulo II.

b) As disposições do presente número não impõem às Partes Contratantes a previsão de sanções para a violação das disposições do capítulo II transpostas para as respectivas regras de trânsito.

2 — a) As Partes Contratantes tomarão igualmente as medidas adequadas para que as regras em vigor no respectivo território referentes aos requisitos técnicos a cumprir pelos veículos a motor e seus reboques estejam em conformidade com as disposições do anexo n.º 5 da presente Convenção; desde que elas não sejam, de modo algum, contrárias aos princípios de segurança que inspiram as referidas disposições, aquelas regras podem incluir disposições não contidas no mesmo anexo. As Partes Contratantes tomarão, por outro lado, as medidas adequadas para que os automóveis e seus reboques matriculados no respectivo território se encontrem em conformidade com as disposições do anexo n.º 5 sempre que entrem em circulação internacional.

b) As disposições do presente número não impõem nenhuma obrigação às Partes Contratantes, no que se refere às regras em vigor no respectivo território, quanto aos requisitos técnicos a satisfazer pelos veículos a motor que não sejam automóveis no sentido da presente Convenção.

3 — Com ressalva das excepções previstas no anexo I da presente Convenção, as Partes Contratantes ficarão vinculadas a admitir em circulação internacional no respectivo território os automóveis e respectivos reboques que satisfaçam os requisitos definidos no capítulo III da presente Convenção e cujos condutores cumpram os requisitos definidos no capítulo IV; ficarão igualmente vinculadas a reconhecer os certificados de matrícula emitidos de acordo com as disposições do capítulo III e que atestem, até prova em contrário, que os veículos a que se referem satisfazem os requisitos definidos no referido capítulo III.

4 — As medidas já tomadas ou que as Partes Contratantes venham a tomar, quer unilateralmente, quer através de acordos bilaterais ou multilaterais, para admitir em circulação internacional no respectivo território automóveis e seus reboques que não satisfaçam todos os requisitos definidos no capítulo III da presente Convenção, bem como para reconhecer, para além dos casos previstos no capítulo IV, a validade, no respectivo território, dos títulos de condução emitidos por outra Parte Contratante, serão consideradas de acordo com o objectivo da presente Convenção.

5 — As Partes Contratantes ficarão vinculadas a admitir em circulação internacional no respectivo território os velocípedes e os ciclomotores que satisfaçam os requisitos técnicos definidos no capítulo V da presente Convenção e cujos condutores tenham a sua residência habitual no território de outra Parte Contratante. Nenhuma Parte Contratante poderá exigir que os condutores de velocípedes ou de ciclomotores em circulação internacional sejam titulares de uma licença de condução; no entanto, as Partes Contratantes que tenham declarado, nos termos do n.º 2 do artigo 54.º da presente Convenção, que equiparavam os ciclomotores aos motociclos poderão exigir a titularidade de uma carta de condução aos condutores de ciclomotores em circulação internacional.

5-A — As Partes Contratantes tomarão as medidas necessárias para que o ensino da segurança rodoviária seja ministrado, de modo sistemático e contínuo, em todos os níveis escolares.

5-B — Sempre que o ensino da condução for ministrado a candidatos a condutores por estabelecimentos profissionais de ensino da condução, as legislações nacionais devem fixar requisitos mínimos quanto aos antecedentes e às qualificações do pessoal encarregado de ministrar o referido ensino.

6 — As Partes Contratantes comprometem-se a comunicar, a qualquer Parte Contratante que lhas solicite, as informações necessárias para apurar a identidade de uma pessoa em cujo nome se encontre matriculado no respectivo território um veículo a motor ou um reboque atrelado a esse veículo, sempre que a solicitação mencione que o veículo em causa se encontra implicado num acidente no território da Parte Contratante requerente da informação ou que o seu condutor nele praticou uma infracção grave à legislação rodoviária que pode originar a aplicação de sanções importantes ou a inibição de conduzir.

7 — As medidas já tomadas ou que as Partes Contratantes venham a tomar, quer unilateralmente quer através de acordos bilaterais ou multilaterais, para facilitar a circulação rodoviária internacional através da simplificação

das formalidades aduaneiras, policiais, sanitárias ou outras do mesmo género, bem como as medidas adoptadas para fazer coincidir as atribuições e os horários de funcionamento dos serviços e postos aduaneiros num mesmo ponto da fronteira, serão consideradas em conformidade com o objectivo da presente Convenção.

8 — As disposições dos n.ºs 3, 5 e 7 do presente artigo não afectam o direito de qualquer Parte Contratante fazer depender a admissão em circulação internacional no respectivo território dos automóveis, seus reboques, velocípedes e ciclomotores, bem como dos respectivos condutores e passageiros, da aplicação da sua legislação em matérias de transporte comercial de pessoas e de mercadorias, de responsabilidade civil dos condutores e aduaneira, bem como, de um modo geral, da sua legislação em domínios diferentes da circulação rodoviária.

Artigo 4.º

Sinalização

As Partes Contratantes da presente Convenção que não sejam Partes Contratantes da Convenção sobre a Sinalização Rodoviária aberta à assinatura em Viena no mesmo dia que a presente Convenção obrigam-se a que:

a) Todos os sinais de trânsito verticais, sinais luminosos e marcas rodoviárias colocados no respectivo território constituam um sistema coerente e sejam concebidos e implantados de modo a serem facilmente reconhecíveis;

b) O número dos tipos de sinais seja limitado e os sinais sejam colocados apenas nos locais em que a sua existência seja considerada útil;

c) Os sinais de perigo sejam colocados a uma distância dos obstáculos suficiente para os anunciar de modo eficaz aos condutores;

d) Seja proibido:

i) Fazer figurar num sinal, respectivo suporte ou qualquer instalação destinada a regular o trânsito o que quer que seja que não sirva o objectivo do referido sinal ou instalação; no entanto, quando as Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões autorizarem uma associação sem fins lucrativos a colocar sinais de indicação, podem autorizar que o emblema dessa associação figure no sinal ou no respectivo suporte, desde que não seja prejudicada a compreensão desse sinal;

ii) Colocar painéis, cartazes, marcas ou instalações que possam ser confundidos com sinais ou outras instalações destinados a regular a circulação, ou reduzir a sua visibilidade ou eficácia, encandear os utentes da via ou distrair a sua atenção de modo perigoso para a segurança da circulação;

iii) Instalar nos passeios e bermas dispositivos ou equipamentos susceptíveis de perturbar sem necessidade o trânsito de peões, em especial de idosos e diminuídos físicos.

CAPÍTULO II

Regras de trânsito

Artigo 5.º

Valor da sinalização

1 — Os utentes da via devem obedecer às prescrições transmitidas pelos sinais de trânsito verticais, sinais lumi-

nosos ou marcas rodoviárias, mesmo que essas prescrições pareçam contradizer outras regras de trânsito.

2 — As prescrições transmitidas pelos sinais luminosos prevalecem sobre as indicadas pelos sinais verticais que regulam a prioridade.

Artigo 6.º

Ordens dos agentes reguladores do trânsito

1 — Os agentes reguladores do trânsito devem ser facilmente reconhecíveis e visíveis à distância, tanto de noite como de dia.

2 — Os utentes da via devem obedecer prontamente a qualquer ordem dos agentes reguladores do trânsito.

3 — Recomenda-se que as legislações nacionais prevejam como ordens dos agentes reguladores do trânsito:

a) Braço levantado verticalmente — este gesto significa «atenção, paragem» para todos os utentes da via, salvo para os condutores que não possam deter a marcha em suficientes condições de segurança; além disso, se este gesto for feito numa intersecção, não obriga a parar os condutores que já se encontrem no interior dessa intersecção;

b) Braço ou braços estendidos horizontalmente — este gesto significa «paragem» para todos os utentes da via que venham, qualquer que seja o seu sentido de marcha, de direcções que intersectem a que é representada pelo braço ou braços estendidos; após ter feito este gesto, o agente regulador do trânsito poderá baixar o braço ou os braços; este gesto terá igualmente o significado de «paragem» para os condutores que se encontrem defronte ou detrás do agente;

c) Balanceamento de uma luz vermelha — este gesto significa «paragem» para os utentes da via para os quais a luz está dirigida.

4 — As ordens dos agentes reguladores do trânsito prevalecem sobre as prescrições transmitidas pelos sinais verticais, sinais luminosos ou marcas rodoviárias, bem como sobre as regras de trânsito.

Artigo 7.º

Regras gerais

1 — Os utentes da via devem abster-se de qualquer comportamento susceptível de constituir um perigo ou um obstáculo para a circulação, de criar perigo para as pessoas ou de causar qualquer dano em propriedades públicas ou privadas.

2 — Recomenda-se que as legislações nacionais prevejam que os utentes da via devem abster-se de perturbar o trânsito ou de o tornar perigoso depositando ou abandonando nela qualquer objecto ou substância ou criando qualquer outro obstáculo na mesma. Os utentes da via que não tenham conseguido evitar a criação de qualquer obstáculo ou perigo devem tomar as medidas necessárias para o eliminar o mais rapidamente possível e, se não puderem eliminá-lo de imediato, para o sinalizar aos restantes utentes.

3 — Os condutores devem proceder com um cuidado especial em relação às categorias mais vulneráveis de utentes, tais como os peões e os ciclistas e, em particular, as crianças, idosos e diminuídos físicos.

4 — Os condutores devem procurar que os seus veículos não incomodem os utentes da via e as pessoas que se encontrem nas proximidades da mesma, designadamente provocando ruído, poeiras ou fumo, sempre que o possam evitar.

5 — O uso dos cintos de segurança é obrigatório para os condutores e passageiros de automóveis que ocupem lugares com esse equipamento, com as excepções previstas na legislação nacional.

Artigo 8.º

Condutores

1 — Um veículo ou conjunto de veículos em marcha deve ter um condutor.

2 — Recomenda-se que as legislações nacionais prevejam que os animais de carga, de tiro ou de sela e, salvo eventualmente em zonas com entrada especialmente sinalizada, gado isolado ou agrupado devam ter um condutor.

3 — O condutor deve ter as qualidades físicas e psíquicas necessárias e encontrar-se em condições físicas e mentais para conduzir.

4 — O condutor de um veículo a motor deve possuir os conhecimentos e a aptidão necessários para a condução desse veículo; no entanto, esta disposição não impede a aprendizagem da condução de acordo com a legislação nacional.

5 — O condutor deve estar sempre em condições de dominar o respectivo veículo ou de guiar os animais.

Artigo 9.º

Animais agrupados

Recomenda-se que as legislações nacionais prevejam que, salvo excepções estabelecidas para facilitar migrações, os agrupamentos de animais sejam fraccionados em troços de extensão moderada e separados entre si por intervalos suficientes para garantir a comodidade do trânsito.

Artigo 10.º

Posição na faixa de rodagem

1 — O sentido de trânsito deve ser o mesmo em todas as vias de um Estado, com ressalva, quando for o caso, das vias afectas, de modo exclusivo ou principal, ao trânsito entre dois Estados.

2 — Os animais que transitem na faixa de rodagem devem ser mantidos, tanto quanto possível, junto do limite da faixa de rodagem correspondente ao sentido de trânsito.

3 — Sem prejuízo do disposto em contrário no n.º 1 do artigo 7.º e no n.º 6 do artigo 11.º, bem como noutras disposições da presente Convenção, o condutor de um veículo deve, tanto quanto as circunstâncias o permitam, mantê-lo próximo do limite da faixa de rodagem correspondente ao sentido de trânsito. As Partes Contratantes ou as suas subdivisões podem, todavia, estabelecer regras mais precisas no que refere à posição, na faixa de rodagem, de veículos afectos ao transporte de mercadorias.

4 — Quando uma via comportar duas ou três faixas de rodagem, nenhum condutor deve tomar aquela que se situe no lado oposto ao correspondente ao sentido de trânsito.

5 — a) Nas faixas de rodagem em que a circulação se efectue nos dois sentidos e que tenham, pelo menos, quatro vias de trânsito, nenhum condutor deve tomar as vias de trânsito que se situem totalmente na metade da faixa de rodagem do lado oposto ao do sentido de trânsito.

b) Nas faixas de rodagem em que a circulação se efectue nos dois sentidos e que tenham três vias de trânsito, nenhum condutor deve tomar a via de trânsito que se situe junto do limite da faixa de rodagem do lado oposto ao do sentido de trânsito.

6 — Sem prejuízo do disposto no artigo 11.º, quando for indicada, através de sinalização, uma via de trânsito adicional, os condutores dos veículos de marcha lenta devem utilizá-la.

Artigo 11.º

Ultrapassagem e trânsito em filas

1 — a) A ultrapassagem deve efectuar-se pelo lado oposto àquele que corresponde ao sentido de trânsito.

b) No entanto, a ultrapassagem deve efectuar-se pelo lado correspondente ao sentido de trânsito quando o condutor a ultrapassar, tendo assinalado a sua intenção de se dirigir para o lado oposto àquele que corresponde ao sentido de trânsito, tiver deslocado o veículo ou animais que conduz para esse lado da faixa de rodagem, seja para efectuar uma mudança de direcção tomando outra via, seja para aceder a um prédio confinante ou para deter a sua marcha nesse lado.

2 — O condutor deve, antes de efectuar a ultrapassagem, e sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 14.º da presente Convenção, assegurar-se de que:

a) Nenhum condutor que o siga iniciou uma manobra para o ultrapassar;

b) O condutor que o antecede na mesma via de trânsito não assinalou a intenção de ultrapassar um terceiro;

c) A via de trânsito que vai tomar se encontra livre na extensão bastante para a realização da manobra sem causar perigo nem perturbação para quem transite no sentido oposto e que a diferença entre as velocidades do seu veículo e do que vai ser ultrapassado permite efectuar a ultrapassagem num período de tempo suficientemente curto;

d) Salvo se vai utilizar uma via de trânsito cuja utilização esteja interdita a quem circule no sentido oposto, poderá, sem perturbar o utente ou utentes ultrapassados, retomar o lugar imposto nos termos do n.º 3 do artigo 10.º da presente Convenção.

3 — Em conformidade com o disposto no n.º 2 do presente artigo, nas faixas de rodagem com trânsito nos dois sentidos é especialmente proibida a ultrapassagem na proximidade de uma lomba e, se a visibilidade for reduzida, nas curvas, a menos que existam, nesses locais, vias de trânsito materializadas por marcas rodoviárias longitudinais e a manobra se efectue utilizando apenas aquelas cuja utilização se encontre interdita a quem circular no sentido oposto.

4 — Durante a ultrapassagem, o condutor deve manter uma distância lateral suficiente em relação ao utente ou utentes ultrapassados.

5 — a) Nas faixas de rodagem com, pelo menos, duas vias de trânsito destinadas ao seu sentido de marcha, o condutor que tenha que iniciar outra ultrapassagem de imediato ou pouco depois de retomar o lugar imposto nos termos do n.º 3 do artigo 10.º da presente Convenção pode manter-se na via de trânsito que tomou para efectuar a primeira manobra, desde que tal não cause perturbação sensível aos condutores de veículos de marcha mais rápida que se aproximem pela sua retaguarda.

b) As Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões podem, no entanto, não tornar aplicável o disposto no presente número aos condutores de velocípedes, de ciclomotores, de motociclos e de veículos que não sejam automóveis para os efeitos da presente Convenção, bem como aos condutores de automóveis cujo peso bruto seja

superior a 3500 kg ou cuja velocidade não possa exceder, por construção, 40 km/h (25 milhas/hora).

6 — Quando for aplicável o disposto na alínea *a*) do n.º 5 do presente artigo e a intensidade da circulação for tal que os veículos não só ocupam toda a largura da faixa de rodagem destinada ao seu sentido de trânsito, como a velocidade de cada um está dependente da do que o precede na mesma fila:

a) Sem prejuízo do disposto no n.º 9 do presente artigo, o facto de os veículos de uma fila circularem mais rapidamente que os de outra não é considerado ultrapassagem no sentido do presente artigo;

b) Um condutor que não utilize a via de trânsito mais próxima do limite da faixa de rodagem correspondente ao sentido de trânsito só pode sair da respectiva fila para se preparar para mudar de direcção, para a direita ou para a esquerda, ou para estacionar; no entanto, esta disposição não se aplica às mudanças de via de trânsito efectuadas pelos condutores de acordo com a legislação nacional resultante da adopção das disposições da alínea *b)* do n.º 5 do presente artigo.

7 — Na circulação em filas descrita nos n.ºs 5 e 6 do presente artigo, é proibido aos condutores, quando as vias de trânsito se encontrem delimitadas na faixa de rodagem por marcas longitudinais, circular sobre as referidas marcas.

8 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do presente artigo e de outras restrições que as Partes Contratantes ou respectivas subdivisões poderão estabelecer no que se refere à ultrapassagem nas intersecções e nas passagens de nível, nenhum condutor de um veículo pode efectuar uma ultrapassagem a outro veículo que não seja um velocípede com duas rodas, um ciclomotor com duas rodas ou um motociclo com duas rodas sem carro lateral:

a) Imediatamente antes e numa intersecção que não seja uma rotunda com sentido giratório, excepto:

i) No caso previsto na alínea *b)* do n.º 1 do presente artigo;

ii) No caso de a via onde se efectua a ultrapassagem beneficiar de prioridade nessa intersecção;

iii) No caso de a circulação ser regulada nessa intersecção por um agente regulador do trânsito ou por sinais luminosos;

b) Imediatamente antes e nas passagens de nível não equipadas com barreiras ou com meias barreiras; as Partes Contratantes ou respectivas subdivisões podem, no entanto, autorizar a ultrapassagem nas passagens de nível em que a circulação rodoviária se encontrar regulada por sinalização luminosa contendo um sinal positivo que signifique autorização de passagem aos veículos.

9 — Um veículo só pode ultrapassar outro que se aproxime de uma passagem para peões, assinalada através de marcas na faixa de rodagem ou de sinalização vertical, ou que se encontre imobilizado na proximidade dessa passagem, se o fizer a uma velocidade suficientemente moderada para poder deter a sua marcha se um peão se encontrar na mesma passagem. Nada do disposto no presente número será interpretado no sentido de impedir as Partes Contratantes ou respectivas subdivisões de proibir a ultrapassagem a partir de certa distância de uma passagem para peões ou de impor normas mais restritivas ao condutor

de um veículo que se apreste para ultrapassar outro veículo imobilizado na proximidade da passagem.

10 — O condutor que verifique que outro que o segue o deseja ultrapassar deve, salvo no caso previsto na alínea *b)* do n.º 1 do artigo 16.º da presente Convenção, aproximar-se o mais possível do limite da faixa de rodagem correspondente ao sentido de trânsito e abster-se de aumentar a velocidade. Quando a insuficiente largura, o perfil ou o estado da faixa de rodagem não permitam, face à intensidade do trânsito em sentido contrário, a ultrapassagem fácil e em segurança de um veículo lento, o respectivo condutor deve diminuir a velocidade e, se necessário, desviar-se para o lado logo que possível, a fim de deixar passar os veículos que o sigam.

11 — *a)* As Partes Contratantes ou respectivas subdivisões podem, em relação às faixas de rodagem com sentido único e às faixas de rodagem com dois sentidos onde, pelo menos, duas vias de trânsito se for dentro de localidades e três vias de trânsito se for fora de localidades, se encontrem destinadas à circulação no mesmo sentido e sejam delimitadas por marcas longitudinais:

i) Autorizar que os veículos que circulem numa via de trânsito ultrapassem, pelo lado correspondente ao sentido da circulação, os veículos que se deslocam noutra via de trânsito;

ii) Afastar a aplicação do disposto no n.º 3 do artigo 10.º da presente Convenção;

desde que criem normas adequadas que restrinjam a possibilidade de mudança de via de trânsito.

b) No caso referido na alínea *a)* do presente número e sem prejuízo do disposto no n.º 9 do presente artigo, o comportamento previsto não será considerado ultrapassagem para os efeitos da presente Convenção.

Artigo 12.º

Cruzamento

1 — No cruzamento com veículos que circulem no sentido oposto, o condutor deve deixar livre uma distância lateral suficiente e, se necessário, aproximar-se o mais possível do limite de faixa de rodagem correspondente ao sentido de trânsito; se, mesmo assim, o seu avanço se encontrar impedido por um obstáculo ou pela presença de outros utentes da via, deve abrandar e, se necessário, parar, a fim de deixar passar o utente ou utentes que venham no sentido oposto.

2 — Nas vias de montanha e nas de acentuada inclinação que tenham características semelhantes, onde o cruzamento seja impossível ou difícil, deve o condutor do veículo que desce desviar-se a fim de deixar passar o veículo que sobe, excepto quando a disposição, ao longo da faixa de rodagem, de refúgios que permitam o desvio lateral dos veículos for tal que, tendo em conta a velocidade e a posição dos veículos, o que sobe disponha de um refúgio à sua frente que permita, se o utilizar, evitar a marcha-atrás de um dos veículos. Se um dos veículos que vão cruzar-se tiver que efectuar marcha-atrás para permitir o cruzamento, deve recuar o condutor do veículo que desce, salvo se a manobra for manifestamente mais fácil para o condutor que sobe. As Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões podem, no entanto, estabelecer regras especiais diferentes das do presente número para determinados veículos ou certas vias ou troços de vias.

Artigo 13.º**Velocidade e distância entre veículos**

1 — O condutor deve, em todas as circunstâncias, manter o domínio do veículo que conduz, de modo a comportar-se com prudência e a poder, em qualquer momento, efectuar as manobras que sejam necessárias. Ao regular a velocidade do veículo, deve atender sempre às circunstâncias, designadamente às características do local, ao estado da via, às condições e à carga do veículo, às condições meteorológicas e à intensidade da circulação, de modo a poder deter a sua marcha no espaço visível à sua frente, bem como perante qualquer obstáculo previsível. Deve abrandar e, se necessário, parar sempre que as circunstâncias o imponham, designadamente quando não exista boa visibilidade.

2 — As legislações nacionais devem estabelecer limites máximos de velocidade para todas as vias. As legislações nacionais devem também determinar limitações de velocidade aplicáveis a certas categorias de veículos que apresentem um perigo especial em razão, designadamente, do seu peso ou da sua carga. Podem prever disposições semelhantes para certas categorias de condutores, em particular para os principiantes.

3 — O disposto na primeira frase do n.º 2 pode não ser aplicável aos condutores dos veículos prioritários referidos no n.º 2 do artigo 34.º ou dos que lhe sejam equiparados pelas legislações nacionais.

4 — Nenhum condutor deve embarçar a marcha normal dos outros veículos circulando, sem justificação, a uma velocidade anormalmente reduzida.

5 — O condutor de um veículo em marcha deve manter, entre o seu veículo e o que o precede, uma distância de segurança suficiente para evitar uma colisão em caso de brusca diminuição de velocidade ou súbita paragem deste.

6 — Fora das localidades, a fim de facilitar a ultrapassagens, os condutores de veículos ou de conjuntos de veículos com peso bruto superior a 3500 kg ou com comprimento máximo superior a 10 m devem, salvo quando efectuem ou se preparem para efectuar uma ultrapassagem, manter em relação aos veículos a motor que os precedam uma distância tal que permita a inserção, com segurança, no espaço livre à sua frente, dos veículos que o ultrapassem. No entanto, esta regra não é aplicável em caso de circulação muito intensa ou quando a ultrapassagem for proibida. Por outro lado:

a) As autoridades competentes podem isentar certos comboios de veículos do cumprimento desta regra, bem como não a aplicar em vias que tenham duas vias de trânsito destinadas à circulação no sentido em causa;

b) As Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões podem estabelecer valores diferentes dos referidos no presente número para as características dos veículos em causa.

Artigo 14.º**Regras gerais das manobras**

1 — O condutor que pretenda efectuar qualquer manobra, tal como entrar ou sair de uma fila de veículos estacionados, deslocar-se lateralmente para a direita ou para a esquerda na faixa de rodagem, mudar de direcção para a esquerda ou para a direita para tomar outra via ou aceder a um prédio limítrofe, só pode iniciá-la depois de se assegurar de que a pode fazer sem criar qualquer perigo

para os outros utentes da via que o sigam, precedam ou com ele cruzem, tendo em atenção a sua posição, direcção e velocidade.

2 — O condutor que pretenda efectuar uma inversão de marcha ou uma marcha-atrás só pode iniciar a manobra depois de se assegurar de que a pode fazer sem criar qualquer perigo ou obstáculo para os outros utentes da via.

3 — Antes de mudar de direcção ou de efectuar qualquer manobra que implique deslocação lateral, o condutor deve avisar da sua intenção, de modo claro e com suficiente antecedência, por meio da luz ou das luzes de mudança de direcção do seu veículo, ou, na sua falta, efectuando, se possível, um sinal adequado com o braço. A indicação dada pela luz ou luzes de mudança de direcção deve permanecer enquanto durar a execução da manobra e cessar logo que esta tenha terminado.

Artigo 15.º**Regras especiais relativas aos veículos do serviço regular de transporte colectivo de passageiros**

Recomenda-se que as legislações nacionais determinem que, dentro das localidades, a fim de facilitar a circulação dos veículos do serviço regular de transporte colectivo de passageiros, os condutores dos outros veículos, sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 17.º da presente Convenção, abrandem a sua marcha e, se necessário, parem para permitir que aqueles veículos efectuem a manobra necessária para retomar a marcha à saída das paragens como tal sinalizadas. As regras nesse sentido instituídas pelas Partes Contratantes ou pelas respectivas subdivisões não afectam, de modo algum, o dever dos condutores dos veículos de transporte colectivo de passageiros de, após sinalizar a sua intenção de retomar a marcha por meio das luzes de mudança de direcção, tomar as precauções necessárias para evitar qualquer risco de acidente.

Artigo 16.º**Mudança de direcção**

1 — Antes de mudar de direcção para a direita ou para a esquerda a fim de entrar noutra via ou aceder a um prédio limítrofe e sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 14.º da presente Convenção, o condutor deve:

a) Se pretender sair da via pelo lado correspondente ao sentido de trânsito, aproximar-se o mais possível do limite da faixa de rodagem correspondente a este sentido e efectuar a manobra no trajecto mais curto possível;

b) Se pretender sair da via pelo outro lado e sem prejuízo de as Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões poderem estabelecer normas diferentes para os velocípedes e ciclomotores, aproximar-se o mais possível do eixo da faixa de rodagem se esta estiver afecta a ambos os sentidos de trânsito, ou do limite do lado oposto da faixa de rodagem se nesta existir sentido único e, se na via que pretende tomar a circulação se processar nos dois sentidos, efectuar a manobra de modo a entrar nela pelo lado correspondente ao sentido de trânsito.

2 — Durante a manobra de mudança de direcção e sem prejuízo do disposto no artigo 21.º da presente Convenção no que se refere aos peões, o condutor deve deixar passar os veículos que se aproximem no sentido oposto na faixa de rodagem que pretende abandonar e os velocípedes e ci-

clomotores que circulem nas pistas que lhes são destinadas e que cruzem a faixa de rodagem em que vai entrar.

Artigo 17.º

Diminuição de velocidade

1 — Nenhum condutor de um veículo pode efectuar uma diminuição brusca de velocidade salvo se tal for imposto por razões de segurança.

2 — O condutor que pretender diminuir de modo apreciável a velocidade do veículo deve, salvo se tal for motivado por um perigo eminente, assegurar-se previamente de que o pode fazer sem perigo nem embaraço injustificado para os outros condutores. Deve ainda, salvo quando se tiver assegurado de que não é seguido por nenhum veículo ou de que apenas é seguido a grande distância, assinalar claramente e com suficiente antecedência a sua intenção, efectuando com o braço um sinal adequado; esta disposição, no entanto, não se aplica se a indicação de diminuição de velocidade for dada através das luzes de travagem a que se refere o n.º 31 do anexo n.º 5 da presente Convenção.

Artigo 18.º

Intersecções e obrigação de ceder passagem

1 — O condutor que se aproxime de uma intersecção deve fazê-lo com a maior prudência, de acordo com as condições do local. O condutor de um veículo deve, em especial, conduzir a uma velocidade que lhe permita parar para deixar passar os veículos que tenham prioridade de passagem.

2 — O condutor que saia de um carreiro ou de um caminho de terra para entrar numa via que não seja de uma daquelas espécies deve ceder passagem aos veículos que nesta circulem. Os termos «carreiro» e «caminho de terra» podem ser definidos pelas legislações nacionais para os efeitos do presente artigo.

3 — O condutor que entre numa via saindo de um prédio limítrofe deve ceder passagem aos veículos que nela circulem.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 7 do presente artigo:

a) Nos Estados em que o sentido de trânsito é pela direita, o condutor de um veículo deve ceder passagem aos veículos que se lhe apresentem pela direita nas intersecções que não sejam as referidas no n.º 2 do presente artigo e nos n.ºs 2 e 4 do artigo 25.º da presente Convenção;

b) As Partes Contratantes ou respectivas subdivisões em cujo território o sentido de trânsito é pela esquerda podem estabelecer como melhor entenderem as regras de prioridade nas intersecções.

5 — O condutor não deve entrar numa intersecção, mesmo que a sinalização luminosa lho permita, se, face à intensidade do trânsito, for provável que nela fique imobilizado, perturbando ou impedindo a circulação transversal.

6 — O condutor que tenha entrado numa intersecção em que o trânsito seja regulado por sinalização luminosa pode sair dela sem esperar que a circulação seja aberta no sentido de trânsito que pretende seguir, desde que não perturbe a marcha dos outros utentes que se desloquem no sentido autorizado.

7 — Nas intersecções, os condutores de veículos que não se desloquem sobre carris devem ceder passagem aos veículos que utilizem carris.

Artigo 19.º

Passagens de nível

Os utentes da via devem proceder com especial prudência ao aproximarem-se e ao atravessarem as passagens de nível. Em especial:

a) O condutor de um veículo deve circular a velocidade moderada;

b) Sem prejuízo do dever de obedecer às indicações de paragem transmitidas por um sinal luminoso ou sonoro, nenhum utente da via deve iniciar o atravessamento de uma passagem de nível na qual as barreiras ou meias barreiras estejam atravessadas ou em movimento para se atravessar ou as meias barreiras em movimento para se levantar;

c) Se uma passagem de nível não dispuser de barreiras, meias barreiras nem de sinalização luminosa, nenhum utente deve iniciar o seu atravessamento sem se certificar de que não se aproxima nenhum veículo ferroviário;

d) Nenhum condutor deve iniciar o atravessamento de uma passagem de nível sem previamente se assegurar de que não será forçado a imobilizar-se nela;

e) Nenhum utente da via deve prolongar desnecessariamente o atravessamento de uma passagem de nível; em caso de imobilização forçada de um veículo, o respectivo condutor deve promover a sua imediata remoção da via-férrea e, se tal não lhe for possível, tomar imediatamente todas as medidas que lhe sejam possíveis para que os condutores dos veículos ferroviários sejam atempadamente prevenidos da existência do perigo.

Artigo 20.º

Regras aplicáveis aos peões

1 — As Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões poderão adoptar as disposições do presente artigo apenas para os casos em que o trânsito de peões na faixa de rodagem seja perigoso ou constitua um embaraço para a circulação de veículos.

2 — Se existirem, ao lado da faixa de rodagem, passeios ou bermas utilizáveis por peões, estes devem transitar por eles. No entanto, desde que tomem as precauções necessárias:

a) Os peões que empurrem ou transportem objectos volumosos susceptíveis de incomodar seriamente os outros peões no passeio ou na berma podem transitar pela faixa de rodagem;

b) Os grupos de peões constituindo formação sob a orientação de um monitor ou um cortejo podem transitar na faixa de rodagem.

3 — Na impossibilidade de utilizar os passeios ou as bermas ou na sua falta os peões podem transitar na faixa de rodagem; quando existir uma pista para ciclistas podem transitar por ela desde que a intensidade do trânsito o permita e não perturbem a circulação dos ciclistas e ciclomotoristas.

4 — Quando os peões transitem na faixa de rodagem nos termos dos n.ºs 2 e 3, devem manter-se o mais próximo possível do seu limite.

5 — Recomenda-se que as legislações nacionais prevejam o seguinte: quando os peões transitem na faixa de rodagem devem manter-se no lado oposto ao do sentido de trânsito, a não ser que tal comprometa a sua segurança. Porém, as pessoas que conduzam à mão um velocípede,

um ciclomotor ou um motociclo, bem como os grupos de peões constituindo formação sob a orientação de um monitor ou um cortejo devem manter-se sempre no lado da faixa de rodagem correspondente ao sentido de trânsito. Quando transitem na faixa de rodagem, de noite ou em condições de insuficiente visibilidade, bem como de dia quando a intensidade do trânsito de veículos o exija, os peões devem transitar, tanto quanto possível, numa única fila, salvo quando seguirem em cortejo.

6 — a) Os peões que desejem efectuar o atravessamento de uma faixa de rodagem devem fazê-lo com prudência; sempre que existir na proximidade uma passagem para peões devem utilizá-la.

b) No atravessamento da faixa de rodagem utilizando uma passagem para peões sinalizada como tal ou delimitada por marcas rodoviárias:

i) Se a passagem se encontrar provida de sinalização luminosa para os peões, estes devem obedecer às respectivas prescrições;

ii) Se a passagem não se encontrar provida da referida sinalização, mas a circulação de veículos for regulada por sinalização luminosa ou por um agente regulador do trânsito, os peões não devem iniciar o atravessamento enquanto a marcha dos veículos no local for autorizada por sinal luminoso ou ordem do agente;

iii) Noutras passagens para peões, estes não devem iniciar o atravessamento sem ter em conta a distância e a velocidade dos veículos que se aproximem do local.

c) Os peões não devem iniciar o atravessamento da faixa de rodagem fora de uma passagem para peões sinalizada como tal ou delimitada por marcas rodoviárias sem previamente se certificarem de que o podem fazer sem perturbar a circulação de veículos.

d) Os peões não devem, sem necessidade, alongar o percurso ou demorar o atravessamento da faixa de rodagem, nem deter-se nesta.

7 — No entanto, as Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões podem emitir regras mais restritivas para o atravessamento da faixa de rodagem por peões.

Artigo 21.º

Comportamento dos condutores em relação aos peões

1 — Os condutores devem abster-se de comportamentos susceptíveis de colocar os peões em perigo.

2 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 7.º, no n.º 9 do artigo 11.º e no n.º 1 do artigo 13.º da presente Convenção, quando existir na faixa de rodagem uma passagem para peões sinalizada como tal ou delimitada por marcas rodoviárias:

a) Se a circulação de veículos for regulada no local por sinais luminosos ou por agente regulador do trânsito, os condutores devem, quando não forem autorizados a prosseguir a marcha, parar antes da passagem ou das marcas transversais que a antecedem e, quando autorizados a avançar, evitar impedir ou perturbar os peões que já tenham iniciado o atravessamento na passagem; os condutores que mudem de direcção para entrar numa via à entrada da qual existe uma passagem para peões devem reduzir a velocidade e, se necessário, parar, a fim de deixar passar os peões que se encontrem a utilizar ou se preparem para utilizar aquela passagem;

b) Se a circulação de veículos não for regulada no local por sinais luminosos nem por agente regulador do trânsito,

os condutores que se aproximem da passagem devem fazê-lo a uma velocidade suficientemente moderada para não colocar em perigo os peões que a utilizem ou se preparem para a utilizar; se necessário, devem parar para os deixar passar.

3 — Nenhuma disposição do presente artigo será interpretada no sentido de impedir as Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões de:

Obrigar os condutores dos veículos a parar sempre que os peões utilizem ou se aprestem a utilizar, nas condições previstas no artigo 20.º da presente Convenção, uma passagem para peões sinalizada como tal ou delimitada por marcas rodoviárias; ou

Os proibir de impedir ou perturbar a marcha dos peões que atravessem a faixa de rodagem numa intersecção ou na sua imediata proximidade, mesmo que no local não exista qualquer passagem para peões sinalizada como tal ou delimitada por marcas rodoviárias.

4 — Os condutores que pretendam efectuar uma ultrapassagem, pelo lado correspondente ao sentido de trânsito, a um veículo de transporte colectivo de passageiros junto a uma paragem sinalizada como tal devem reduzir a velocidade e, se necessário, parar, a fim de permitir a entrada ou a saída de passageiros do referido veículo.

Artigo 22.º

Refúgios na faixa de rodagem

Sem prejuízo do disposto no artigo 10.º da presente Convenção, o condutor pode dar a direita ou a esquerda aos refúgios, postes e outros dispositivos existentes na faixa de rodagem em que transitar, excepto nos casos seguintes:

a) Quando um sinal impuser a passagem por um dos lados do refúgio, poste ou dispositivo;

b) Quando o refúgio, poste ou dispositivo se encontrar no eixo de uma faixa de rodagem em que a circulação se efectua em ambos os sentidos; neste caso, o condutor deve dar ao refúgio, poste ou dispositivo o lado oposto ao correspondente ao sentido de trânsito.

Artigo 23.º

Paragem e estacionamento

1 — Fora das localidades, a paragem e o estacionamento de veículos bem como a imobilização de animais devem fazer-se, sempre que possível, fora da faixa de rodagem. Tanto dentro como fora das localidades, não devem ser utilizadas para o efeito as pistas para velocípedes, os passeios ou as bermas especialmente preparadas para o trânsito de peões, salvo nos termos em que a legislação nacional o permitir.

2 — a) A imobilização de animais e a paragem ou estacionamento de veículos na faixa de rodagem devem fazer-se o mais próximo possível do limite da faixa de rodagem. Um condutor só pode parar ou estacionar o veículo no lado da faixa de rodagem correspondente ao sentido de trânsito; no entanto, é autorizada a paragem ou o estacionamento no lado oposto quando a existência de carris no lado correspondente ao sentido de trânsito o impedir. Por outro lado, as Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões podem:

i) Abster-se de proibir a paragem e o estacionamento num ou no outro lado em determinadas condições, desig-

nadamente se a paragem no lado correspondente ao sentido de trânsito for proibida por sinalização vertical;

ii) Nas faixas de rodagem com trânsito num único sentido, autorizar a paragem e o estacionamento no lado oposto, simultaneamente ou não com o lado correspondente ao sentido de trânsito;

iii) Autorizar a paragem e o estacionamento em locais especialmente assinalados no meio da faixa de rodagem.

b) Salvo o disposto em contrário na legislação nacional, a paragem e o estacionamento na faixa de rodagem de veículos que não sejam velocípedes ou ciclomotores, ambos de duas rodas, ou motociclos de duas rodas sem carro lateral não devem efectuar-se em segunda fila. Salvo quando a disposição dos lugares permitir outro procedimento, a paragem e o estacionamento devem ser efectuados paralelamente ao limite da faixa de rodagem.

3 — a) A paragem e o estacionamento de um veículo na faixa de rodagem são proibidos:

i) Nas passagens para peões, nas passagens para ciclistas e nas passagens de nível;

ii) Nas vias de trânsito de veículos sobre carris ou de comboios existentes numa via, ou na proximidade daquelas de modo a poder impedir o trânsito dos referidos veículos ou dos comboios, bem como, sem prejuízo da possibilidade de as Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões disporem em contrário, nos passeios e nas pistas para ciclistas.

b) A paragem e o estacionamento de um veículo são proibidos em qualquer lugar onde causem perigo e, em especial:

i) Sob as passagens superiores e nos túneis, salvo em lugares a tal especialmente destinados;

ii) Na faixa de rodagem, na proximidade de lombas e em curvas, quando a visibilidade não for suficiente para permitir a ultrapassagem do veículo com inteira segurança tendo em conta a velocidade dos veículos no troço de via em causa;

iii) Na faixa de rodagem, junto de uma marca rodoviária longitudinal, quando não for aplicável a alínea b), subalínea ii), do presente número mas a distância entre aquela marca e o veículo for inferior a 3 m e a marca significar proibição de a transpor para os veículos que dela se aproximem pelo mesmo lado;

iv) Em qualquer local em que encubra um sinal vertical ou luminoso de circulação à vista dos utentes da via;

v) Numa via de trânsito adicional destinada, mediante sinalização, a veículos que se desloquem lentamente.

c) O estacionamento de um veículo na faixa de rodagem é proibido:

i) Na proximidade de passagens de nível, de intersecções e de paragens de autocarros, de troleicarros ou de veículos sobre carris, de acordo com as distâncias estabelecidas pela legislação nacional;

ii) Defronte de acessos de veículos a propriedades;

iii) Em qualquer lugar em que o veículo estacionado impeça o acesso a outro veículo devidamente estacionado ou a sua saída;

iv) Na faixa de rodagem central de vias com três faixas de rodagem e, fora das localidades, nas faixas de rodagem das vias adequadamente sinalizadas como prioritárias.

4 — O condutor não deve deixar o veículo ou os animais sem tomar as precauções necessárias para evitar qualquer acidente e, no caso de um automóvel, para evitar a sua utilização não autorizada.

5 — Recomenda-se que as legislações nacionais prevejam que qualquer veículo a motor, que não seja ciclomotor com duas rodas ou motociclo com duas rodas e sem carro lateral, bem como qualquer reboque, atrelado ou não, que se encontre imobilizado na faixa de rodagem fora das localidades seja sinalizado à distância, pelo menos através de um dispositivo adequado, colocado no local mais indicado para avisar com suficiente antecedência os condutores que se aproximem:

a) Quando o veículo se encontrar imobilizado, durante a noite, na faixa de rodagem em condições tais que os condutores que se aproximem não possam aperceber-se do obstáculo que ele constitui;

b) Quando o condutor, noutros casos, for forçado a imobilizar o veículo em local de estacionamento proibido.

6 — Nada no presente artigo poderá ser interpretado como impedindo as Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões de impor outras proibições de estacionamento e de paragem.

Artigo 24.º

Abertura de portas

É proibido abrir a porta de um veículo, deixá-la aberta ou sair do veículo sem se assegurar de que daí não resulta perigo para os outros utentes da via.

Artigo 25.º

Auto-estradas e vias equiparadas

1 — Nas auto-estradas e, se tal for determinado na legislação nacional, nas vias especiais de acesso e de saída das auto-estradas:

a) É proibido o trânsito de peões, animais, velocípedes, ciclomotores desde que não equiparados a motociclos e a todos os veículos que não sejam automóveis e seus reboques, bem como a automóveis e seus reboques que não sejam susceptíveis, por construção, de atingir em patamar uma velocidade determinada pela legislação nacional;

b) É proibido aos condutores:

i) Parar ou estacionar os veículos, salvo nos lugares de estacionamento sinalizados; no caso de imobilização forçada de um veículo, o respectivo condutor deve procurar retirá-lo da faixa de rodagem e também da berma e, se tal não lhe for possível, sinalizar de imediato e à distância a presença do veículo, para avisar suficientemente a tempo os condutores que se aproximem;

ii) Inverter a marcha, fazer marcha-atrás ou entrar no separador central incluindo as aberturas que ligam as duas faixas de rodagem.

2 — Os condutores que entrem numa auto-estrada devem ceder passagem aos veículos que nela circulem. Se existir uma via de aceleração, devem tomá-la.

3 — O condutor que saia de uma auto-estrada deve tomar com a devida antecedência a via de trânsito correspondente à saída da auto-estrada e, se existir via de abrandamento, utilizá-la logo que possível.

4 — Para os efeitos dos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo, as vias reservadas à circulação de automóveis, devidamente sinalizadas como tais e que não permitam o acesso a prédios limítrofes, são equiparadas a auto-estradas.

Artigo 25.º-A

Regras especiais para túneis devidamente sinalizados

Em túneis, devidamente sinalizados como tais, devem ser observadas as seguintes regras:

1 — É proibido aos condutores:

- a) Fazer marcha-atrás;
- b) Inverter a marcha;
- c) Parar ou estacionar o veículo, salvo nos lugares a tal especialmente destinados.

2 — Os condutores devem acender as luzes de estrada ou de cruzamento, ainda que o túnel se encontre iluminado.

3 — Em caso de imobilização prolongada do veículo, o condutor deve parar o motor.

Artigo 26.º

Regras especiais para cortejos e deficientes motores

1 — É proibido aos utentes da via intersectar as colunas militares, grupos escolares em fila sob a orientação de um monitor e outros cortejos.

2 — Os deficientes motores que se desloquem em cadeira de rodas movida pelo próprio ou transitando a passo podem utilizar os passeios e as bermas.

Artigo 27.º

Regras especiais para ciclistas, ciclomotoristas e motociclistas

1 — Não obstante o disposto no n.º 3 do artigo 10.º da presente Convenção, as Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões podem não proibir os ciclistas de circular a par.

2 — É proibido aos ciclistas conduzir sem segurar o guiador com, pelo menos, uma das mãos, fazer-se rebocar por outro veículo ou transportar, puxar ou empurrar objectos susceptíveis de prejudicar a condução ou de constituir perigo para os outros utentes da via. São aplicáveis as mesmas regras aos ciclomotoristas e aos motociclistas, os quais, no entanto, devem segurar o guiador com ambas as mãos, salvo quando sinalizem a manobra descrita no n.º 3 do artigo 14.º da presente Convenção.

3 — É proibido aos ciclistas e ciclomotoristas o transporte de passageiros no respectivo veículo; as Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões podem, no entanto, autorizar exceções a esta regra e, em especial, autorizar o transporte de passageiros no assento ou assentos suplementares fixados no veículo. Os motociclistas só podem transportar passageiros no carro lateral, quando existir, e no assento suplementar eventualmente fixado detrás do condutor.

4 — As Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões podem proibir o trânsito de ciclistas no resto da faixa de rodagem quando existir uma pista para ciclistas. Nas mesmas circunstâncias podem autorizar os ciclomotoristas a utilizar a pista para ciclistas e, se assim o entenderem, proibi-los de circular no resto da faixa de rodagem.

Artigo 28.º

Sinais sonoros e luminosos

1 — Os sinais sonoros só podem ser utilizados:

- a) Para emitir avisos adequados para evitar um acidente;
- b) Fora das localidades, quando for conveniente prevenir um condutor de que vai ser ultrapassado.

A emissão de sinais sonoros não deve prolongar-se mais que o necessário.

2 — Os condutores de automóveis podem, entre o pôr e o nascer do Sol, substituir os sinais sonoros pelos sinais luminosos definidos no n.º 3 do artigo 32.º da presente Convenção. Podem igualmente fazê-lo, durante o dia, para os fins indicados na alínea b) do n.º 1 do presente artigo, se as circunstâncias o recomendarem.

3 — As Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões podem igualmente autorizar a utilização, dentro das localidades, dos sinais luminosos para os fins indicados na alínea b) do n.º 1 do presente artigo.

Artigo 29.º

Veículos sobre carris

1 — Quando existir uma via-férrea na faixa de rodagem, todos os utentes da via devem, à aproximação de um veículo que se desloque sobre carris, desimpedir a via-férrea, logo que possível, a fim de deixar passar aquele veículo.

2 — As Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões podem adoptar regras especiais, diferentes das que se contêm no presente capítulo, para o trânsito, numa via, de veículos que se desloquem sobre carris e para o cruzamento ou ultrapassagem desses veículos. No entanto, as Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões não podem adoptar disposições contrárias às previstas no n.º 7 do artigo 18.º da presente Convenção.

Artigo 30.º

Carga dos veículos

1 — Se for fixado para um veículo um peso bruto, o peso total desse veículo nunca poderá ultrapassar aquele peso.

2 — A carga de um veículo deve ser disposta e, se necessário, segura, de modo a evitar:

- a) Colocar em perigo pessoas ou provocar danos em propriedades públicas ou privadas, designadamente por arrastar ou tombar na via pública;
- b) Reduzir a visibilidade do condutor ou prejudicar a estabilidade ou condução do veículo;
- c) Provocar ruído, poeiras ou outras incomodidades que possam ser evitadas;
- d) Ocultar as luzes, incluindo a luz de marcha-atrás e as de mudança de direcção, os reflectores, os números de matrícula e o sinal distintivo do Estado de matrícula com que o veículo deve estar equipado nos termos da presente Convenção ou da legislação nacional, ou ocultar os sinais feitos com o braço de acordo com o disposto no n.º 3 do artigo 14.º ou no n.º 2 do artigo 17.º da presente Convenção.

3 — Todos os acessórios, tais como cabos, correntes e telas, que sirvam para segurar ou proteger a carga, devem ajustar-se-lhe e ser solidamente fixados. Todos os acessórios

que sirvam para proteger a carga devem satisfazer os requisitos estabelecidos para a mesma no n.º 2 do presente artigo.

4 — As cargas que excedam as extremidades do veículo para a frente, para a retaguarda ou para os lados devem ser sinalizadas de modo bem visível sempre que os seus contornos possam não ser apercebidos pelos condutores dos outros veículos; de noite, essa sinalização deve ser efectuada por meio de uma luz branca e um dispositivo reflector branco para a frente e uma luz vermelha e um dispositivo reflector vermelho para a retaguarda. Em especial, nos veículos a motor:

a) As cargas que excedam o comprimento do veículo em mais de 1 m para a retaguarda ou para a frente devem ser sempre sinalizadas;

b) As cargas que excedam a largura do veículo de modo a que a sua extremidade lateral se encontre a mais de 0,40 m do limite exterior das luzes de presença da frente desse veículo devem ser sinalizadas, durante a noite, para a frente e, nas mesmas condições, para a retaguarda quando a mesma extremidade lateral se encontre a mais de 0,40 m do limite exterior das luzes de presença vermelhas da retaguarda do mesmo veículo.

5 — Nada no n.º 4 do presente artigo poderá ser interpretado como impedindo as Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões de proibir, limitar ou sujeitar a autorização especial os excessos de dimensões de carga referidos no mesmo número.

Artigo 30.º-A

Transporte de passageiros

Os passageiros não devem ser transportados em número ou de maneira a perturbar a condução ou reduzir o campo de visão do condutor.

Artigo 31.º

Comportamento em caso de acidente

1 — Sem prejuízo do disposto nas legislações nacionais quanto ao dever de prestação de socorro aos feridos, qualquer condutor ou outro utente da via interveniente num acidente de trânsito deve:

a) Parar logo que lhe seja possível sem provocar um perigo adicional para a circulação;

b) Procurar garantir a segurança do trânsito no local do acidente e, se alguma pessoa foi morta ou gravemente ferida no acidente, evitar, na medida em que tal não afecte a segurança rodoviária, modificar as condições desse local e o desaparecimento de vestígios que possam ter utilidade para a determinação de responsabilidades;

c) Fornecer a sua identidade a outras pessoas intervenientes no acidente, se elas a solicitarem;

d) Se alguma pessoa foi ferida ou morta no acidente, avisar a polícia e permanecer ou regressar ao local do acidente até à chegada desta, salvo se for pela mesma autorizado a ausentar-se ou deva prestar socorro aos feridos ou ser ele mesmo socorrido.

2 — As Partes Contratantes ou respectivas subdivisões podem, na respectiva legislação nacional, abster-se de impor o disposto na alínea d) do n.º 1 do presente artigo sempre que não for causado qualquer ferimento grave e nenhuma das pessoas intervenientes no acidente exija comunicação à polícia.

Artigo 32.º

Regras de utilização das luzes

1 — Entre o pôr e o nascer do Sol, bem como em quaisquer outras ocasiões em que a visibilidade seja insuficiente, devido, por exemplo, a nevoeiro, queda de neve ou chuva intensa, devem ser acesas, num veículo em marcha, as luzes seguintes:

a) Nos veículos a motor e nos ciclomotores, as luzes de estrada ou luzes de cruzamento e as luzes de presença da retaguarda, conforme o equipamento estabelecido pela presente Convenção para cada categoria de veículos;

b) Nos reboques, as luzes de presença da frente se estas forem impostas pelo n.º 30 do anexo n.º 5 da presente Convenção e, pelo menos, duas luzes de presença da retaguarda.

2 — As luzes de estrada devem ser desligadas e substituídas pelas luzes de cruzamento:

a) Dentro das localidades, sempre que a via se encontrar suficientemente iluminada e, fora das localidades, quando a faixa de rodagem for iluminada continuamente e esta iluminação for suficiente para permitir que o condutor veja com nitidez até uma distância suficiente e que os outros utentes da via avistem o veículo a uma distância também suficiente;

b) Quando um condutor for cruzar com outro veículo, de modo a evitar o encandeamento, à distância necessária para que o condutor desse outro veículo possa prosseguir a marcha facilmente e sem perigo;

c) Em qualquer outra circunstância em que seja necessário evitar o encandeamento dos outros utentes da via ou dos utentes de um canal ou de uma via-férrea que ladeiem aquela via.

3 — No entanto, quando um veículo seguir outro a curta distância, podem ser utilizadas as luzes de estrada para emitir um aviso luminoso, nas condições previstas no n.º 2 do artigo 28.º, da intenção de ultrapassar.

4 — As luzes de nevoeiro só podem ser ligadas em caso de nevoeiro cerrado, queda de neve, chuva intensa ou em condições análogas e, no que se refere às luzes de nevoeiro da frente, em substituição das luzes de cruzamento. A legislação nacional pode autorizar a utilização simultânea das luzes de nevoeiro da frente e das luzes de cruzamento e a utilização das luzes de nevoeiro da frente em vias estreitas e com numerosas curvas.

5 — Nos veículos equipados com luzes de presença da frente, estas devem ser utilizadas em simultâneo com as luzes de estrada, as luzes de cruzamento ou as luzes de nevoeiro da frente.

6 — Durante o dia, os condutores de motociclos devem circular com, pelo menos, uma luz de cruzamento à frente e uma luz vermelha à retaguarda acesas. A legislação nacional pode autorizar a utilização de uma luz de dia em vez da luz de cruzamento.

7 — A legislação nacional pode tornar obrigatória a utilização, durante o dia, das luzes de cruzamento ou das luzes de dia pelos condutores de veículos a motor. Neste caso, as luzes de presença da retaguarda devem ser utilizadas em simultâneo com as luzes da frente.

8 — Entre o pôr e o nascer do Sol, bem como em qualquer outra circunstância em que a visibilidade seja insuficiente, a presença de veículos a motor e seus reboques parados ou estacionados numa via deve ser assinalada pelas

luzes de presença da frente e da retaguarda. Em caso de nevoeiro cerrado, queda de neve, chuva intensa ou condições análogas, podem ser utilizadas as luzes de cruzamento ou as luzes de nevoeiro da frente. Nestas condições, podem ser utilizadas as luzes de nevoeiro da retaguarda em complemento das luzes de presença da retaguarda.

9 — Sem prejuízo do disposto no n.º 8 do presente artigo, as luzes de presença da frente e da retaguarda podem ser substituídas, no interior de uma localidade, pelas luzes de estacionamento, desde que:

- a) As dimensões do veículo não excedam 6 m de comprimento e 2 m de largura;
- b) O veículo não tenha nenhum reboque atrelado;
- c) As luzes de estacionamento se situem no lado do veículo oposto ao limite da faixa de rodagem junto do qual o mesmo veículo se encontrar parado ou estacionado.

10 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 8 e 9 do presente artigo, um veículo pode permanecer parado ou estacionado com todas as luzes desligadas:

- a) Numa via iluminada de modo que o veículo seja visível com nitidez a uma distância suficiente;
- b) Fora da faixa de rodagem e de uma berma estabilizada;
- c) Quando for um ciclomotor ou um motociclo com duas rodas sem carro lateral, não equipados com bateria, imobilizados junto do limite da faixa de rodagem dentro de uma localidade.

11 — A legislação nacional pode estabelecer excepções ao disposto nos n.ºs 8 e 9 do presente artigo para os veículos parados ou estacionados no interior de uma localidade em ruas de reduzida circulação.

12 — As luzes de marcha-atrás só podem ser utilizadas quando o veículo efectue ou esteja prestes a efectuar marcha-atrás.

13 — Os sinais de perigo só podem ser utilizados para avisar os outros utentes da via de um perigo especial:

- a) Quando um veículo avariado ou acidentado não puder ser deslocado imediatamente e constituir um obstáculo para os outros utentes;
- b) Quando se assinala aos outros utentes o risco de um perigo eminente.

14 — As luzes especiais de aviso:

- a) De cor azul, só podem ser utilizadas em veículos prioritários que desempenhem uma missão urgente ou noutras situações em que seja necessário prevenir os outros utentes da via da presença do veículo;
- b) De cor amarela, só podem ser utilizadas em veículos efectivamente afectos a tarefas especiais para as quais foram equipados com a luz especial de aviso ou quando a presença dos veículos na via cause perigo ou perturbação para os outros utentes.

A legislação nacional pode autorizar a utilização de luzes especiais de aviso com outras cores.

15 — Em caso algum um veículo pode estar equipado com luzes vermelhas à frente ou luzes brancas à retaguarda, salvo as excepções referidas no n.º 61 do anexo n.º 5. Um veículo não pode ser modificado nem equipado com luzes suplementares de modo a infringir a presente disposição.

Artigo 33.º

Regras de iluminação para veículos não referidos no artigo 32.º e para determinados utentes da via

1 — Qualquer veículo ou conjunto de veículos não abrangido pelas disposições do artigo 32.º da presente Convenção e que se encontre numa via entre o pôr e o nascer do Sol deve ter, pelo menos, uma luz branca ou amarela à frente e uma luz vermelha à retaguarda. Quando existir uma única luz à frente ou uma única luz à retaguarda, ela deve situar-se no eixo longitudinal do veículo ou no lado oposto ao que corresponde ao sentido de trânsito.

a) Os carrinhos de mão, ou seja, os carrinhos puxados ou empurrados à mão, devem ter, pelo menos, uma luz branca ou amarela para a frente e uma luz vermelha para a retaguarda. Estas duas luzes podem ser emitidas por um único dispositivo situado no lado oposto ao que corresponde ao sentido de trânsito. Não é obrigatória a existência de luzes em carrinhos cuja largura não exceda 1 m.

b) Os veículos de tracção animal devem ter duas luzes brancas ou amarelas para a frente e duas luzes vermelhas para a retaguarda. No entanto, a legislação nacional pode autorizar que a sinalização destes veículos seja efectuada com uma única luz branca ou amarela para a frente e uma única luz vermelha para a retaguarda. Num e noutro caso, a luz deve estar colocada no lado oposto ao que corresponde ao sentido de trânsito. Se não for possível instalar as luzes previstas no veículo, elas podem ser transportadas por pessoas que se desloquem imediatamente a par do veículo e do lado oposto ao que corresponde ao sentido de trânsito. Além disso, os veículos de tracção animal devem estar equipados, à retaguarda, com dois reflectores vermelhos, situados o mais próximo possível dos limites exteriores do veículo. Não é obrigatória a existência de luzes em veículos de tracção animal de largura não superior a 1 m. No entanto, deve ser colocado um único reflector à retaguarda, no lado oposto ao que corresponde ao sentido de trânsito ou ao meio do veículo.

2 — a) Quando transitem de noite na faixa de rodagem:

i) Os grupos de peões conduzidos por um monitor ou formando um cortejo devem apresentar, no lado oposto ao que corresponde ao sentido de trânsito, pelo menos uma luz branca ou amarela para a frente e uma luz vermelha para a retaguarda, ou uma luz de cor âmbar para ambas as direcções;

ii) Os condutores de animais de tiro, de carga ou de sela ou de gado devem apresentar, no lado oposto ao que corresponde ao sentido de trânsito, pelo menos uma luz branca ou amarela para a frente e uma luz vermelha para a retaguarda, ou uma luz de cor âmbar para ambas as direcções. Estas luzes podem ser emitidas por um único dispositivo.

b) As luzes referidas na alínea a) do presente número não são, no entanto, exigidas dentro de localidades adequadamente iluminadas.

Artigo 34.º

Excepções

1 — Quando a aproximação de um veículo prioritário for assinalada através da utilização dos seus dispositivos especiais de aviso, luminosos e sonoros, todos os utentes da via devem desimpedir a passagem na faixa de rodagem e, se necessário, parar para o deixar passar.

2 — As legislações nacionais podem isentar os condutores de veículos prioritários, quando a sua marcha for assinalada por dispositivos especiais instalados no veículo, do cumprimento de todas ou parte das disposições do presente capítulo II, com excepção das do n.º 2 do artigo 6.º, mas sempre com a condição de não criar perigo para os outros utentes da via.

3 — As legislações nacionais podem determinar em que medida o pessoal que trabalhe na construção, reparação ou manutenção das vias, incluindo os condutores das máquinas utilizadas nas obras, não é obrigado a cumprir, durante o trabalho, as disposições do presente capítulo II, sem embargo de dever tomar todas as precauções necessárias.

4 — Os condutores dos outros veículos podem, na medida do necessário e tomando as devidas precauções, não cumprir o disposto nos artigos 11.º e 12.º da presente Convenção para ultrapassar ou cruzar com as máquinas referidas no n.º 3 do presente artigo quando estas estejam a ser utilizadas em obras na via.

CAPÍTULO III

Requisitos para admissão de automóveis e seus reboques em circulação internacional

Artigo 35.º

Matrícula

1 — a) A fim de beneficiar do disposto na presente Convenção, um automóvel em circulação internacional e um reboque, que não seja um reboque ligeiro, atrelado a um automóvel, devem encontrar-se matriculados por uma Parte Contratante ou uma das suas subdivisões e o condutor do veículo deve ser portador de um certificado dessa matrícula válido e emitido, seja por uma autoridade competente dessa Parte Contratante ou de uma sua subdivisão, seja em nome da Parte Contratante ou da subdivisão, por uma associação por ela autorizada para o efeito. O certificado, designado por certificado de matrícula, deve ter, pelo menos:

Um número de ordem, designado por número de matrícula, cuja composição se encontra indicada no anexo n.º 2 da presente Convenção;

A data da primeira matrícula do veículo;

O nome completo e o domicílio do titular do certificado;

O nome ou a marca de fabrico do construtor do veículo;

O número de ordem do quadro (número de fabrico ou número de série do construtor);

O peso bruto, caso se trate de veículo destinado ao transporte de mercadorias;

O período de validade, se não for ilimitada;

As menções constantes do certificado devem ser feitas ou só em caracteres latinos ou em cursivo inglês, ou repetidas nessa forma.

b) As Partes Contratantes ou respectivas subdivisões podem, no entanto, determinar que, nos certificados emitidos no seu território, seja mencionado o ano de fabrico em vez da data da primeira matrícula.

c) Para os automóveis das categorias A e B, definidas nos anexos n.ºs 6 e 7 da presente Convenção, bem como, se possível, para os outros automóveis:

i) O sinal distintivo do Estado de matrícula, definido no anexo n.º 3 da referida Convenção, deve figurar à cabeça do certificado;

ii) As oito menções que qualquer certificado de matrícula deve conter, de acordo com o disposto na alínea a) do presente número, devem ser precedidas ou seguidas, respectivamente, das letras A, B, C, D, E, F, G e H;

iii) O título do certificado de matrícula, inscrito na língua ou nas línguas nacionais do país de matrícula, pode ser precedido ou seguido da menção, em francês, «Certificat d'immatriculation».

d) Para os reboques, incluindo os semi-reboques, que sejam importados temporariamente por um meio de transporte diferente do rodoviário, será considerada suficiente uma fotocópia do certificado de matrícula, autenticada pela autoridade emissora daquele certificado.

2 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente artigo, um veículo articulado que se encontre em circulação internacional beneficiará, desde que não seja dissociado, das disposições da presente Convenção ainda que tenha uma única matrícula e um único certificado para o veículo tractor e para o semi-reboque que o constituam.

3 — Nada na presente Convenção poderá ser interpretado como restringindo o direito das Partes Contratantes e respectivas subdivisões de exigir, em relação a um veículo em circulação internacional que não se encontre matriculado em nome de uma pessoa que nele viaje, prova do direito do condutor à sua detenção.

4 — Recomenda-se que as Partes Contratantes instituíam, caso ainda dele não disponham, um serviço encarregado, a nível nacional ou regional, de matricular os automóveis que se encontrem em circulação e de centralizar, por veículo, as menções constantes de cada certificado de matrícula.

Artigo 36.º

Número de matrícula

1 — Um automóvel em circulação internacional deve apresentar, à frente e à retaguarda, o respectivo número de matrícula; em relação aos motociclos, no entanto, só é obrigatória a apresentação deste número à retaguarda.

2 — Um reboque matriculado deve, em circulação internacional, apresentar, à retaguarda, o respectivo número de matrícula. No caso de um automóvel rebocar um ou mais reboques, o reboque único ou o último, se não estiver matriculado, deve apresentar o número de matrícula do veículo tractor.

3 — A composição e o modo de colocação do número de matrícula referido no presente artigo devem estar de acordo com o disposto no anexo n.º 2 da presente Convenção.

Artigo 37.º

Sinal distintivo do Estado de matrícula

1 — Um automóvel em circulação internacional deve apresentar, na retaguarda, além do respectivo número de matrícula, um sinal distintivo do Estado em que se encontra matriculado.

2 — Um reboque atrelado a um automóvel e que deva, por força do artigo 36.º da presente Convenção, apresentar, à retaguarda, um número de matrícula deve também apresentar, à retaguarda, o sinal distintivo do Estado que emitiu o referido número de matrícula. O disposto no presente número é aplicável mesmo que o reboque esteja matriculado num Estado diferente do de matrícula do automóvel a que se encontre atrelado; se o reboque não se encontrar matriculado, deve apresentar, à retaguarda, o sinal dis-

tintivo do Estado de matrícula do veículo tractor, salvo quando circular dentro deste Estado.

3 — A composição e as modalidades de aposição do sinal distintivo referido no presente artigo devem estar de acordo com o disposto no anexo n.º 3 da presente Convenção.

Artigo 38.º

Marcas de identificação

Cada automóvel e cada reboque em circulação internacional devem apresentar as marcas de identificação previstas no anexo n.º 4 da presente Convenção.

Artigo 39.º

Requisitos técnicos e inspecção dos veículos

1 — Cada automóvel, cada reboque e cada conjunto de veículos em circulação internacional devem satisfazer o disposto no anexo n.º 5 da presente Convenção. Devem, ainda, encontrar-se em boas condições de funcionamento.

2 — As legislações nacionais devem determinar um controlo técnico periódico:

a) Dos automóveis afectos ao transporte de pessoas com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor;

b) Dos automóveis afectos ao transporte de mercadorias cujo peso bruto seja superior a 3500 kg, bem como dos reboques concebidos para serem atrelados aos referidos veículos.

3 — As legislações nacionais alargarão, tanto quanto possível, o disposto no n.º 2 a outras categorias de veículos.

Artigo 40.º

Disposições transitórias

1 — Durante um período de 10 anos a partir da entrada em vigor da presente Convenção nos termos do n.º 1 do artigo 47.º, os reboques em circulação internacional beneficiarão das disposições da presente Convenção, qualquer que seja o seu peso bruto e ainda que não se encontrem matriculados.

2 — O certificado de matrícula deve estar de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 35.º no prazo de cinco anos após a sua entrada em vigor. Os certificados emitidos até ao final deste prazo serão mutuamente reconhecidos até à data limite de validade que deles constar.

CAPÍTULO IV

Condutores de automóveis

Artigo 41.º

Títulos de condução

1 — a) O condutor de um automóvel deve possuir um título de condução.

b) As Partes Contratantes comprometem-se a assegurar que os títulos de condução só sejam emitidos após verificação, pelas autoridades competentes, que o condutor possui os conhecimentos e a capacidade necessários.

c) A legislação nacional deve fixar as condições para obtenção de um título de condução.

d) Nenhuma disposição da presente Convenção poderá ser interpretada como impedindo as Partes Contratantes ou

respectivas subdivisões de exigir títulos de condução para os outros veículos a motor e para os ciclomotores.

2 — As Partes Contratantes reconhecerão:

a) Qualquer título nacional redigido na sua língua ou numa das suas línguas nacionais, ou, se não estiver redigido nessa língua, acompanhado de uma tradução devidamente certificada;

b) Qualquer carta de condução nacional conforme com o disposto no anexo n.º 6 da presente Convenção;

c) Ou qualquer licença internacional conforme com o disposto no anexo n.º 7 da presente Convenção;

como válida para conduzir, no respectivo território, um veículo incluído numa das categorias abrangidas pelo título, desde que este se encontre válido e tenha sido emitido por outra Parte Contratante ou uma das suas subdivisões ou por uma associação autorizada, para o efeito, por essa outra Parte Contratante ou uma das suas subdivisões. O disposto no presente número não é aplicável às licenças de aprendizagem.

3 — Sem prejuízo do disposto no número anterior:

a) Quando a validade do título de condução se encontrar condicionada, por menção especial, ao uso, pelo seu titular, de certos aparelhos ou a determinadas adaptações do veículo em função de deficiências físicas do condutor, aquele título só será considerado válido se tais prescrições forem cumpridas;

b) As Partes Contratantes podem recusar o reconhecimento da validade, no respectivo território, de qualquer título de condução cujo titular tenha idade inferior a 18 anos;

c) As Partes Contratantes podem recusar o reconhecimento da validade, no respectivo território, para a condução dos automóveis ou dos conjuntos de veículos das categorias C, D e E previstas nos anexos n.ºs 6 e 7 da presente Convenção, de qualquer título de condução cujo titular tenha idade inferior a 21 anos.

4 — As Partes Contratantes podem prever, na respectiva legislação nacional, uma subdivisão das categorias previstas nos anexos n.ºs 6 e 7 da presente Convenção. No caso de o título de condução ser limitado a certos veículos de uma categoria, deverá ser junto um número à letra que designa aquela categoria e a natureza dessa limitação deve ser mencionada no título de condução.

5 — Para os efeitos do disposto no n.º 2 e na alínea c) do n.º 3 do presente artigo:

a) A um automóvel da categoria B, prevista nos anexos n.ºs 6 e 7 da presente Convenção, pode ser atrelado um reboque ligeiro; pode igualmente ser-lhe atrelado um reboque cujo peso bruto seja superior a 750 kg mas que não exceda a tara do automóvel desde que a soma dos pesos brutos dos veículos assim atrelados não seja superior a 3500 kg;

b) A um automóvel das categorias C ou D, previstas nos anexos n.ºs 6 e 7 da presente Convenção, pode ser atrelado um reboque ligeiro sem que o conjunto daí resultante deixe de pertencer às categorias C ou D.

6 — Só pode ser concedida uma licença internacional a quem for titular de uma carta de condução nacional emitida com satisfação dos requisitos mínimos estabelecidos pela presente Convenção. O seu período de validade não pode ultrapassar o da carta nacional correspondente, cujo número deverá figurar na licença internacional.

7 — O disposto no presente artigo não obriga as Partes Contratantes:

a) A reconhecer a validade dos títulos, nacionais ou internacionais, que tenham sido emitidos no território de outra Parte Contratante a favor de pessoas que tivessem residência habitual no seu território no momento da emissão ou cuja residência habitual tenha sido transferida para o seu território após essa emissão;

b) A reconhecer a validade dos títulos referidos que tenham sido emitidos a favor de condutores cuja residência habitual, no momento da emissão, não fosse no território dessa emissão ou cuja residência tenha sido transferida, após a mesma emissão, para outro território.

Artigo 42.º

Suspensão da validade dos títulos de condução

1 — As Partes Contratantes ou as respectivas subdivisões podem retirar a um condutor o direito de utilizar, no seu território, o respectivo título de condução, nacional ou internacional, se ele praticar, nesse território, uma infracção susceptível de acarretar, de acordo com a sua legislação, a apreensão desse título. Nesse caso, a autoridade competente da Parte Contratante ou de uma das respectivas subdivisões que retirou o direito de utilizar o título poderá:

a) Apreender e reter o título até expirar o período durante o qual foi retirado o direito de o utilizar ou até à saída do condutor do seu território, se esta ocorrer antes de findo aquele período;

b) Informar a autoridade emissora ou em cujo nome foi emitido o título da retirada do direito de utilização desse título;

c) No caso de uma licença internacional, registar no espaço previsto para o efeito a menção de que a licença deixou de ser válida no seu território;

d) No caso de não ter utilizado o procedimento previsto na alínea a) do presente número, completar a comunicação referida na alínea b) com o pedido à entidade emissora do título ou em cujo nome este tenha sido emitido de que avise o interessado da decisão contra ele tomada.

2 — As Partes Contratantes diligenciarão notificar os interessados das decisões que lhes tenham sido comunicadas de acordo com o procedimento referido na alínea d) do n.º 1 do presente artigo.

3 — Nada na presente Convenção poderá ser interpretado como proibindo as Partes Contratantes ou alguma das respectivas subdivisões de impedir um condutor que possua um título de condução, nacional ou internacional, de conduzir, se for evidente ou se encontrar provado que o seu estado não lhe permite exercer a condução com segurança ou se o direito de conduzir lhe foi retirado no Estado onde tem a sua residência habitual.

Artigo 43.º

Disposições transitórias

1 — As licenças internacionais de condução conformes com o disposto na Convenção sobre a Circulação Rodoviária, feita em Genebra em 19 de Setembro de 1949, e emitidas durante os cinco anos após a entrada em vigor da presente Convenção nos termos do n.º 1 do artigo 47.º, serão, para os efeitos do disposto nos artigos 41.º e 42.º

desta Convenção, equiparadas às licenças internacionais de condução nela previstas.

2 — As cartas de condução nacionais devem ser adaptadas às prescrições da emenda ao anexo n.º 6 no prazo de cinco anos a contar da sua entrada em vigor. Os títulos emitidos até ao final deste prazo serão mutuamente reconhecidos até à data limite de validade que deles constar.

CAPÍTULO V

Requisitos de admissão dos velocípedes e ciclomotores em circulação internacional

Artigo 44.º

1 — Os velocípedes sem motor em circulação internacional devem:

a) Possuir um travão eficiente;

b) Estar equipados com uma campainha susceptível de ser ouvida a uma distância suficiente e não possuir qualquer outro avisador sonoro;

c) Estar equipados com um dispositivo reflector vermelho à retaguarda e com dispositivos que permitam apresentar uma luz branca ou amarela para a frente e uma luz vermelha para a retaguarda.

2 — No território das Partes Contratantes que não tenham feito, de acordo com o n.º 2 do artigo 54.º da presente Convenção, uma declaração equiparando os ciclomotores aos motociclos, os ciclomotores em circulação internacional devem:

a) Possuir dois travões independentes;

b) Estar equipados com uma campainha ou qualquer avisador sonoro, susceptível de ser ouvido a uma distância suficiente;

c) Estar equipados com um dispositivo silenciador do escape que seja eficaz;

d) Estar equipados com dispositivos que permitam apresentar uma luz branca ou amarela para a frente, bem como uma luz vermelha e um reflector vermelho para a retaguarda;

e) Apresentar a marca de identificação prevista no anexo n.º 4 da presente Convenção.

3 — No território das Partes Contratantes que tenham feito, de acordo com o n.º 2 do artigo 54.º da presente Convenção, uma declaração equiparando os ciclomotores aos motociclos, os requisitos a satisfazer para admissão dos ciclomotores em circulação internacional são os que se encontram previstos para os motociclos no anexo n.º 5 da mesma Convenção.

CAPÍTULO VI

Disposições finais

Artigo 45.º

1 — A presente Convenção estará aberta, na sede da Organização das Nações Unidas em Nova Iorque, até 31 de Dezembro de 1969, para assinatura por todos os Estados membros da Organização das Nações Unidas ou de qualquer das suas instituições especializadas ou da Agência Internacional de Energia Atómica ou Partes do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça e por qualquer outro

Estado convidado pela Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas a tornar-se Parte da referida Convenção.

2 — A presente Convenção é sujeita a ratificação. Os instrumentos de ratificação serão depositados junto do Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

3 — A presente Convenção permanecerá aberta para adesão de qualquer dos Estados referidos no n.º 1 do presente artigo. Os instrumentos de adesão serão depositados junto do Secretário-Geral.

4 — No momento da assinatura da presente Convenção ou do depósito do seu instrumento de ratificação ou de adesão, cada Estado notificará o Secretário-Geral do sinal distintivo que adoptou para apor, em circulação internacional, nos veículos que matriculou, de acordo com o disposto no anexo n.º 3 da presente Convenção. Por meio de outra notificação dirigida ao Secretário-Geral, qualquer Estado pode mudar um sinal distintivo que tenha anteriormente escolhido.

Artigo 46.º

1 — Qualquer Estado poderá, no momento em que assinar ou ratificar a presente Convenção ou a ela aderir, ou em qualquer momento posterior, declarar, por meio de notificação dirigida ao Secretário-Geral, que a Convenção se tornará aplicável a todos ou a qualquer dos territórios cujas relações internacionais ele assegure. A Convenção tornar-se-á aplicável ao território ou territórios designados na notificação 30 dias após a data de recepção desta pelo Secretário-Geral ou, se posterior, na data de entrada em vigor da Convenção para o Estado que fizer a notificação.

2 — Qualquer Estado que tenha feito uma declaração ao abrigo do n.º 1 do presente artigo poderá, em qualquer momento posterior, declarar, por meio de notificação dirigida ao Secretário-Geral, que a Convenção deixará de ser aplicável ao território designado nessa notificação e a Convenção deixará de ser aplicável ao referido território um ano após a data de recepção da mesma notificação pelo Secretário-Geral.

3 — Qualquer Estado que faça uma notificação ao abrigo do n.º 1 do presente artigo notificará o Secretário-Geral do sinal ou sinais distintivos que adoptou, de acordo com o disposto no anexo n.º 3 da presente Convenção, para serem apostos, em circulação internacional, nos veículos matriculados no território ou territórios interessados. Mediante outra notificação dirigida ao Secretário-Geral, qualquer Estado pode mudar o sinal distintivo que anteriormente adoptou.

Artigo 47.º

1 — A presente Convenção entrará em vigor 12 meses após a data de depósito do 15.º instrumento de ratificação ou de adesão.

2 — Para cada Estado que ratifique a presente Convenção ou a ela adira após o depósito do 15.º instrumento de ratificação ou de adesão, a Convenção entrará em vigor 12 meses após a data do depósito, por esse Estado, do seu instrumento de ratificação ou de adesão.

Artigo 48.º

Com a sua entrada em vigor, a presente Convenção revogará e substituirá, nas relações entre as Partes Contratantes, a Convenção Internacional Relativa à Circulação Automóvel e a Convenção Internacional Relativa à Circulação Rodoviária, ambas assinadas em Paris em 24 de Abril de 1926, a Convenção sobre a Regulamentação da Circulação Automóvel Interamericana, aberta para assinatura em

Washington em 15 de Dezembro de 1943, e a Convenção sobre a Circulação Rodoviária, aberta para assinatura em Genebra em 19 de Setembro de 1949.

Artigo 49.º

1 — Após um ano de vigência da presente Convenção, qualquer Parte Contratante poderá propor uma ou mais emendas à mesma Convenção. O texto de qualquer proposta de emenda, acompanhado de uma exposição de motivos, será dirigido ao Secretário-Geral, que o comunicará a todas as Partes Contratantes. As Partes Contratantes terão a possibilidade de o informar, no prazo de 12 meses após a data dessa comunicação, se elas: *a)* aceitam a emenda; ou *b)* a rejeitam; ou *c)* desejam a convocação de uma conferência para a analisar. O Secretário-Geral transmitirá igualmente o texto da proposta de emenda a todos os Estados referidos no n.º 1 do artigo 45.º da presente Convenção.

2 — *a)* Será considerada aceite qualquer proposta de emenda comunicada nos termos do disposto no número anterior se, durante o prazo de 12 meses referido no mesmo número, menos de um terço das Partes Contratantes informar o Secretário-Geral que rejeita a emenda ou que deseja a convocação de uma conferência para a analisar. O Secretário-Geral notificará todas as Partes Contratantes de cada aceitação ou rejeição da proposta de emenda e dos pedidos de convocação de uma conferência. Se o número total de rejeições e de pedidos recebidos durante o mesmo período de 12 meses for menor que um terço do total de Partes Contratantes, o Secretário-Geral notificará todas as Partes Contratantes de que a emenda entrará em vigor, decorridos que sejam 6 meses após o termo do prazo de 12 meses referido no número anterior, para todas as Partes Contratantes, com excepção das que, durante aquele prazo, tenham rejeitado a emenda ou solicitado a convocação de uma conferência para a sua análise.

b) Qualquer Parte Contratante que, durante o referido período de 12 meses, tenha rejeitado uma proposta de emenda ou solicitado a convocação de uma conferência para a analisar poderá, em qualquer momento após o termo desse prazo, notificar o Secretário-Geral de que aceita a emenda e o Secretário-Geral comunicará esta notificação a todas as outras Partes Contratantes. A emenda entrará em vigor para as Partes Contratantes que tenham notificado da sua aceitação seis meses após a recepção da notificação pelo Secretário-Geral.

3 — O Secretário-geral convocará uma conferência com o fim de analisar a proposta de emenda ou qualquer outra que lhe seja submetida nos termos do n.º 4 do presente artigo se aquela proposta não for aceite nos termos do disposto no n.º 2 deste artigo e se, durante o prazo de 12 meses referido no n.º 1 do mesmo artigo, menos de metade do total das Partes Contratantes informarem o Secretário-Geral que rejeitam a proposta de emenda e, pelo menos, um terço das mesmas Partes mas não menos de 10, o informarem que a aceitam ou desejam a convocação de uma conferência para a analisar.

4 — Se for convocada uma conferência nos termos do disposto no n.º 3 do presente artigo, o Secretário-Geral convidará para a mesma todos os Estados referidos no n.º 1 do artigo 45.º da presente Convenção. Solicitará ainda a todos os Estados convidados que lhe apresentem, o mais tardar até seis meses antes da data da abertura, todas as propostas que desejem ver analisadas igualmente pela conferência além da proposta de emenda e comunicará essas propostas

a todos os Estados convidados para aquela conferência pelo menos três meses antes da referida data.

5 — a) Qualquer emenda à presente Convenção será considerada aceite se tiver sido aprovada por uma maioria de dois terços dos Estados representados na conferência, desde que nesta maioria se incluam, pelo menos, dois terços das Partes Contratantes representadas na mesma conferência. O Secretário-Geral notificará todas as Partes Contratantes da aprovação da emenda, a qual entrará em vigor, 12 meses após a data da referida notificação, para todas as referidas Partes, com excepção das que, durante o mesmo prazo, tenham notificado o Secretário-Geral de que rejeitam aquela emenda.

b) Qualquer Parte Contratante que tenha rejeitado uma emenda durante o referido prazo de 12 meses poderá, em qualquer altura, notificar o Secretário-Geral de que a aceita e este comunicará aquela notificação a todas as outras Partes Contratantes. A emenda entrará em vigor para a Parte Contratante que notificou da sua aceitação seis meses após a data de recepção da notificação pelo Secretário-Geral ou no final do referido prazo de 12 meses, se este ocorrer posteriormente.

6 — Se a proposta de emenda não for considerada aceite nos termos do n.º 2 do presente artigo e não se reunirem as condições estabelecidas no n.º 3 do mesmo artigo para a convocação de uma conferência, será considerada rejeitada.

Artigo 50.º

Qualquer Parte Contratante poderá denunciar a presente Convenção por meio de notificação escrita dirigida ao Secretário-Geral. A denúncia produzirá efeitos um ano após a data de recepção da notificação pelo Secretário-Geral.

Artigo 51.º

A presente Convenção deixará de vigorar se o número de Partes Contratantes for inferior a cinco durante um período qualquer de 12 meses consecutivos.

Artigo 52.º

Qualquer diferendo entre duas ou mais Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação da presente Convenção, que as Partes não tenham conseguido resolver através de negociação ou de outro meio, poderá ser apresentado para decisão, a pedido de qualquer das Partes Contratantes interessadas, ao Tribunal Internacional de Justiça.

Artigo 53.º

Nenhuma disposição da presente Convenção poderá ser interpretada como impedindo uma Parte Contratante de tomar as medidas, compatíveis com as disposições da Carta das Nações Unidas e limitadas às exigências da situação, que ela considere necessárias para a sua segurança externa ou interna.

Artigo 54.º

1 — Qualquer Estado poderá, no momento em que assinar a presente Convenção ou depositar o seu instrumento de ratificação ou de adesão, declarar que não se considera vinculado pelo artigo 52.º da mesma Convenção. As outras Partes Contratantes não ficarão vinculadas pelo artigo 52.º em relação a qualquer das Partes Contratantes que tenha feito tal declaração.

2 — Na ocasião do depósito do seu instrumento de ratificação ou de adesão, qualquer Estado pode declarar, por meio de notificação dirigida ao Secretário-Geral, que equipará os ciclomotores aos motociclos para efeitos de aplicação da presente Convenção [alínea n) do artigo 1.º].

Em qualquer altura, qualquer Estado poderá, posteriormente, retirar a sua declaração, por meio de notificação dirigida ao Secretário-Geral.

3 — As declarações previstas no n.º 2 do presente artigo produzirão efeitos seis meses após a data de recepção da notificação pelo Secretário-Geral ou na data em que a Convenção entrar em vigor para o Estado que fez a notificação, se for posterior àquela.

4 — Qualquer modificação de um sinal distintivo anteriormente adoptado e notificado de acordo com o n.º 4 do artigo 45.º ou com o n.º 3 do artigo 46.º da presente Convenção produzirá efeitos três meses após a data de recepção da respectiva notificação pelo Secretário-Geral.

5 — São permitidas reservas à presente Convenção, além da prevista no n.º 1 do presente artigo, desde que sejam formuladas por escrito e, se formuladas antes do depósito do instrumento de ratificação ou de adesão, que sejam confirmadas no referido instrumento. O Secretário-Geral comunicará essas reservas a todos os Estados referidos no n.º 1 do artigo 45.º da presente Convenção.

6 — Qualquer Parte Contratante que tenha formulado uma reserva ou feito uma declaração ao abrigo dos n.ºs 1 ou 4 do presente artigo, poderá, em qualquer ocasião, retirá-la através de notificação dirigida ao Secretário-Geral.

7 — Uma reserva efectuada de acordo com o n.º 5 do presente artigo:

a) Modifica, para a Parte Contratante que formular a referida reserva e na medida desta, as disposições da Convenção a que se reporta;

b) Modifica as mesmas disposições e na mesma medida para as outras Partes Contratantes nas suas relações com a Parte Contratante que notificou da reserva.

Artigo 55.º

Além das declarações, notificações e comunicações previstas nos artigos 49.º e 54.º da presente Convenção, o Secretário-Geral notificará todos os Estados referidos no n.º 1 do artigo 45.º de:

a) Assinaturas, ratificações e adesões nos termos do artigo 45.º;

b) Notificações e declarações nos termos do n.º 4 do artigo 45.º e do artigo 46.º;

c) Datas de entrada em vigor da presente Convenção ao abrigo do artigo 47.º;

d) Data de entrada em vigor das emendas à presente Convenção de acordo com os n.ºs 2 e 5 do artigo 49.º;

e) Denúncias nos termos do artigo 50.º;

f) Cessação de vigência da presente Convenção nos termos do artigo 51.º

Artigo 56.º

O original da presente Convenção, feita num único exemplar e cujos textos nas línguas chinesa, espanhola, francesa, inglesa e russa fazem igualmente fé, será depositado junto do Secretário-Geral da Organização das Nações

Unidas, que do mesmo enviará cópias certificadas a todos os Estados referidos no n.º 1 do artigo 45.º da presente Convenção.

Em fé do que os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados pelos respectivos Governos, assinaram a presente Convenção.

Feita em Viena em 8 de Novembro de 1968.

ANEXOS

ANEXO N.º 1

Excepções à obrigação de admitir automóveis e seus reboques em circulação internacional

1 — As Partes Contratantes podem não admitir no respectivo território, em circulação internacional, os automóveis, seus reboques e conjuntos de veículos cujos pesos, totais ou por eixo, ou cujas dimensões excedam os limites fixados na respectiva legislação nacional para os veículos matriculados no seu território. As Partes Contratantes em cujos territórios houver circulação internacional de veículos pesados diligenciarão concluir acordos regionais que permitam o acesso às vias da região, em circulação internacional, com excepção das que possuam características inadequadas, de veículos e conjuntos de veículos cujos pesos e dimensões não excedam os valores fixados nos referidos acordos.

2 — Para os efeitos do n.º 1 do presente anexo, não será considerada como excedendo a largura máxima autorizada a saliência:

- a) Dos pneus, na proximidade da zona de contacto com o solo e das ligações dos indicadores de pressão;
- b) Dos dispositivos antiderrapantes instalados nas rodas;
- c) Dos espelhos retrovisores construídos de modo a poderem, sob o efeito de uma pressão moderada, ceder nos dois sentidos até se conterem na largura máxima autorizada;
- d) Dos indicadores de mudança de direcção laterais e das luzes delimitadoras, desde que a saliência não exceda alguns centímetros;
- e) Dos selos aduaneiros apostos sobre a carga e dos dispositivos de fixação e de protecção dos referidos selos.

3 — As Partes Contratantes podem recusar a admissão no respectivo território, em circulação internacional, dos seguintes conjuntos de veículos, na medida em que a legislação nacional proíba a sua circulação:

- a) Motociclos com reboques;
- b) Conjuntos formados por um automóvel com vários reboques;
- c) Veículos articulados destinados ao transporte de pessoas.

4 — As Partes Contratantes podem recusar a admissão no respectivo território, em circulação internacional, dos automóveis e reboques que beneficiem das excepções previstas no n.º 60 do anexo n.º 5 da Convenção.

5 — As Partes Contratantes podem não admitir no respectivo território, em circulação internacional, os ciclomotores e os motociclos cujos condutores e, se for o caso, passageiros não disponham de capacete de protecção.

6 — As Partes Contratantes podem condicionar a admissão no respectivo território, em circulação internacional, de qualquer automóvel que não seja ciclomotor ou motociclo

com duas rodas sem carro lateral, à existência, a bordo do mesmo, de um dispositivo, previsto no n.º 56 do anexo n.º 5 da Convenção e destinado a avisar do perigo constituído pelo veículo quando imobilizado na faixa de rodagem.

7 — As Partes Contratantes podem condicionar a admissão a certas vias difíceis ou a regiões de relevo difícil do respectivo território, em circulação internacional, dos automóveis com peso bruto superior a 3500 kg à satisfação de requisitos especiais impostos pela sua legislação para admissão a essas vias ou regiões dos veículos com o mesmo peso bruto e por elas matriculados.

8 — As Partes Contratantes podem recusar a admissão no respectivo território, em circulação internacional, de qualquer automóvel equipado com luzes de cruzamento de feixes assimétricos se a regulação dos feixes não estiver adaptada ao sentido de trânsito nesse território.

9 — As Partes Contratantes podem recusar a admissão no respectivo território, em circulação internacional, de qualquer automóvel ou qualquer reboque atrelado a um automóvel que apresente um sinal distintivo diferente do previsto no artigo 37.º da presente Convenção.

ANEXO N.º 2

Número de matrícula dos automóveis e seus reboques em circulação internacional

1 — O número de matrícula referido nos artigos 35.º e 36.º da Convenção deve ser composto quer por numerais, quer por numerais e letras. Os numerais devem ser algarismos e as letras em caracteres latinos maiúsculos. Podem, no entanto, ser utilizados outros numerais ou caracteres, caso em que o número de matrícula deve ser repetido em algarismos e caracteres latinos maiúsculos.

2 — O número de matrícula deve ser composto e colocado de modo a ser legível, durante o dia e com bom tempo, à distância mínima de 40 m por um observador colocado no eixo longitudinal do veículo, com este imobilizado; as Partes Contratantes podem, no entanto, em relação aos veículos que matriculem, reduzir esta distância mínima de legibilidade para os motociclos e para certas espécies de automóveis nos quais seria difícil dar aos números de matrícula as dimensões suficientes para serem legíveis a 40 m.

3 — Quando o número de matrícula for inscrito numa placa especial, esta deve ser lisa e fixada numa posição vertical ou sensivelmente vertical e perpendicularmente ao plano longitudinal de simetria do veículo. Quando o número for colocado ou pintado no veículo, a superfície sobre a qual for colocado ou pintado deve ser lisa e vertical ou quase lisa e vertical e situar-se perpendicularmente ao plano longitudinal de simetria do veículo.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 32.º, a placa ou a superfície na qual for colocado ou pintado o número de matrícula pode ser em material reflector.

ANEXO N.º 3

Sinal distintivo dos automóveis e seus reboques em circulação internacional

1 — O sinal distintivo referido no artigo 37.º da Convenção deve ser composto por de uma a três letras em caracteres latinos maiúsculos. As letras terão a altura mínima de 0,08 m e os respectivos traços a espessura mínima de 0,01 m. As letras serão pintadas a negro sobre um fundo branco com a forma de uma elipse com o eixo maior na horizontal.

2 — Quando o sinal distintivo tiver uma única letra o eixo maior da elipse pode ser vertical.

3 — O sinal distintivo não deve ser incorporado no número de matrícula, nem colocado de modo a ser confundido com este ou a prejudicar a sua legibilidade.

4 — Nos motociclos e nos seus reboques, as dimensões mínimas dos eixos da elipse serão de 0,175 m e 0,115 m. Nos restantes automóveis e seus reboques as dimensões mínimas dos eixos da elipse serão:

a) 0,24 m e 0,145 m se o sinal distintivo for composto por três letras;

b) 0,175 m e 0,115 m se o sinal distintivo for composto por menos de três letras.

5 — É aplicável à colocação do sinal distintivo nos veículos o disposto no n.º 3 do anexo n.º 2.

ANEXO N.º 4

Marcas de identificação dos automóveis e seus reboques em circulação internacional

1 — As marcas de identificação abrangem:

a) Para os automóveis:

i) O nome ou a marca do construtor do veículo;

ii) No quadro ou, na sua falta, na carroçaria, o número de fabrico ou o número de série do construtor;

iii) No motor, o respectivo número de fabrico sempre que este for colocado pelo construtor;

b) Para os reboques, as indicações mencionadas nas alíneas i) e ii) anteriores;

c) Para os ciclomotores, a indicação da cilindrada e a marca «CM».

2 — As marcas referidas no n.º 1 do presente anexo devem ser colocadas em locais acessíveis e ser de fácil leitura; devem ainda ser de difícil alteração ou supressão. As letras e os numerais incluídos nas marcas serão unicamente em caracteres latinos ou em cursivo inglês e em algarismos ou repetidas desta forma.

ANEXO N.º 5

Requisitos técnicos relativos a automóveis e seus reboques

1 — Sem prejuízo do disposto na alínea a) do n.º 2 do artigo 3.º e no n.º 1 do artigo 39.º da presente Convenção, qualquer Parte Contratante pode impor regras que completem ou sejam mais exigentes que as previstas no presente anexo em relação aos automóveis que matricule e aos reboques que autorize a circular de acordo com a respectiva legislação nacional. Todos os veículos em circulação internacional devem satisfazer os requisitos técnicos em vigor no respectivo país de matrícula quando colocados em serviço pela primeira vez.

2 — Para os efeitos do presente anexo, o termo «reboque» só se aplica aos reboques destinados a ser atrelados a um automóvel.

3 — As Partes Contratantes que, de acordo com a alínea n) do artigo 1.º da Convenção, tenham declarado desear equiparar a motociclos os veículos com três rodas e com tara não superior a 400 kg, devem sujeitar estes últimos às regras estabelecidas no presente anexo tanto para os motociclos como para os outros automóveis.

CAPÍTULO I

Travagem

4 — Para os efeitos do presente capítulo:

a) O termo «rodas de um eixo» designa as rodas simétricas, ou aproximadamente simétricas, em relação ao plano longitudinal de simetria do veículo, ainda que não montadas num mesmo eixo (um eixo duplo é considerado como dois eixos);

b) O termo «travão de serviço» designa o dispositivo utilizado normalmente para afrouxar e imobilizar o veículo;

c) O termo «travão de estacionamento» designa o dispositivo utilizado para manter imobilizado o veículo na ausência do condutor ou, tratando-se de um reboque, quando este estiver desatrelado;

d) O termo «travão de emergência» designa o dispositivo destinado a afrouxar e a imobilizar o veículo em caso de avaria do travão de serviço.

A — Travagem de automóveis que não sejam motociclos

5 — Um automóvel que não seja motociclo deve estar equipado com travões que possam ser accionados facilmente pelo condutor instalado no respectivo lugar. Estes travões devem ser capazes de assegurar as seguintes três funções de travagem:

a) Um travão de serviço que permita afrouxar o veículo e imobilizá-lo com segurança, rapidez e eficácia em quaisquer condições de carga e de inclinação, ascendente ou descendente, da via em que transite;

b) Um travão de estacionamento que permita manter o veículo imóvel, em quaisquer condições de carga, numa inclinação acentuada, ascendente ou descendente, com as superfícies activas do travão permanentemente em posição de travagem por actuação de um dispositivo de acção puramente mecânica;

c) Um travão de emergência que permita afrouxar e imobilizar o veículo, em quaisquer condições de carga, num espaço razoável, mesmo no caso de falha do travão de serviço.

6 — Sem prejuízo do disposto no n.º 5 do presente anexo, os dispositivos que assegurem as três funções de travagem (travões de serviço, de emergência e de estacionamento) podem ter partes comuns; a combinação dos comandos só é admitida desde que permaneçam, pelo menos, dois comandos separados.

7 — O travão de serviço deve actuar sobre todas as rodas do veículo.

8 — O travão de emergência deve ser capaz de actuar sobre, pelo menos, uma roda de cada lado do plano longitudinal de simetria do veículo; esta disposição aplica-se também ao travão de estacionamento.

9 — O travão de serviço e o de estacionamento devem actuar sobre superfícies de travagem ligadas às rodas de modo permanente através de componentes suficientemente fortes.

10 — Nenhuma superfície de travagem deve ser separável das rodas. No entanto, essa separação é permitida para certas superfícies de travagem, desde que:

a) Seja apenas momentânea, como por exemplo, durante uma mudança de transmissão;

b) Na medida em que se exerça em relação ao travão de estacionamento, só seja possível por acção do condutor; e

c) Na medida em que se exerça em relação ao travão de serviço ou ao travão de emergência, a acção de travagem possa continuar a ter a eficácia prescrita no n.º 5 do presente anexo.

10-A — O conjunto dos dispositivos do veículo que contribuam para a travagem deve ser concebido e construído de modo que a eficácia do travão de serviço seja garantida após uma acção prolongada ou repetida.

10-B — A acção do travão de serviço deve ser sincronizada e distribuída de modo adequado entre os diferentes eixos do veículo.

10-C — Se a acção de comando do travão de serviço for assistida, parcial ou totalmente, por uma fonte de energia diferente da energia muscular do condutor, deve ser garantida a possibilidade de imobilizar o veículo numa distância razoável mesmo no caso de falha dessa fonte de energia.

B — Travagem de reboques

11 — Sem prejuízo do disposto na alínea c) do n.º 17 do presente anexo, um reboque que não seja um reboque ligeiro deve estar equipado com travões do modo seguinte:

a) Um travão de serviço que permita afrouxar o veículo e imobilizá-lo com segurança, rapidez e eficácia, em quaisquer condições de carga e de inclinação, ascendente ou descendente, da via em que transite;

b) Um travão de estacionamento que permita manter o veículo imóvel, em quaisquer condições de carga, numa inclinação acentuada, ascendente ou descendente, com as superfícies activas do travão permanecendo em posição de travagem por actuação de um dispositivo de acção puramente mecânica. Esta disposição não é aplicável aos reboques que não possam ser desatrelados do veículo tractor sem o uso de ferramentas, desde que as exigências relativas ao travão de estacionamento sejam cumpridas para o conjunto de veículos.

12 — Os dispositivos que assegurem as duas funções de travagem (serviço e estacionamento) podem ter partes comuns.

13 — O travão de serviço deve actuar sobre todas as rodas do reboque. A acção do travão de serviço deve ser sincronizada e distribuída de modo adequado entre as diferentes rodas do reboque.

14 — O travão de serviço deve poder ser accionado pelo comando do travão de serviço do veículo tractor; no entanto, se o peso bruto do reboque não for superior a 3500 kg, o travão pode ser concebido para, durante a marcha, só actuar por simples aproximação do reboque ao veículo tractor (travagem por inércia).

15 — O travão de serviço e o de estacionamento devem actuar sobre superfícies de travagem ligadas às rodas de modo permanente através de componentes suficientemente fortes.

16 — Os dispositivos de travagem devem assegurar a imobilização automática do reboque em caso de rotura do dispositivo de atrelagem durante a marcha. No entanto, esta disposição não é aplicável aos reboques com um só eixo ou com dois eixos com menos de um metro de intervalo entre si, desde que o respectivo peso bruto não exceda 1500 kg e, salvo os semi-reboques, estejam equipados, além do dispositivo de atrelagem, com uma ligação secundária.

C — Travagem de conjuntos de veículos

17 — Além do disposto nas partes A e B do presente capítulo relativamente a veículos isolados (automóveis e reboques) será aplicável aos conjuntos formados por esses veículos o seguinte:

a) Os dispositivos de travagem existentes em cada um dos veículos componentes devem ser compatíveis;

b) A actuação do travão de serviço deve ser adequadamente distribuída e sincronizada entre os veículos que compõem o conjunto;

c) O peso bruto de um reboque desprovido de um travão de serviço não deve ser superior a metade da soma da tara do veículo tractor e do peso do condutor.

D — Travagem de motociclos

18 — a) Um motociclo deve estar equipado com dois dispositivos de travagem, um dos quais deve actuar, pelo menos, sobre a roda ou rodas da retaguarda e o outro, pelo menos, sobre a roda ou rodas da frente; se for atrelado um carro lateral ao motociclo não é exigida a travagem da respectiva roda. Estes dispositivos de travagem devem permitir afrouxar o motociclo e imobilizá-lo com segurança, rapidez e eficácia, em quaisquer condições de carga e de inclinação, ascendente ou descendente, da via em que transite.

b) Além dos dispositivos previstos na alínea a) do presente número, os motociclos com três rodas em posição simétrica relativamente ao plano longitudinal de simetria do veículo devem estar equipados com um travão de estacionamento que satisfaça os requisitos enunciados na alínea b) do n.º 5 do presente anexo.

CAPÍTULO II

Dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos veículos

19 — Para os efeitos do presente capítulo, o termo:

«Luz de estrada» designa a luz que serve para iluminar a via a uma grande distância para a frente do veículo;

«Luz de cruzamento» designa a luz que serve para iluminar a via à frente do veículo sem encandear nem incomodar indevidamente os condutores que venham em sentido contrário e os outros utentes da via;

«Luz de presença da frente» designa a luz que serve para indicar a presença e a largura do veículo quando visto de frente;

«Luz de presença da retaguarda» designa a luz que serve para indicar a presença e a largura do veículo quando visto da retaguarda;

«Luz de travagem» designa a luz que serve para indicar aos outros utentes da via que se encontrem atrás do veículo que o seu condutor está a accionar o travão de serviço;

«Luz de nevoeiro da frente» designa a luz que serve para melhorar a iluminação da via em caso de nevoeiro cerrado, queda de neve, chuva intensa ou de condições análogas;

«Luz de nevoeiro da retaguarda» designa a luz que serve para tornar o veículo mais visível quando visto por trás, em caso de nevoeiro cerrado, queda de neve, chuva intensa ou de condições análogas;

«Luz de marcha atrás» designa a luz que serve para iluminar a via à retaguarda do veículo e para avisar os outros utentes da via que o veículo faz ou vai fazer marcha atrás;

«Luz indicadora de mudança de direcção» designa a luz que serve para indicar aos outros utentes da via que o condutor tem a intenção de mudar de direcção para a direita ou para a esquerda;

«Luz de estacionamento» designa a luz que serve para indicar a presença de um veículo estacionado; pode substituir as luzes de presença da frente e da retaguarda;

«Luz delimitadora» designa a luz instalada junto da extremidade lateral máxima e o mais próximo possível do cimo do veículo e destinada a indicar nitidamente a largura máxima desse veículo. Este sinal destina-se a completar, para determinados veículos a motor e reboques, as luzes de presença, chamando especial atenção para as suas dimensões;

«Luzes avisadoras de perigo» designa o sinal dado pelo funcionamento simultâneo de todas as luzes indicadoras de mudança de direcção;

«Luz de presença lateral» designa a luz instalada no flanco do veículo e que serve para indicar a presença do veículo quando visto de lado;

«Luz especial» designa uma luz destinada a sinalizar seja um veículo prioritário, seja um veículo ou um grupo de veículos cuja presença na via imponha precauções especiais aos outros utentes, designadamente comboios de veículos, veículos de dimensões excepcionais e veículos ou máquinas afectos à construção ou manutenção das vias;

«Dispositivo de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda» designa o dispositivo que serve para assegurar a iluminação do espaço destinado à chapa de matrícula da retaguarda e que pode ser constituído por diversos elementos ópticos;

«Luz de dia» designa a luz destinada a tornar mais visível de frente, durante o dia, um veículo em marcha;

«Reflector» designa um dispositivo que serve para indicar a presença de um veículo por reflexão da luz proveniente de uma fonte luminosa não ligada a esse veículo;

«Superfície iluminante» designa a projecção ortogonal da superfície efectiva de emissão da luz num plano vertical transversal. Para um reflector, a superfície efectiva é a superfície visível do elemento reflector.

20 — As cores das luzes referidas no presente capítulo devem ser, na medida do possível, conformes com as definições constantes do apêndice ao presente anexo.

21 — Com excepção dos motociclos, qualquer automóvel capaz de ultrapassar, em patamar, a velocidade de 40 km (25 milhas) por hora, deve estar equipado, à frente, com um número par de luzes de estrada de cor branca ou amarela capazes de iluminar eficazmente a via, de noite e com bom tempo. Os limites exteriores da superfície iluminante das luzes de estrada não devem, em caso algum, situar-se mais próximos da largura máxima do veículo que os limites da superfície iluminante das luzes de cruzamento.

22 — Com excepção dos motociclos, qualquer automóvel capaz de ultrapassar, em patamar, a velocidade de 10 km (6 milhas) por hora deve estar equipado, à frente, com duas luzes de cruzamento de cor branca ou amarela, capazes de iluminar eficazmente a via, de noite e com bom tempo. Um automóvel deve estar equipado com uma instalação que não permita a ligação simultânea de mais de duas luzes de cruzamento. As luzes de cruzamento devem encontrar-se reguladas de modo a conformar-se com a definição constante no n.º 19 do presente anexo.

23 — Um automóvel que não seja um motociclo com duas rodas e sem carro lateral deve estar equipado, à frente, com duas luzes de presença da frente brancas; no entanto, é admitido o

amarelo para as luzes de presença da frente incorporadas em luzes de estrada ou em luzes de cruzamento que emitam feixes luminosos de cor amarela. Estas luzes de presença da frente, quando forem as únicas luzes acesas na frente do veículo, devem ser visíveis, de noite e com bom tempo, sem encandear nem incomodar indevidamente os outros utentes da via.

24 — a) Um automóvel que não seja um motociclo com duas rodas e sem carro lateral deve estar equipado, à retaguarda, com um número par de luzes de presença da retaguarda, vermelhas e visíveis de noite e com bom tempo sem encandear nem incomodar indevidamente os outros utentes da via.

b) Um reboque deve estar equipado, à retaguarda, com um número par de luzes de presença vermelhas e visíveis de noite e com bom tempo sem encandear nem incomodar indevidamente os outros utentes da via. No entanto, os reboques cuja largura máxima não for superior a 0,80 m podem estar equipados apenas com uma das referidas luzes se estiverem atrelados a um motociclo com duas rodas sem carro lateral.

25 — Um automóvel ou reboque que apresente, à retaguarda, um número de matrícula deve estar equipado com um dispositivo de iluminação do referido número, de modo a que este seja legível de noite e com bom tempo.

26 — As ligações eléctricas em todos os automóveis, incluindo motociclos e em todos os conjuntos formados por um automóvel e um ou mais reboques, devem ser feitas de modo que as luzes de estrada, as luzes de cruzamento, as luzes de nevoeiro da frente, as luzes de presença da frente do veículo e o dispositivo referido no n.º 25 só possam ser ligados quando o forem também as luzes de presença da retaguarda do automóvel ou as do conjunto de veículos que se situem o mais atrás possível.

As luzes de nevoeiro da retaguarda só devem poder ser ligadas quando as luzes de estrada, as luzes de cruzamento ou as luzes de nevoeiro da frente também o forem.

No entanto, esta disposição não é aplicável às luzes de estrada ou luzes de cruzamento quando forem utilizadas para emitir os sinais luminosos previstos no n.º 3 do artigo 32.º da Convenção. Por outro lado, as ligações eléctricas devem ser feitas de modo que as luzes de presença da frente do automóvel sejam sempre ligadas quando o forem as luzes de cruzamento, as luzes de estrada ou as luzes de nevoeiro da frente.

27 — Um automóvel que não seja um motociclo com duas rodas sem carro lateral deve estar equipado, à retaguarda com, pelo menos, dois reflectores vermelhos de forma não triangular. Estes reflectores, quando iluminados pelas luzes de estrada, luzes de cruzamento ou luzes de nevoeiro de outro veículo, devem ser visíveis, de noite e com bom tempo, pelo condutor desse veículo.

28 — Um reboque deve estar equipado, à retaguarda, com, pelo menos, dois reflectores vermelhos. Estes reflectores devem ter a forma de um triângulo equilátero, com um vértice orientado para cima e um lado horizontal. No interior do triângulo não deve ser colocada qualquer luz de sinalização. Os referidos reflectores devem satisfazer os requisitos de visibilidade estabelecidos no n.º 27. No entanto, os reboques cuja largura máxima não seja superior a 0,80 m podem estar equipados com um único reflector quando atrelados a um motociclo com duas rodas sem carro lateral.

29 — Um reboque deve estar equipado, à frente, com dois reflectores brancos, de forma não triangular. Estes reflectores devem satisfazer os requisitos de visibilidade estabelecidos no n.º 27.

30 — Um reboque deve estar equipado, à frente, com duas luzes de presença brancas sempre que a sua largura

ultrapasse 1,60 m. Essas luzes de presença devem situar-se o mais próximo possível das extremidades da largura máxima do reboque.

31 — Com excepção dos motociclos com duas rodas e com ou sem carro lateral, qualquer automóvel capaz de exceder, em patamar, a velocidade de 25 km (15 milhas) por hora deve estar equipado, à retaguarda, com duas luzes de travagem vermelhas cuja intensidade luminosa deve ser nitidamente superior à das luzes de presença da retaguarda. Esta disposição é aplicável a qualquer reboque que seja o último veículo de um conjunto de veículos.

32 — Sem prejuízo da possibilidade de dispensa, em relação aos ciclomotores, de uma ou mais das obrigações seguintes pelas Partes Contratantes que, ao abrigo do n.º 2 do artigo 54.º da Convenção, tenham declarado que equipavam os ciclomotores a motociclos:

a) Um motociclo com duas rodas e com ou sem carro lateral deve estar equipado com uma ou duas luzes de cruzamento que satisfaçam os requisitos de cor e visibilidade fixados no n.º 22;

b) Um motociclo com duas rodas e com ou sem carro lateral, capaz de exceder, em patamar, a velocidade de 40 km (25 milhas) por hora deve estar equipado, além da luz de cruzamento, com, pelo menos, uma luz de estrada que satisfaça os requisitos de cor e visibilidade fixados no n.º 21. Se o motociclo tiver mais de uma luz de estrada, elas devem situar-se o mais juntas possível.

33 — Um motociclo com duas rodas e sem carro lateral pode estar equipado, à frente, com uma ou duas luzes de presença que satisfaçam os requisitos de cor e visibilidade fixados no n.º 23. Se o motociclo tiver duas luzes de presença da frente, estas devem situar-se o mais juntas possível.

34 — Um motociclo com duas rodas e sem carro lateral deve estar equipado, à retaguarda, com uma luz de presença da retaguarda que satisfaça os requisitos de cor e visibilidade fixados na alínea a) do n.º 24.

35 — Um motociclo com duas rodas e sem carro lateral deve estar equipado, à retaguarda, com um reflector de forma não triangular que satisfaça os requisitos de cor e visibilidade fixados no n.º 27.

36 — Sem prejuízo da possibilidade de dispensa desta obrigação em relação aos ciclomotores com duas rodas e com ou sem carro lateral pelas Partes Contratantes que, ao abrigo do n.º 2 do artigo 54.º da Convenção, tenham declarado que equipavam os ciclomotores a motociclos, um motociclo com duas rodas e com ou sem carro lateral deve estar equipado com uma luz de travagem que satisfaça o disposto no n.º 31.

37 — Sem prejuízo das disposições relativas às luzes e dispositivos exigidos para os motociclos sem carro lateral, um carro lateral atrelado a um motociclo com duas rodas deve estar equipado, à frente, com uma luz de presença da frente que satisfaça os requisitos de cor e visibilidade fixados no n.º 23 e, à retaguarda, com uma luz de presença da retaguarda que satisfaça os requisitos de cor e visibilidade fixados na alínea a) do n.º 24 e com um reflector que satisfaça os requisitos de cor e visibilidade fixados no n.º 27. As ligações eléctricas devem ser feitas de modo que as luzes de presença da frente e da retaguarda do carro lateral se acendam simultaneamente com a luz de presença da retaguarda do motociclo.

38 — Os automóveis com três rodas dispostas simetricamente em relação ao plano longitudinal de simetria do veículo, equipados a motociclos de acordo com o disposto na alínea n) do artigo 1.º da Convenção, devem estar equi-

padados com os dispositivos previstos nos artigos 21.º, 22.º, 23.º, 24.º, alínea a), 27.º e 31.º No entanto, bastam uma única luz de estrada e uma única luz de cruzamento num veículo eléctrico cuja largura não seja superior a 1,30 m e cuja velocidade não exceda 40 km (25 milhas) por hora.

39 — Qualquer automóvel, com excepção dos ciclomotores, e qualquer reboque devem estar equipados com luzes de mudança de direcção, com posição fixa e luz intermitente de cor âmbar, dispostas em número par no veículo e visíveis, de dia e de noite, pelos utentes da via interessados na marcha do veículo.

40 — Se num automóvel forem instaladas luzes de nevoeiro da frente, estas devem ser brancas ou amarelas, em número de duas ou, se for um motociclo, uma só, e colocadas de modo que nenhum ponto da sua superfície iluminante se situe acima do ponto mais elevado da superfície iluminante das luzes de cruzamento.

41 — Nenhuma luz de marcha-atrás deve encandear ou incomodar indevidamente os outros utentes da via. Se for instalada uma luz de marcha-atrás num automóvel, ela deve emitir uma luz branca ou amarela. A luz de marcha-atrás só pode ser acesa quando a mudança de marcha-atrás estiver engatada.

42 — Nenhuma luz instalada num automóvel ou num reboque deve ser intermitente ou de relâmpago («flash»), salvo as luzes de mudança de direcção e as luzes especiais. As luzes laterais podem funcionar intermitentemente em simultâneo com as luzes indicadoras de mudança de direcção.

42-A — As luzes especiais devem emitir uma luz intermitente ou de relâmpago; a cor da luz emitida deve estar de acordo com o disposto no n.º 14 do artigo 32.º

42-B — Cada automóvel, com excepção dos motociclos, e cada reboque devem estar equipados com um dispositivo que permita emitir um sinal avisador de perigo.

42-C — Se forem instaladas luzes de nevoeiro da retaguarda num automóvel ou num reboque, devem ser vermelhas.

42-D — Cada automóvel e cada reboque de comprimento superior a 6 m devem estar equipados com reflectores laterais de cor âmbar.

42-E — Qualquer automóvel ou reboque de largura superior a 1,80 m pode ser equipado com luzes delimitadoras. Estas luzes serão obrigatórias se a largura do automóvel ou do reboque exceder 2,10 m. Se forem utilizadas estas luzes, elas deverão ser, no mínimo, duas e emitirão uma luz branca ou âmbar para a frente e vermelha para a retaguarda.

42-F — Qualquer automóvel ou reboque pode ser equipado com luzes laterais. Se elas forem instaladas, a luz emitida deve ser de cor âmbar.

43 — Para efeitos do disposto no presente anexo, será considerado:

a) Uma luz única, qualquer combinação de duas ou mais luzes, idênticas ou não, mas com a mesma função e a mesma cor;

b) Duas ou um número par de luzes, uma única superfície iluminante em forma de banda, quando ela se situe simetricamente em relação ao plano longitudinal de simetria do veículo. A iluminação da referida superfície deverá ser assegurada por um mínimo de duas fontes luminosas localizadas o mais próximo possível das suas extremidades.

44 — As luzes com a mesma função e orientadas na mesma direcção devem ser da mesma cor quando instaladas num mesmo veículo. As luzes e os reflectores que sejam em número par devem situar-se simetricamente em relação ao plano longitudinal de simetria do veículo, salvo quando instalados

em veículos cuja forma exterior seja assimétrica. As luzes de cada par devem possuir sensivelmente a mesma intensidade.

45 — Luzes de natureza diferente e, sem prejuízo do disposto nos outros números do presente capítulo, luzes e reflectores podem ser agrupados ou incorporados num mesmo dispositivo, desde que cada uma dessas luzes e desses reflectores satisfaçam os requisitos do presente anexo que lhes sejam aplicáveis.

CAPÍTULO III

Outros requisitos

Sistema de direcção

46 — Um automóvel deve estar equipado com um sistema de direcção robusto que permita ao condutor mudar a direcção do veículo com facilidade, rapidez e segurança.

Espelho retrovisor

47 — Um automóvel deve estar equipado com um ou mais espelhos retrovisores; o número, dimensões e a disposição desses espelhos devem ser tais que permitam ao condutor observar o trânsito à retaguarda do seu veículo.

Dispositivo emissor de sinais sonoros

48 — Um automóvel deve estar equipado com, pelo menos, um dispositivo emissor de sinais sonoros com suficiente potência. O som emitido pelo dispositivo deve ser contínuo, uniforme e não estridente. Os veículos prioritários e os veículos de serviço público de transporte colectivo de passageiros podem ter dispositivos emissores de sinais sonoros suplementares não sujeitos àqueles requisitos.

Limpa pára-brisas

49 — Um automóvel provido de um pára-brisas de dimensões e forma tais que o condutor, do respectivo lugar, só possa, normalmente, ver a via para a frente através dos elementos transparentes desse pára-brisas, deve estar equipado com, pelo menos, um limpa pára-brisas eficaz e robusto, instalado em posição adequada e cujo funcionamento não requeira a intervenção constante do condutor.

Lava pára-brisas

50 — Um automóvel que deva estar provido com, pelo menos, um limpa pára-brisas deve estar igualmente equipado com um lava pára-brisas.

Pára-brisas e vidraças

51 — Nos automóveis e seus reboques:

a) As substâncias transparentes que constituam elementos da carroçaria do veículo, incluindo o pára-brisas, ou de uma antepara, devem ser tais que, em caso de fractura, seja reduzido, na medida do possível, o risco de lesões físicas;

b) As vidraças do pára-brisas devem ser de uma substância cuja transparência não se deteriore e não devem causar qualquer deformação sensível dos objectos vistos à transparência, devendo ainda, em caso de fractura, permitir que o condutor veja distintamente a via.

Dispositivo de marcha-atrás

52 — Um automóvel deve estar equipado com um dispositivo de marcha-atrás comandado do lugar do condutor. No entanto, este dispositivo não é obrigatório nos moto-

ciclos nem nos automóveis com três rodas simétricas em relação ao plano longitudinal de simetria do veículo, desde que o respectivo peso bruto não exceda 400 kg.

Silenciador

53 — O motor térmico de propulsão de um automóvel deve estar equipado com um eficaz dispositivo silenciador do escape.

Pneus

54 — As rodas dos automóveis e seus reboques devem estar equipadas com aros pneumáticos que garantam uma boa aderência, mesmo em faixa de rodagem molhada. No entanto, esta disposição não impede as Partes Contratantes de autorizar a utilização de dispositivos que forneçam resultados no mínimo equivalentes aos obtidos com os aros pneumáticos.

Velocímetro

55 — Um automóvel capaz de exceder, em patamar, a velocidade de 40 km (25 milhas) por hora deve estar equipado com um velocímetro; as Partes Contratantes podem, no entanto, dispensar deste requisito certas espécies de motociclos e de outros veículos ligeiros.

Dispositivo de sinalização a bordo dos automóveis

56 — O dispositivo referido no n.º 5 do artigo 23.º e no n.º 6 do anexo n.º 1 da Convenção, deve ser:

a) Um painel que consiste num triângulo equilátero com uma cercadura vermelha e o fundo oco ou de cor clara; a cercadura vermelha deve ser munida de uma faixa reflectora; pode, ainda, dispor de uma parte vermelha fluorescente e ou ser iluminado por transparência; o painel deve poder ser colocado de modo estável na posição vertical; ou

b) Qualquer outro dispositivo, igualmente eficaz, imposto pela legislação do país em que o veículo está matriculado.

Dispositivo antifurto

57 — Um automóvel deve estar equipado com um dispositivo antifurto que provoque, quando o veículo se encontra estacionado, a avaria ou o bloqueio de um seu órgão essencial.

Dispositivos de retenção

58 — Sempre que tal for tecnicamente possível, todos os lugares da frente dos veículos da categoria B referida nos anexos n.ºs 6 e 7 da presente Convenção, com excepção dos veículos construídos ou utilizados para fins especiais definidos na legislação nacional, devem estar equipados com um cinto de segurança homologado ou com um dispositivo homologado e que tenha uma eficácia semelhante.

Disposições gerais

59 — a) Os órgãos mecânicos e os equipamentos dos automóveis não devem, na medida do possível, envolver risco de incêndio ou de explosão; não devem ainda provocar emissões excessivas de gases nocivos, fumos opacos, cheiros ou ruídos.

b) O dispositivo de ignição a alta tensão do motor de um automóvel não deve, tanto quanto possível, provocar a emissão excessiva de parasitas radioeléctricos.

c) Um automóvel deve ser construído de modo que o campo de visão do condutor para a frente, para a direita

e para a esquerda seja suficiente para lhe permitir uma condução segura.

d) Os automóveis e os reboques devem ser construídos e equipados de modo a reduzir, tanto quanto possível, em caso de acidente, o perigo para os ocupantes e para os outros utentes da via. Em especial, não devem existir, no seu interior ou exterior, ornamentos ou outros objectos com arestas ou saliências dispensáveis que sejam susceptíveis de constituir um perigo para os ocupantes ou para os outros utentes da via.

e) Os veículos cujo peso bruto exceder 3,5 t devem estar equipados, na medida do possível, com dispositivos pára-choques à retaguarda e lateral.

CAPÍTULO IV

Isenções

60 — No plano nacional, as Partes Contratantes podem isentar da aplicação das disposições do presente anexo:

a) Os automóveis e seus reboques cuja velocidade, em patamar e por construção, não possa exceder 30 km (19 milhas) por hora, ou seja limitada a 30 km por hora pela legislação nacional;

b) Os veículos de inválidos, ou seja, os pequenos automóveis especialmente concebidos e construídos — e não somente adaptados — para utilização por uma pessoa portadora de uma doença ou incapacidade física e normalmente apenas utilizados por essa pessoa;

c) Os veículos destinados a experiências com vista à adaptação ao progresso técnico e à melhoria da segurança;

d) Veículos de forma ou tipo especiais ou que sejam utilizados para fins específicos em determinadas condições;

e) Veículos adaptados para a condução por diminuídos físicos.

61 — As Partes Contratantes podem, igualmente, exceptuar da aplicação do disposto no presente anexo, nos termos seguintes, os veículos que matriculem e que possam entrar em circulação internacional:

a) Autorizando a utilização da cor âmbar para as luzes de presença da frente dos automóveis e dos reboques;

b) No que se refere à posição das luzes em veículos com utilização especial cuja forma exterior não permita o cumprimento destas disposições sem o recurso a dispositivos de montagem que possam ser facilmente danificados ou retirados;

c) No que se refere a reboques que sirvam para o transporte de cargas compridas (troncos de árvores, tubos, etc.) e que, durante a marcha, não se encontrem atrelados ao veículo tractor mas apenas ligados a ele pela carga;

d) Autorizando a emissão de uma luz branca para a retaguarda e vermelha para a frente em relação aos seguintes dispositivos:

Luzes rotativas ou de relâmpago dos veículos prioritários;

Luzes fixas em transportes excepcionais;

Luzes e reflectores laterais;

Anúncios luminosos profissionais no tejadilho;

e) Autorizando a emissão de luz azul para a frente e para a retaguarda em relação a luzes rotativas ou de relâmpago;

f) Autorizando a aposição de barras alternadas reflectoras ou fluorescentes vermelhas e reflectoras brancas em

qualquer lado de um veículo de forma ou dimensões especiais ou utilizado para fins e em condições especiais;

g) Autorizando a emissão, para a retaguarda, de luz branca ou colorida reflectida por números ou letras ou pelo fundo das placas de matrícula da retaguarda, por sinais distintivos ou por outras marcas distintivas determinadas pela legislação nacional;

h) Autorizando a cor vermelha para os reflectores laterais e luzes laterais mais próximos da retaguarda.

CAPÍTULO V

Disposições transitórias

62 — Os automóveis matriculados pela primeira vez e os reboques colocados em circulação no território de uma Parte Contratante antes da entrada em vigor da presente Convenção ou nos dois anos seguintes a essa entrada em vigor não ficarão sujeitos às disposições do presente anexo, desde que satisfaçam os requisitos das partes I, II e III do anexo n.º 6 da Convenção de 1949 sobre a Circulação Rodoviária.

62-A — Os automóveis matriculados pela primeira vez e os reboques colocados em circulação no território de uma Parte Contratante antes da entrada em vigor da emenda a esta Convenção ou nos dois anos seguintes a essa entrada em vigor não ficarão sujeitos às disposições do presente anexo, desde que satisfaçam as disposições do anexo n.º 5 da Convenção de 1968 sobre a Circulação Rodoviária ou as outras disposições referidas no capítulo v do mesmo anexo.

APÊNDICE

Definição dos filtros coloridos para obtenção das cores previstas no presente anexo (coordenadas tricromáticas)

Vermelho:

Limite para o amarelo — $y \leq 0,335$;

Limite para o púrpura ⁽¹⁾ — $z \leq 0,008$;

Branco:

Limite para o azul — $x \geq 0,310$;

Limite para o amarelo — $x \leq 0,500$;

Limite para o verde — $y \leq 0,150 + 0,640 x$;

Limite para o verde — $y \leq 0,440$;

Limite para o púrpura — $y \geq 0,050 + 0,750 x$;

Limite para o vermelho — $y \geq 0,382$;

Âmbar ⁽²⁾:

Limite para o amarelo ⁽¹⁾ — $y \leq 0,429$;

Limite para o vermelho ⁽¹⁾ — $y \geq 0,398$;

Limite para o branco ⁽¹⁾ — $z \leq 0,007$;

Amarelo ⁽³⁾:

Limite para o vermelho ⁽¹⁾ — $y \geq 0,138 + 0,580 x$;

Limite para o verde ⁽¹⁾ — $y \leq 1,29 x - 0,100$;

Limite para o branco ⁽¹⁾ — $y \geq -x + 0,966$;

Limite para o valor espectral ⁽¹⁾ — $y \leq -x + 0,992$;

Azul:

Limite para o verde — $y = 0,065 + 0,805 x$;

Limite para o branco — $y = 0,400 - x$;

Limite para o púrpura — $x = 0,133 + 0,600 y$.

Para verificar as características colorimétricas destes filtros, será utilizada uma fonte luminosa à temperatura

de cor de 2854°K [correspondente à iluminante A da Comissão Internacional de Iluminação (CIE)].

(¹) Neste caso foram adoptados limites diferentes dos recomendados pela CIE, por as tensões de alimentação nos bornes das lâmpadas que equipam as luzes variarem de modo considerável.

(²) Aplicável à cor dos sinais de automóveis correntemente designada até ao presente «laranja» ou «amarelo-laranja». Corresponde a uma parte bem determinada da zona «amarelo» do triângulo de cores CIE.

(³) Aplicável somente às luzes de cruzamento e às luzes de estrada. No caso especial das luzes de nevoeiro, será considerado satisfatório que o factor de pureza seja, pelo menos, igual a 0,820, o limite para o branco $y \geq -x + 0,966$, sendo então $y \geq -x + 0,940$ e $y = 0,440$.

ANEXO N.º 6

Carta de condução nacional

1 — A carta de condução nacional deve ter a forma de um documento.

2 — A carta de condução é impressa na língua ou línguas prescritas pela autoridade que a emite ou está autorizada a emití-la; no entanto, conterà, em francês, o título «Permis de conduire», acompanhado ou não do mesmo título noutras línguas, bem como o nome e ou o sinal distintivo do país em que a carta é emitida.

3 — As indicações manuscritas ou dactilografadas na carta de condução serão somente em caracteres latinos ou em cursivo inglês, ou repetidas desta forma.

4 — As indicações a seguir mencionadas devem figurar na carta de condução e são precedidas ou seguidas pelos n.ºs 1 a 11:

- 1 — Apelido;
- 2 — Nomes próprios (¹);
- 3 — Data e local de nascimento (²);
- 4 — Residência (³);
- 5 — Autoridade emissora da carta;
- 6 — Data e local da emissão da carta;
- 7 — Data limite de validade da carta (⁴);
- 8 — Número da carta;
- 9 — Assinatura e ou selo da autoridade emissora da carta;
- 10 — Assinatura do titular (⁵);
- 11 — Categoria ou categorias de veículos e, eventualmente, subcategorias para as quais a carta é válida, com indicação das datas de habilitação e do limite de validade para cada uma dessas categorias.

Além destas indicações deve ser aposta na carta de condução a fotografia do titular. A legislação nacional determinará quais as indicações complementares que deseja fazer constar da carta, bem como o formato e o tipo de suporte deste título.

5 — As categorias de veículos para as quais a carta pode ser válida são as seguintes:

- A — Motociclos;
- B — Automóveis, não incluídos na categoria A, com peso bruto até 3500 kg e cujo número de lugares sentados, excluindo o do condutor, não seja superior a oito;
- C — Automóveis, não incluídos na categoria D, com peso bruto superior a 3500 kg;
- D — Automóveis afectos ao transporte de pessoas e com mais de oito lugares sentados, excluindo o condutor;
- E — Conjuntos de veículos, cujo tractor pertença a uma das categorias B, C ou D, para que o condutor se encontra habilitado, mas que não se incluem numa dessas categorias.

6 — As legislações nacionais podem criar, além das supramencionadas categorias A a E, categorias suplemen-

tares de veículos, bem como subcategorias no interior das categorias e combinações de categorias, as quais devem ser definidas de modo claro na carta de condução.

(¹) O apelido paterno ou do marido pode ser incluído neste espaço.

(²) Se a data de nascimento for desconhecida, será indicada a idade aproximada à data de emissão da carta. Se o local de nascimento for desconhecido, nada indicar. O local de nascimento pode ser substituído por outras indicações especiais definidas pela legislação nacional.

(³) A indicação da residência é facultativa.

(⁴) Esta indicação é facultativa se a validade da carta for ilimitada.

(⁵) Ou impressão digital do polegar.

ANEXO N.º 7

Licença internacional de condução

1 — A licença será uma caderneta de formato A6 (148 mm × 105 mm). A capa será cinzenta e as páginas interiores brancas.

2 — A frente e o verso da primeira folha da capa estarão de acordo com os modelos de páginas n.ºs 1 e 2, respectivamente; devem ser impressos na língua nacional ou, pelo menos, numa das línguas nacionais do Estado emissor. No final das páginas interiores, duas páginas justapostas devem estar conformes com o modelo n.º 3 a seguir apresentado e impressas em francês. As páginas interiores que antecedem estas duas devem reproduzir a primeira delas em várias línguas entre as quais obrigatoriamente o espanhol, o inglês e o russo.

3 — As indicações manuscritas ou dactilografadas inscritas na licença sê-lo-ão em caracteres latinos ou em cursivo inglês.

4 — As Partes Contratantes que emitam ou autorizem a emissão de licenças internacionais de condução cuja capa seja impressa numa língua diferente do espanhol, do francês, do inglês ou do russo comunicarão ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas a tradução do texto do modelo n.º 3, a seguir apresentado, para essa língua.

Modelo de página n.º 1

(frente da primeira folha da capa)

(¹) Nome do Estado emissor e respectivo sinal distintivo, definido no anexo n.º 3.

- (²) Três anos, no máximo, após a data de emissão ou na data de caducidade da carta de condução nacional, conforme o que primeiro ocorrer.
- (³) Assinatura da autoridade ou da associação emissora da licença.
- (⁴) Selo ou carimbo da autoridade ou associação emissora da licença.

Modelo de página n.º 2

(verso da primeira folha da capa)

Esta licença não é válida para circular no território de¹

É válida no território de todas as outras Partes contratantes. As categorias de veículos para cuja condução é válida são indicadas no final da cademeta.

2

Esta licença não dispensa o titular de cumprir as leis e regulamentos de cada um dos Estados em que circule relativos à residência e ao exercício de uma profissão. Em particular, a licença cessa a sua validade num Estado em que o respectivo titular fixe a sua residência habitual.

- (¹) Inscrever aqui o nome da Parte Contratante onde o titular tem a sua residência habitual.
- (²) Espaço reservado à inscrição facultativa da lista dos Estados Partes Contratantes.

Modelo 3

Página da esquerda

INDICAÇÕES RELATIVAS AO CONDUTOR

Apelido 1.

Nomes 2.

Local de nascimento 3.

Data de nascimento 4.

Residência 5.

CATEGORIAS DE VEÍCULOS PARA QUE A LICENÇA É VÁLIDA

Motociclos	A
Automóveis, não incluídos na categoria A, com peso bruto até 3500 kg e cujo número de lugares sentados, excluindo o do condutor, não seja superior a oito.	B
Automóveis afectos ao transporte de mercadorias e com peso bruto superior a 3500 kg.	C
Automóveis afectos ao transporte de pessoas e com mais de oito lugares sentados excluindo o do condutor.	D
Conjuntos de veículos cujo tractor pertença a uma das categorias B, C ou D, para que o condutor se encontra habilitado, mas que não se incluam numa destas categorias.	E

RESTRIÇÕES DE UTILIZAÇÃO⁵

.....

.....

.....

.....

Modelo 3

Página da direita

1.

2.

3.

4.

5.

A⁴

B⁴

C⁴

D⁴

E⁴

Fotografia

Assinatura do titular⁶

EXCLUSÕES:

O titular está inibido do direito de conduzir no

território de⁷ até⁸

Em data

O titular está inibido do direito de conduzir no

território de⁷ até⁸

Em data

- (¹) Os apelidos paterno ou do marido podem ser averbados neste espaço.
- (²) Se o local de nascimento for desconhecido deixar em branco.
- (³) Se a data de nascimento for desconhecida será indicada a idade aproximada à data da emissão da carta.
- (⁴) Selo ou carimbo da autoridade ou da associação emissora da licença. Este selo ou carimbo só deve ser apostado face às categorias A, B, C, D e E quando o titular estiver habilitado a conduzir veículos da categoria em causa.
- (⁵) Por exemplo, «Uso de óculos de correcção», «Válida apenas para a condução do veículo n.º ...», «Adaptação obrigatória do veículo para a condução com uma perna amputada».
- (⁶) Ou impressão digital do polegar.
- (⁷) Nome do Estado.
- (⁸) Assinatura e selo ou carimbo da autoridade que retirou validade à licença no respectivo território. Se os espaços previstos nesta página para as exclusões se encontrarem já todos preenchidos, as exclusões suplementares devem ser averbadas no verso.

CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIERE

Les Parties contractantes,

Désireuses de faciliter la circulation routière internationale et d'accroître la sécurité sur les routes grâce à l'adoption de règles uniformes de circulation,

Sont convenues des dispositions suivantes :

Chapitre premier

GENERALITES

ARTICLE I

Définitions

Pour l'application des dispositions de la présente Convention, les termes ci-après auront le sens qui leur est donné dans le présent article :

a) Le terme "législation nationale" d'une Partie contractante désigne l'ensemble des lois et règlements nationaux ou locaux en vigueur sur le territoire de cette Partie contractante;

b) Un véhicule est dit en "circulation internationale" sur le territoire d'un Etat lorsque :

i) Il appartient à une personne physique ou morale qui a sa résidence normale hors de cet Etat;

- ii) Il n'est pas immatriculé dans cet Etat;
- iii) Et il y est temporairement importé;

toute Partie contractante restant libre, toutefois, de refuser de considérer comme étant en "circulation internationale" tout véhicule qui serait resté sur son territoire pendant plus d'un an sans une interruption importante, dont cette Partie contractante peut fixer la durée.

Un ensemble de véhicules est dit en "circulation internationale" si l'un au moins des véhicules qui le composent répond à la définition.

c) Le terme "agglomération" désigne un espace qui comprend des immeubles bâtis et dont les entrées et les sorties sont spécialement désignées comme telles, ou qui est défini de quelque autre manière dans la législation nationale;

d) Le terme "route" désigne toute l'emprise de tout chemin ou rue ouvert à la circulation publique;

e) Le terme "chaussée" désigne la partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules; une route peut comporter plusieurs chaussées nettement séparées l'une de l'autre, notamment par un terre-plein central ou une différence de niveau;

f) Sur les chaussées où une voie latérale ou une piste ou des voies latérales ou des pistes sont réservées à la circulation de certains véhicules, le terme "bord de la chaussée" désigne, pour les autres usagers de la route, le bord du reste de la chaussée;

g) Le terme "voie" désigne l'une quelconque des bandes longitudinales, matérialisées ou non par des marques routières longitudinales, mais ayant une largeur suffisante pour permettre l'écoulement d'une file d'automobiles autres que des motocycles, en lesquelles peut être subdivisée la chaussée;

h) Le terme "intersection" désigne toute croisée à niveau, jonction ou bifurcation de routes, y compris les places formées par de telles croisées, jonctions ou bifurcations;

i) Le terme "passage à niveau" désigne tout croisement à niveau d'une route et d'une voie de chemin de fer ou de tramway à plate-forme indépendante;

j) Le terme "autoroute" désigne une route qui est spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :

- i) Sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
- ii) Ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;
- iii) Est spécialement signalée comme étant une autoroute;

k) Un véhicule est dit :

- i) "À l'arrêt", lorsqu'il est immobilisé pendant le temps nécessaire pour prendre ou déposer des personnes ou charger ou décharger des choses;
- ii) "En stationnement" lorsqu'il est immobilisé pour une raison autre que la nécessité d'éviter un conflit avec un autre usager de la route ou un obstacle ou d'obéir aux prescriptions de la réglementation de la circulation et que son immobilisation ne se limite pas au temps nécessaire pour prendre ou déposer des personnes ou des choses.

Les Parties contractantes pourront, toutefois, considérer comme "à l'arrêt" les véhicules immobilisés dans les conditions définies à l'alinéa ii) ci-dessus si la durée de l'immobilisation n'excède pas une limite de temps fixée par la législation nationale et considérer comme "en stationnement" les véhicules immobilisés dans les conditions définies à l'alinéa i) ci-dessus si la durée de l'immobilisation excède une limite de temps fixée par la législation nationale;

l) Le terme "cycle" désigne tout véhicule qui a deux roues au moins et qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles;

m) Le terme "cyclomoteur" désigne tout véhicule à deux ou trois roues qui est pourvu d'un moteur thermique de propulsion de cylindrée au plus égale à 50 cm³ et dont la limite de vitesse, par construction, n'excède pas 50 km (30 miles) à l'heure. Les Parties contractantes peuvent, toutefois, ne pas considérer comme cyclomoteurs, au regard de leur législation nationale, les engins qui n'ont pas les caractéristiques des cycles quant à leurs possibilités d'emploi, notamment la caractéristique de pouvoir être mus par des pédales, ou dont la vitesse maximale, par construction, la masse ou certaines caractéristiques du moteur excèdent des limites données. Rien dans la présente définition ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes d'assimiler complètement les cyclomoteurs aux cycles pour l'application des prescriptions de leur législation nationale sur la circulation routière;

n) Le terme "motocycle" désigne tout véhicule à deux roues, avec ou sans side-car, pourvu d'un moteur de propulsion. Les Parties contractantes peuvent, dans leur législation nationale, assimiler aux motocycles les véhicules à trois roues dont la masse à vide n'excède pas 400 kg. Le terme "motocycle" n'englobe pas les cyclomoteurs; toutefois, les Parties contractantes peuvent, à condition de faire une déclaration à cet effet, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, assimiler les cyclomoteurs aux motocycles pour l'application de la Convention;

o) Le terme "véhicule à moteur" désigne, à l'exception des cyclomoteurs sur le territoire des Parties contractantes qui ne les ont pas assimilés aux motocycles et à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses moyens propres;

p) Le terme "automobile" désigne ceux des véhicules à moteur qui servent normalement au transport sur route de personnes ou de choses ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses. Ce terme englobe les trolleybus, c'est-à-dire les véhicules reliés à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails. Il n'englobe pas les véhicules, tels que les tracteurs agricoles, dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de choses ou la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes n'est qu'accessoire;

q) Le terme "remorque" désigne tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule à moteur; ce terme englobe les semi-remorques;

r) Le terme "semi-remorque" désigne toute remorque destinée à être accouplée à une automobile de telle manière qu'elle repose en partie sur celle-ci et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement soit supportée par ladite automobile;

s) Le terme "remorque légère" désigne toute remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;

t) Le terme "ensemble de véhicules" désigne des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;

u) Le terme "véhicule articulé" désigne l'ensemble de véhicules constitué par une automobile et une semi-remorque accouplée à cette automobile;

v) Le terme "conducteur" désigne toute personne qui assume la direction d'un véhicule, automobile ou autre (cycle compris), ou qui, sur une route, guide des bestiaux, isolés ou en troupeaux, ou des animaux de trait, de charge ou de selle;

w) Le terme "masse maximale autorisée" désigne la masse maximale du véhicule chargé, déclarée admissible par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé;

x) Le terme "masse à vide" désigne la masse du véhicule sans équipage, passagers, ni chargement, mais avec son plein de carburant et son outillage normal de bord;

y) Le terme "masse en charge" désigne la masse effective du véhicule tel qu'il est chargé, l'équipage et les passagers restant à bord;

z) Les termes "sens de la circulation" et "correspondant au sens de la circulation" désignent la droite lorsque, d'après la législation nationale, le conducteur d'un véhicule doit croiser un autre véhicule en laissant ce véhicule à sa gauche; ils désignent la gauche dans le cas contraire;

aa) L'obligation pour le conducteur d'un véhicule de "céder le passage" à d'autres véhicules signifie que ce conducteur ne doit pas continuer sa marche ou sa manœuvre ou la reprendre si cela risque d'obliger les conducteurs d'autres véhicules à modifier brusquement la direction ou la vitesse de leurs véhicules.

ARTICLE 2

Annexes de la Convention

Les annexes de la présente Convention, savoir :

- L'annexe 1 : Dérogations à l'obligation d'admettre en circulation internationale les automobiles et les remorques,
- L'annexe 2 : Numéro d'immatriculation des automobiles et des remorques en circulation internationale,
- L'annexe 3 : Signe distinctif des automobiles et des remorques en circulation internationale,
- L'annexe 4 : Marques d'identification des automobiles et des remorques en circulation internationale,
- L'annexe 5 : Conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques,
- L'annexe 6 : Permis de conduire national, et
- L'annexe 7 : Permis de conduire international,

font partie intégrante de la présente Convention.

ARTICLE 3

Obligations des Parties contractantes

1. a) Les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que les règles de circulation en vigueur sur leur territoire soient, quant à leur substance, en conformité avec les dispositions du chapitre II de la présente Convention. A condition qu'elles ne soient sur aucun point incompatibles avec lesdites dispositions :

- i) Ces règles peuvent ne pas reprendre celles de ces dispositions qui s'appliquent à des situations ne se présentant pas sur le territoire des Parties contractantes en cause;
- ii) Ces règles peuvent contenir des dispositions non prévues à ce chapitre II.

b) Les dispositions du présent paragraphe n'obligent pas les Parties contractantes à prévoir des sanctions pénales pour toute violation des dispositions du chapitre II reprises dans leurs règles de circulation.

2. a) Les Parties contractantes prendront également les mesures appropriées pour que les règles en vigueur sur leur territoire concernant les conditions techniques à remplir par les automobiles et les remorques soient en conformité avec les dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention; à condition de n'être sur aucun point contraires aux principes de sécurité régissant lesdites dispositions, ces règles peuvent contenir des dispositions non prévues à ladite annexe. Elles prendront, en outre, les mesures appropriées pour que les automobiles et remorques immatriculées sur leur territoire soient en conformité avec les dispositions de l'annexe 5 lorsqu'elles s'engageront dans la circulation internationale.

b) Les dispositions du présent paragraphe n'imposent aucune obligation aux Parties contractantes en ce qui concerne les règles en vigueur sur leur territoire pour les conditions techniques à remplir par les véhicules à moteur qui ne sont pas des automobiles au sens de la présente Convention.

3. Sous réserve des dérogations prévues à l'annexe I de la présente Convention, les Parties contractantes seront tenues d'admettre sur leur territoire en circulation internationale les automobiles et les remorques remplissant les conditions définies par le chapitre III de la présente Convention et dont les conducteurs remplissent les conditions définies par le chapitre IV; elles seront tenues de reconnaître aussi les certificats d'immatriculation délivrés conformément aux dispositions du chapitre III comme attestant, jusqu'à preuve du contraire, que les véhicules qui en font l'objet remplissent les conditions définies audit chapitre III.

4. Les mesures qu'ont prises, ou que prendront les Parties contractantes, soit unilatéralement, soit par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux, pour admettre sur leur territoire en circulation internationale des automobiles et des remorques qui ne remplissent pas toutes les conditions définies au chapitre III de la présente Convention et pour reconnaître, en dehors des cas prévus au chapitre IV, la validité sur leur territoire de permis délivrés par une autre Partie contractante, seront considérées comme conformes à l'objet de la présente Convention.

5. Les Parties contractantes seront tenues d'admettre en circulation internationale sur leur territoire les cycles et les cyclomoteurs remplissant les conditions techniques définies au chapitre V de la présente Convention et dont le conducteur a sa résidence normale sur le territoire d'une autre Partie contractante. Aucune Partie contractante ne pourra exiger que les conducteurs de cycles ou de cyclomoteurs en circulation internationale soient titulaires d'un permis de conduire; toutefois, les Parties contractantes qui auront, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles pourront exiger un permis de conduire des conducteurs de cyclomoteurs en circulation internationale.

5 bis. Les Parties contractantes prendront les mesures nécessaires afin que l'enseignement de la sécurité routière soit dispensé dans les écoles, à tous les niveaux, de façon systématique et continue.

5 ter. Dans tous les cas où des cours de conduite pour apprentis conducteurs sont dispensés par des établissements professionnels d'enseignement de la conduite, les législations nationales doivent fixer des exigences minimales relatives aux antécédents et aux qualifications du personnel chargé de dispenser ledits cours.

6. Les Parties contractantes s'engagent à communiquer à toute Partie contractante qui les leur demandera les renseignements propres à établir l'identité de la personne au nom de laquelle un véhicule à moteur, ou une remorque attelée à un tel véhicule, est immatriculé sur leur territoire lorsque la demande présentée indique que, sur le territoire de la Partie contractante demanderesse, le véhicule a été impliqué dans un accident ou le conducteur de ce véhicule a commis une infraction grave aux règlements sur la circulation routière pouvant donner lieu à des sanctions importantes ou au retrait du permis de conduire.

7. Les mesures qu'ont prises, ou prendront, les Parties contractantes, soit unilatéralement, soit par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux, pour faciliter la circulation routière internationale par la simplification des formalités de douane, de police et de santé et des autres formalités du même genre, ainsi que les mesures prises pour faire coïncider les compétences et les heures d'ouverture des bureaux et des postes de douane à un même point frontière, seront considérées comme conformes à l'objet de la présente Convention.

8. Les dispositions des paragraphes 3, 5 et 7 du présent article ne font pas obstacle au droit de chaque Partie contractante de subordonner l'admission sur son territoire, en circulation internationale, des automobiles, des remorques, des cycles et des cyclomoteurs, ainsi que de leurs conducteurs et de leurs occupants, à sa réglementation des transports commerciaux de voyageurs et de marchandises, à sa réglementation en matière d'assurance de la responsabilité civile des conducteurs et à sa réglementation en matière de douane, ainsi que d'une façon générale, à ses réglementations dans les domaines autres que la circulation routière.

ARTICLE 4

Signalisation

Les Parties contractantes à la présente Convention qui ne seraient pas Parties contractantes à la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le même jour que la présente Convention s'engagent :

a) A ce que tous les signaux routiers, signaux lumineux de circulation et marques routières mis en place sur son territoire constituent un système cohérent et soient conçus et implantés de manière à être facilement reconnaissables;

b) A ce que le nombre des types de signaux soit limité et que les signaux ne soient implantés qu'aux endroits où leur présence est jugée utile;

c) A ce que les signaux d'avertissement de danger soient implantés à une distance suffisante des obstacles pour annoncer efficacement ceux-ci aux conducteurs;

d) Et à faire en sorte qu'il soit interdit :

i) De faire figurer sur un signal, sur son support ou sur toute autre installation servant à régler la circulation quoi que ce soit qui ne se rattache pas à l'objet de ce signal ou de cette installation; toutefois, lorsque les Parties contractantes ou leurs subdivisions autorisent une association sans but lucratif à implanter les signaux d'indication, elles peuvent permettre que l'emblème de cette association figure sur le signal ou sur son support, à condition que la compréhension du signal n'en soit pas rendue moins aisée;

ii) De mettre en place des panneaux, affiches, marques ou installations qui risquent soit d'être confondus avec des signaux ou d'autres installations servant à régler la circulation, soit d'en réduire la visibilité ou l'efficacité, soit d'éblouir les usagers de la route ou de distraire leur attention de façon dangereuse pour la sécurité de la circulation;

iii) Installer sur les trottoirs et accotements des dispositifs ou équipements susceptibles de gêner inutilement la circulation des piétons, notamment des personnes âgées et des handicapés.

Chapitre II

REGLES APPLICABLES A LA CIRCULATION ROUTIERE

ARTICLE 5

Valeur de la signalisation

1. Les usagers de la route doivent, même si les prescriptions en cause semblent en contradiction avec d'autres règles de circulation, se conformer aux prescriptions indiquées par les signaux routiers, les signaux lumineux de circulation ou les marques routières.

2. Les prescriptions indiquées par les signaux lumineux de circulation prévalent sur celles qui sont indiquées par les signaux routiers réglementant la priorité.

ARTICLE 6

Injonctions données par les agents réglant la circulation

1. Les agents réglant la circulation seront facilement reconnaissables et visibles à distance, de nuit comme de jour.

2. Les usagers de la route sont tenus d'obtempérer immédiatement à toute injonction des agents réglant la circulation.

3. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que sont notamment considérés comme injonctions des agents réglant la circulation :

a) Le bras levé verticalement; ce geste signifie "attention, arrêt" pour tous les usagers de la route, sauf pour les conducteurs qui ne pourraient plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes; de plus, si ce geste est fait à une intersection, il n'impose pas l'arrêt aux conducteurs déjà engagés dans l'intersection;

b) Le bras ou les bras tendus horizontalement; ce geste signifie "arrêt" pour tous les usagers de la route qui viennent, quel que soit le sens de leur marche, de directions coupant celle qui est indiquée par le ou les bras tendus; après avoir fait ce geste, l'agent réglant la circulation pourra abaisser le bras ou les bras; pour les conducteurs se trouvant en face de l'agent ou derrière lui, ce geste signifie également "arrêt";

c) Le balancement d'un feu rouge; ce geste signifie "arrêt" pour les usagers de la route vers lesquels le feu est dirigé.

4. Les injonctions des agents réglant la circulation prévalent sur les prescriptions indiquées par les signaux routiers, les signaux lumineux de circulation ou les marques routières, ainsi que sur les règles de circulation.

ARTICLE 7

Règles générales

1. Les usagers de la route doivent éviter tout comportement susceptible de constituer un danger ou un obstacle pour la circulation, de mettre en danger des personnes ou de causer un dommage à des propriétés publiques ou privées.

2. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que les usagers de la route doivent éviter de gêner la circulation ou de risquer de la rendre dangereuse en jetant, déposant ou abandonnant sur la route des objets ou matières ou en créant quelque autre obstacle sur la route. Les usagers de la route qui n'ont pu ainsi éviter de créer un obstacle ou un danger doivent prendre les mesures nécessaires pour le faire disparaître le plus tôt possible et, s'ils ne peuvent le faire disparaître immédiatement, pour le signaler aux autres usagers de la route.

3. Les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés.

4. Les conducteurs doivent veiller à ce que leurs véhicules n'incommodent pas les usagers de la route et les riverains, notamment en provoquant du bruit, de la poussière ou de la fumée lorsqu'il est possible d'éviter de le faire.

5. Le port d'une ceinture de sécurité est obligatoire pour les conducteurs et les passagers des automobiles qui occupent les sièges équipés de ces ceintures, sauf dans les cas d'exemption prévus par la législation nationale.

ARTICLE 8

Conducteurs

1. Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur.

2. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que les bêtes de charge, les bêtes de trait ou de selle et, sauf éventuellement dans les zones spécialement signalées à l'entrée, les bestiaux isolés ou en troupeaux doivent avoir un conducteur.

3. Tout conducteur doit posséder les qualités physiques et psychiques nécessaires et être en état physique et mental de conduire.

4. Tout conducteur de véhicule à moteur doit avoir les connaissances et l'habileté nécessaires à la conduite du véhicule; cette disposition ne fait pas obstacle, toutefois, à l'apprentissage de la conduite selon la législation nationale.

5. Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule ou pouvoir guider ses animaux.

ARTICLE 9

Troupeaux

Il est recommandé que les législations nationales prévoient que, sauf dérogation accordée pour faciliter les migrations, les troupeaux soient fractionnés en troncçons de longueur modérée et séparés les uns des autres par des intervalles suffisamment grands pour la commodité de la circulation.

ARTICLE 10

Place sur la chaussée

1. Le sens de la circulation doit être le même sur toutes les routes d'un Etat, réserve faite, le cas échéant, des routes servant exclusivement ou principalement au transit entre deux autres Etats.

2. Les animaux circulant sur la chaussée doivent être maintenus, dans toute la mesure possible, près du bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation.

3. Sans préjudice des dispositions contraaires du paragraphe 1 de l'article 7, du paragraphe 6 de l'article 11 et des autres dispositions contraires de la présente Convention, tout conducteur de véhicule doit, autant que le lui permettent les circonstances, maintenir son véhicule près du bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent toutefois prescrire des règles plus précises concernant la place sur la chaussée des véhicules affectés au transport de marchandises.

4. Lorsqu'une route comporte deux ou trois chaussées, aucun conducteur ne doit emprunter la chaussée située du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation.

5. a) Sur les chaussées où la circulation se fait dans les deux sens et qui comportent quatre voies au moins, aucun conducteur ne doit emprunter les voies situées tout entières sur la moitié de la chaussée opposée au côté correspondant au sens de la circulation.

b) Sur les chaussées où la circulation se fait dans les deux sens et qui comportent trois voies, aucun conducteur ne doit emprunter la voie située au bord de la chaussée opposé à celui correspondant au sens de la circulation.

6. Sans préjudice des dispositions de l'article 11, si une voie supplémentaire est indiquée par des signaux, tout conducteur de véhicule qui se déplace lentement doit utiliser cette voie.

ARTICLE 11

Dépassement et circulation en file

1. a) Le dépassement doit se faire par le côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation.

b) Toutefois, le dépassement doit se faire par le côté correspondant au sens de la circulation dans le cas où le conducteur à dépasser, après avoir indiqué son intention de se diriger du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation, a porté son véhicule ou ses animaux vers ce côté de la chaussée en vue soit de tourner de ce côté pour emprunter une autre route ou entrer dans une propriété riveraine, soit de s'arrêter de ce côté.

2. Avant de dépasser, tout conducteur doit, sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'article 7 et de celles de l'article 14 de la présente Convention, s'assurer :

a) Qu'aucun conducteur qui le suit n'a commencé une manœuvre pour le dépasser;

b) Que celui qui le précède sur la même voie n'a pas signalé son intention de dépasser un tiers;

c) Qu'il peut le faire sans mettre en danger ou gêner la circulation en sens inverse en vérifiant notamment que la voie qu'il va emprunter est libre sur une distance suffisante et que la vitesse relative des deux véhicules permet d'effectuer le dépassement dans un délai suffisamment court;

d) Et que, sauf s'il emprunte une voie interdite à la circulation venant en sens inverse, il pourra, sans inconvénient pour l'usager ou les usagers de la route dépassés, regagner la place prescrite au paragraphe 3 de l'article 10 de la présente Convention.

3. Conformément aux dispositions des paragraphes 2 du présent article, est en particulier interdit sur les chaussées où la circulation se fait dans les deux sens le dépassement à l'approche du sommet d'une côte et, lorsque la visibilité est insuffisante, dans les virages, à moins qu'il n'existe à ces endroits des voies matérialisées par des marques routières longitudinales et que le dépassement ne s'effectue sans sortir de celles de ces voies que les marques interdisent à la circulation venant en sens inverse.

4. Pendant qu'il dépasse, tout conducteur doit s'écarter de l'usager ou des usagers de la route dépassés de façon à laisser libre une distance latérale suffisante.

5. a) Sur les chaussées ayant au moins deux voies réservées à la circulation dans le sens qu'il suit, un conducteur qui serait amené à entreprendre une nouvelle manœuvre de dépassement aussitôt ou peu après avoir regagné la place prescrite par le paragraphe 3 de l'article 10 de la présente Convention peut, pour effectuer cette manœuvre et à condition de s'assurer que cela n'apporte pas de gêne notable à des conducteurs de véhicules plus rapides survenant derrière le sien, rester sur la voie qu'il a empruntée pour le premier dépassement.

b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent toutefois, ne pas rendre applicables les dispositions du présent paragraphe aux conducteurs de cycles, de cyclomoteurs, de motocycles et de véhicules qui ne sont pas des automobiles au sens de la présente Convention, ainsi qu'aux conducteurs d'automobiles dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg ou dont la vitesse par construction ne peut excéder 40 km (25 miles) à l'heure.

6. Lorsque les dispositions du paragraphe 5 a) du présent article sont applicables et que la densité de la circulation est telle que les véhicules, non seulement occupent toute la largeur de la chaussée réservée à leur sens de circulation, mais encore ne circulent qu'à une vitesse dépendant de la vitesse du véhicule qui les précède dans la file qu'ils suivent :

a) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 9 du présent article, le fait que les véhicules d'une file circulent plus vite que les véhicules d'une autre file n'est pas considéré comme un dépassement au sens du présent article;

b) Un conducteur ne se trouvant pas sur la voie la plus rapprochée du bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation doit ne changer de file que pour se préparer à tourner à droite ou à gauche ou à stationner, réserve faite des changements de voie opérés par les conducteurs conformément à la législation nationale qui résulterait de l'application des dispositions du paragraphe 5 b) du présent article.

7. Dans les circulations en file décrites aux paragraphes 5 et 6 du présent article, il est interdit aux conducteurs, lorsque les voies sont délimitées sur la chaussée par des marques longitudinales, de circuler en chevauchant ces marques.

8. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 du présent article et d'autres restrictions que les Parties contractantes ou leurs subdivisions pourront énoncer en ce qui concerne le dépassement aux intersections et aux passages à niveau, aucun conducteur de véhicule ne doit dépasser un véhicule autre qu'un cycle à deux roues, un cyclomoteur à deux roues ou un motocycle à deux roues sans side-car :

a) Immédiatement avant et dans une intersection autre qu'un carrefour à sens giratoire, sauf :

i) Dans le cas prévu au paragraphe 1 b) du présent article;

ii) Dans le cas où la route où a lieu le dépassement bénéficie de la priorité à l'intersection;

iii) Dans le cas où la circulation est réglée à l'intersection par un agent de la circulation ou par des signaux lumineux de circulation;

b) Immédiatement avant et sur des passages à niveau non munis de barrières ou de demi-barrières; les Parties contractantes ou leurs subdivisions pouvant, toutefois, permettre ce dépassement aux passages à niveau où la circulation routière est réglée par des signaux lumineux de circulation comportant un signal positif qui donne aux véhicules l'autorisation de passer.

9. Un véhicule ne doit dépasser un autre véhicule s'approchant d'un passage pour piétons, délimité par des marques sur la chaussée ou signalé comme tel, ou arrêté à l'aplomb de celui-ci, qu'à allure suffisamment réduite pour pouvoir s'arrêter immédiatement si un piéton se trouve sur le passage. Aucune disposition du présent paragraphe ne sera interprétée comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'interdire le dépassement à partir d'une certaine distance d'un passage pour piétons ou d'imposer des prescriptions plus strictes au conducteur d'un véhicule qui se propose de dépasser un autre véhicule arrêté à l'aplomb du passage.

10. Tout conducteur qui constate qu'un conducteur qui le suit désire le dépasser, doit, sauf dans le cas prévu au paragraphe 1 b) de l'article 16 de la présente Convention, serrer le bord de la chaussée correspondant au sens de la

circulation et ne doit pas accélérer son allure. Lorsque l'insuffisance de largeur, le profil ou l'état de la chaussée ne permettent pas, compte tenu de la densité de la circulation en sens inverse, de dépasser avec facilité et sans danger un véhicule lent, encombrant ou tenu de respecter une limite de vitesse, le conducteur de ce dernier véhicule doit ralentir et au besoin se ranger dès que possible pour laisser passer les véhicules qui le suivent.

11. a) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, sur les chaussées à sens unique et sur les chaussées où la circulation se fait dans les deux sens lorsqu'au moins deux voies dans les agglomérations et trois voies hors des agglomérations sont réservées à la circulation dans le même sens et sont délimitées par des marques longitudinales :

i) Autoriser les véhicules circulant dans une voie à dépasser du côté correspondant au sens de la circulation, les véhicules qui suivent une autre voie;

ii) Rendre non applicables les dispositions du paragraphe 3 de l'article 10 de la présente Convention;

sous réserve d'édicter des dispositions appropriées restreignant la possibilité de changer de voie.

b) Dans le cas prévu à l'alinéa a) du présent paragraphe, le mode de conduite prévu sera réputé ne pas constituer un dépassement au sens de la présente Convention; toutefois les dispositions du paragraphe 9 du présent article restent applicables.

ARTICLE 12

Croisement

1. Pour croiser, tout conducteur doit laisser libre une distance latérale suffisante et, au besoin, serrer vers le bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation; si, ce faisant, sa progression se trouve entravée par un obstacle ou par la présence d'autres usagers de la route, il doit ralentir et, au besoin, s'arrêter pour laisser passer l'usager ou les usagers venant en sens inverse.

2. Sur les routes de montagne et sur les routes à forte pente qui ont des caractéristiques similaires, où le croisement est impossible ou difficile, il incombe au conducteur du véhicule descendant de ranger son véhicule pour laisser passer tout véhicule montant, sauf dans le cas où la façon dont sont disposés le long de la chaussée, des refuges pour permettre aux véhicules de se ranger est telle que, compte tenu de la vitesse et de la position des véhicules, le véhicule montant dispose d'un refuge devant lui et qu'une marche arrière d'un des véhicules serait nécessaire si le véhicule montant ne se rangeait pas sur ce refuge. Dans le cas où l'un des deux véhicules qui vont se croiser doit faire marche arrière pour permettre le croisement, c'est le conducteur du véhicule descendant qui doit faire cette manœuvre, sauf si celle-ci est manifestement plus facile pour le conducteur du véhicule montant. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, toutefois, pour certains véhicules ou certaines routes ou sections de routes, prescrire des règles spéciales différentes de celles du présent paragraphe.

ARTICLE 13

Vitesse et distance entre véhicules

1. Tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent.

Il doit, en réglant la vitesse de son véhicule, tenir constamment compte des circonstances, notamment de la disposition des lieux, de l'état de la route, de l'état et du chargement de son véhicule, des conditions atmosphériques et de l'intensité de la circulation, de manière à pouvoir arrêter son véhicule dans les limites de son champ de visibilité vers l'avant ainsi que devant tout obstacle prévisible. Il doit ralentir et au besoin s'arrêter toutes les fois que les circonstances l'exigent, notamment lorsque la visibilité n'est pas bonne.

2. Les législations nationales doivent fixer des limitations de vitesse maximale pour toutes les routes. Les législations nationales doivent aussi déterminer des limitations de vitesse applicables à certaines catégories de véhicules présentant un danger spécial en raison notamment de leur masse ou de leur chargement. Elles peuvent prévoir de semblables dispositions pour certaines catégories de conducteurs, en particulier pour les conducteurs débutants.

3. Les dispositions prévues dans la première phrase du paragraphe 2 peuvent ne pas s'appliquer aux conducteurs de véhicules prioritaires mentionnés au paragraphe 2 de l'article 34 ou assimilés comme tels par les législations nationales.

4. Aucun conducteur ne doit gêner la marche normale des autres véhicules en circulant, sans raison valable, à une vitesse anormalement réduite.

5. Le conducteur d'un véhicule circulant derrière un autre véhicule doit laisser libre, derrière celui-ci, une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède.

6. En dehors des agglomérations, en vue de faciliter les dépassements, les conducteurs de véhicules ou d'ensembles de véhicules de plus de 3 500 kg de masse maximale autorisée, ou de plus de 10 m de longueur hors tout doivent, sauf lorsqu'ils dépassent ou s'apprêtent à dépasser, adapter l'intervalle entre leurs véhicules et les véhicules à moteur les précédant de façon que les véhicules les dépassant puissent sans danger se rabattre dans l'intervalle laissé devant le véhicule dépassé. Cette disposition n'est toutefois applicable ni lorsque la circulation est très encombrée ni lorsque le dépassement est interdit. En outre :

a) Les autorités compétentes peuvent faire bénéficier certains convois de véhicules de dérogations à cette disposition ou rendre celle-ci inapplicable également sur les routes où deux voies sont affectées à la circulation dans le sens en cause;

b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent fixer des chiffres différents de ceux qui sont mentionnés au présent paragraphe pour les caractéristiques des véhicules en cause.

ARTICLE 14

Prescriptions générales pour les manœuvres

1. Tout conducteur qui veut exécuter une manœuvre, telle que sortir d'une file de véhicules en stationnement ou y entrer, se déplacer à droite ou à gauche sur la chaussée, tourner à gauche ou à droite pour emprunter une autre route, ou pour entrer dans une propriété riveraine, doit ne commencer à exécuter cette manœuvre qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans risquer de constituer un danger pour les autres usagers de la route qui le suivent, le précèdent ou vont le croiser, compte tenu de leur position, de leur direction et de leur vitesse.

2. Tout conducteur qui veut effectuer un demi-tour ou une marche arrière doit ne commencer à exécuter cette manœuvre qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans constituer un danger ou un obstacle pour les autres usagers de la route.

3. Avant de tourner ou d'accomplir une manœuvre impliquant un déplacement latéral, tout conducteur doit annoncer son intention clairement et suffisamment à l'avance au moyen de l'indicateur ou des indicateurs de direction de son véhicule, ou, à défaut, en faisant si possible un signe approprié avec le bras. L'indication donnée par le ou les indicateurs de direction doit continuer à être donnée pendant toute la durée de la manœuvre. L'indication doit cesser dès que la manœuvre est accomplie.

ARTICLE 15

Prescriptions particulières relatives aux véhicules des services réguliers de transport en commun

Il est recommandé que les législations nationales prévoient que, dans les agglomérations, afin de faciliter la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun, les conducteurs des autres véhicules, sous réserve des dispositions du paragraphe 1 de l'article 17 de la présente Convention, ralentissent et, au besoin, s'arrêtent pour laisser ces véhicules de transport en commun effectuer la manœuvre nécessaire pour se remettre en mouvement au départ des arrêts signalés comme tels. Les dispositions ainsi édictées par les Parties contractantes ou leurs subdivisions ne modifient en rien l'obligation pour les conducteurs de véhicules de transport en commun de prendre, après avoir annoncé au moyen de leurs indicateurs de direction leur intention de se remettre en mouvement, les précautions nécessaires pour éviter tout risque d'accident.

ARTICLE 16

Changement de direction

1. Avant de tourner à droite ou à gauche pour s'engager sur une autre route ou entrer dans une propriété riveraine, tout conducteur doit, sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'article 7 et de celles de l'article 14 de la présente Convention :

a) S'il veut quitter la route du côté correspondant au sens de la circulation, serrer le plus possible le bord de la chaussée correspondant à ce sens et exécuter sa manœuvre dans un espace aussi restreint que possible;

b) S'il veut quitter la route de l'autre côté, sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'édicter des dispositions différentes pour les cycles et les cyclomoteurs, serrer le plus possible l'axe de la chaussée s'il s'agit d'une chaussée où la circulation se fait dans les deux sens, ou le bord opposé au côté correspondant au sens de la circulation s'il s'agit d'une chaussée à sens unique, et, s'il veut s'engager sur une autre route où la circulation se fait dans les deux sens, exécuter sa manœuvre de manière à aborder la chaussée de cette autre route par le côté correspondant au sens de la circulation.

2. Pendant sa manœuvre de changement de direction, le conducteur doit, sans préjudice des dispositions de l'article 21 de la présente Convention en ce qui concerne les piétons, laisser passer les véhicules venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'approprie à quitter et les cycles et cyclomoteurs circulant sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

ARTICLE 17

Ralentissement

1. Aucun conducteur de véhicule ne doit procéder à un freinage brusque non exigé par des raisons de sécurité.

2. Tout conducteur qui veut ralentir de façon notable l'allure de son véhicule doit, à moins que ce ralentissement ne soit motivé par un danger imminent, s'assurer au préalable qu'il peut le faire sans danger ni gêne excessive pour d'autres conducteurs. Il doit en outre, sauf lorsqu'il s'est assuré qu'il n'est suivi par aucun véhicule ou ne l'est qu'à une distance très éloignée, indiquer son intention clairement et suffisamment à l'avance en faisant avec le bras un signe approprié; toutefois, cette disposition ne s'applique pas si l'indication de ralentissement est donnée par l'allumage sur le véhicule des feux-stop mentionnés au paragraphe 31 de l'annexe 5 de la présente Convention.

ARTICLE 18

Intersections et obligation de céder le passage

1. Tout conducteur abordant une intersection doit faire preuve d'une prudence accrue, appropriée aux conditions locales. Le conducteur d'un véhicule doit, en particulier, conduire à une vitesse telle qu'il ait la possibilité de s'arrêter pour laisser passer les véhicules ayant la priorité de passage.

2. Tout conducteur débouchant d'un sentier ou d'un chemin de terre sur une route qui n'est ni un sentier ni un chemin de terre est tenu de céder le passage aux véhicules circulant sur cette route. Aux fins du présent article, les termes "sentier" et "chemin de terre" pourront être définis dans les législations nationales.

3. Tout conducteur débouchant d'une propriété riveraine sur une route est tenu de céder le passage aux véhicules circulant sur cette route.

4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 7 du présent article :

a) Dans les Etats où le sens de la circulation est à droite, aux intersections autres que celles qui sont visées au paragraphe 2 du présent article et aux paragraphes 2 et 4 de l'article 25 de la présente Convention, le conducteur d'un véhicule est tenu de céder le passage aux véhicules venant sur sa droite;

b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions sur le territoire desquelles le sens de la circulation est à gauche sont libres de fixer comme elles l'entendent les règles de priorité aux intersections.

5. Même si les signaux lumineux lui en donnent l'autorisation, un conducteur ne doit pas s'engager dans une intersection si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé dans l'intersection, gênant ou empêchant ainsi la circulation transversale.

6. Tout conducteur engagé dans une intersection où la circulation est régie par des signaux lumineux de circulation peut évacuer l'intersection sans attendre que la circulation soit ouverte dans le sens où il va s'engager, mais à condition de ne pas gêner la circulation des autres usagers de la route qui avancent dans le sens où la circulation est ouverte.

7. Les conducteurs de véhicules ne se déplaçant pas sur rails ont l'obligation de céder le passage aux véhicules se déplaçant sur rails.

ARTICLE 19

Passages à niveau

Tout usager de la route doit faire preuve d'une prudence accrue à l'approche et au franchissement des passages à niveau. En particulier :

a) Tout conducteur de véhicule doit circuler à une allure modérée;

b) Sans préjudice de l'obligation d'obéir aux indications d'arrêt données par un signal lumineux ou un signal acoustique, aucun usager de la route ne doit s'engager sur un passage à niveau dont les barrières ou les demi-barrières sont en travers de la route ou en mouvement pour se placer en travers de la route où dont les demi-barrières sont en train de se relever;

c) Si un passage à niveau n'est muni ni de barrières, ni de demi-barrières ni de signaux lumineux, aucun usager de la route ne doit s'y engager sans s'être assuré qu'aucun véhicule sur rails n'approche;

d) Il est interdit aux conducteurs de s'engager sur un passage à niveau sans s'assurer au préalable qu'il ne sera pas obligé de s'y immobiliser.

e) Aucun usager de la route ne doit prolonger indûment le franchissement d'un passage à niveau; en cas d'immobilisation forcée d'un véhicule, son conducteur doit s'efforcer de l'amener hors de l'emprise des voies ferrées et, s'il ne peut le faire, prendre immédiatement toutes mesures en son pouvoir pour que les mécaniciens des véhicules sur rails soient prévenus suffisamment à temps de l'existence du danger.

ARTICLE 20

Prescriptions applicables aux piétons

1. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions pourront ne rendre applicables les dispositions du présent article que dans les cas où la circulation de piétons sur la chaussée serait dangereuse ou serait gênante pour la circulation des véhicules.

2. S'il existe, en bordure de la chaussée, des trottoirs ou des accotements praticables par les piétons, ceux-ci doivent les emprunter. Toutefois, en prenant les précautions nécessaires :

a) Les piétons qui poussent ou qui portent des objets encombrants peuvent emprunter la chaussée si leur circulation sur le trottoir ou l'accotement devait causer une gêne importante aux autres piétons;

b) Les groupes de piétons conduits par un moniteur, ou formant un cortège, peuvent circuler sur la chaussée.

3. S'il n'est pas possible d'utiliser les trottoirs ou les accotements ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent circuler sur la chaussée; lorsqu'il existe une piste cyclable et lorsque la densité de la circulation le leur permet, ils peuvent circuler sur cette piste cyclable, mais sans gêner le passage des cyclistes et des cyclomoteurs.

4. Lorsque des piétons circulent sur la chaussée en application des paragraphes 2 et 3 du présent article, ils doivent se tenir le plus près possible du bord de la chaussée.

5. Il est recommandé que les législations nationales prévoient ce qui suit : lorsque des piétons circulent sur la chaussée, ils doivent se tenir, sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité, du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation. Toutefois, les personnes qui poussent à la main un cycle, un cyclomoteur ou un motocycle doivent toujours se tenir du côté de la chaussée correspondant au sens de la circulation et il en est de même des groupes de piétons conduits par un moniteur ou formant un cortège. Sauf s'ils forment un cortège, les piétons circulant sur la chaussée doivent, de nuit ou par mauvaise visibilité, ainsi que de jour si la densité de la circulation des véhicules l'exige, marcher autant qu'il leur est possible en une seule file.

6. a) Les piétons ne doivent s'engager sur une chaussée pour la traverser qu'en faisant preuve de prudence; ils doivent emprunter le passage pour piétons lorsqu'il en existe un à proximité.

b) Pour traverser à un passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée :

i) Si le passage est équipé de signaux lumineux pour les piétons, ceux-ci doivent obéir aux prescriptions indiquées par ces feux;

ii) Si le passage n'est pas équipé d'une telle signalisation, mais si la circulation des véhicules est régie par des signaux lumineux de circulation ou par un agent de la circulation, les piétons ne doivent pas s'engager sur la chaussée tant que le signal lumineux ou le geste de l'agent de la circulation notifie que les véhicules peuvent y passer;

iii) Aux autres passages pour piétons, les piétons ne doivent pas s'engager sur la chaussée sans tenir compte de la distance et de la vitesse des véhicules qui s'en approchent.

c) Pour traverser en dehors d'un passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée, les piétons ne doivent pas s'engager sur la chaussée avant de s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans gêner la circulation des véhicules.

d) Une fois engagés dans la traversée d'une chaussée, les piétons ne doivent pas y allonger leur parcours, s'y attarder ou s'y arrêter sans nécessité.

7. Toutefois, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent édicter des dispositions plus strictes pour les piétons traversant la chaussée.

ARTICLE 21

Comportement des conducteurs à l'égard des piétons

1. Tout conducteur doit éviter les comportements susceptibles de mettre en danger les piétons.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'article 7, du paragraphe 9 de l'article 11 et du paragraphe 1 de l'article 13 de la présente Convention, lorsqu'il existe sur la chaussée un passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée :

a) Si la circulation des véhicules est régie à ce passage par des signaux lumineux de circulation ou par un agent de la circulation, les conducteurs doivent, lorsqu'il leur est interdit de passer, s'arrêter avant de s'engager sur le passage ou sur les marques transversales qui le précèdent et, lorsqu'il leur est permis de passer, ne pas entraver ni gêner la traversée des

piétons qui se sont engagés sur le passage; si les conducteurs tournent pour s'engager sur une autre route à l'entrée de laquelle se trouve un passage pour piétons, ils ne doivent le faire qu'à allure lente et en laissant passer, quitte à s'arrêter à cet effet, les piétons qui se sont engagés ou qui s'engagent sur le passage.

b) Si la circulation des véhicules n'est réglée à ce passage ni par des signaux lumineux de circulation ni par un agent de la circulation, les conducteurs ne doivent s'approcher de ce passage qu'à allure suffisamment modérée pour ne pas mettre en danger les piétons qui s'y sont engagés ou qui s'y engagent; au besoin, ils doivent s'arrêter pour les laisser passer.

3. Aucune disposition du présent article ne sera interprétée comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions :

D'obliger les conducteurs de véhicule à marquer l'arrêt chaque fois que des piétons se sont engagés ou s'engagent sur un passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée dans les conditions prévues à l'article 20 de la présente Convention, ou

De leur interdire d'empêcher ou de gêner la marche des piétons qui traversent la chaussée à une intersection ou tout près d'une intersection, même si aucun passage pour piétons n'est à cet endroit signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée.

4. Les conducteurs ayant l'intention de dépasser du côté correspondant au sens de la circulation, un véhicule de transport public à un arrêt signalé comme tel doivent réduire leur vitesse et au besoin s'arrêter pour permettre aux voyageurs de monter dans ce véhicule ou d'en descendre.

ARTICLE 22

Refuges sur la chaussée

Sans préjudice des dispositions de l'article 10 de la présente Convention, tout conducteur peut laisser à sa droite ou à sa gauche les refuges, bornes et autres dispositifs établis sur la chaussée sur laquelle il circule, à l'exception des cas suivants :

a) Lorsqu'un signal impose le passage sur l'un des côtés du refuge, de la borne ou du dispositif;

b) Lorsque le refuge, la borne ou le dispositif est dans l'axe d'une chaussée où la circulation se fait dans les deux sens; dans ce dernier cas, le conducteur doit laisser le refuge, la borne ou le dispositif du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation.

ARTICLE 23

Arrêt et stationnement

1. En dehors des agglomérations, les véhicules et animaux à l'arrêt ou en stationnement doivent être autant que possible placés hors de la chaussée. Dans les agglomérations et en dehors de celles-ci, ils ne doivent pas être placés sur les pistes cyclables, sur les trottoirs ou sur les accotements aménagés pour la circulation des piétons, sauf dans la limite où la législation nationale applicable le permet.

2. a) Les animaux et véhicules à l'arrêt ou en stationnement sur la chaussée doivent être placés aussi près que possible du bord de la chaussée. Un conducteur ne doit arrêter son véhicule ou stationner sur une chaussée que du côté correspondant pour lui au sens de la circulation; toutefois, cet arrêt ou stationnement est autorisé de l'autre côté lorsqu'il n'est pas possible du côté correspondant au sens de la circulation par suite de la présence de voies ferrées. En outre, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent :

- i) Ne pas interdire l'arrêt ni le stationnement de l'un ou de l'autre côté dans certaines conditions, notamment si des signaux routiers interdisent l'arrêt du côté correspondant au sens de la circulation;
- ii) Sur les chaussées à sens unique, autoriser l'arrêt et le stationnement de cet autre côté, simultanément ou non avec l'arrêt et le stationnement du côté correspondant au sens de la circulation;
- iii) Autoriser l'arrêt et le stationnement au milieu de la chaussée en des emplacements spécialement indiqués.

b) Sauf dispositions contraires de la législation nationale, les véhicules autres que les cycles à deux roues, les cyclomoteurs à deux roues, ou les motocycles à deux roues sans side-car ne doivent pas être à l'arrêt ou en stationnement en double file sur la chaussée. Les véhicules à l'arrêt ou en stationnement doivent, sous réserve des cas où la disposition des lieux permet qu'il en soit autrement, être rangés parallèlement au bord de la chaussée.

3. a) Tout arrêt et tout stationnement d'un véhicule sont interdits sur la chaussée :

- i) Sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et sur les passages à niveau;
- ii) Sur les voies de tramways ou de trains sur route ou si près de ces voies que la circulation de ces tramways ou de ces trains pourrait se trouver entravée, ainsi que, sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes ou leurs subdivisions de prévoir des dispositions contraires, sur les trottoirs et les pistes cyclables;

b) Tout arrêt et tout stationnement d'un véhicule sont interdits en tout endroit où ils constitueraient un danger, en particulier,

- i) Sous les passages supérieurs et dans les tunnels, sauf éventuellement à des emplacements spécialement indiqués;
- ii) Sur la chaussée, à proximité des sommets, des côtes et dans les virages, lorsque la visibilité est insuffisante pour que le dépassement du véhicule puisse se faire en toute sécurité, compte tenu de la vitesse des véhicules sur la section de route en cause;
- iii) Sur la chaussée à la hauteur d'une marque longitudinale, lorsque l'alinéa b) ii) du présent paragraphe ne s'applique pas mais que la largeur de la chaussée entre la marque et le véhicule est inférieure à 3 m et que la marque est telle que son franchissement est interdit aux véhicules qui l'aborderaient du même côté;
- iv) Aux emplacements tels que le véhicule masquerait un signal routier ou un signal lumineux de circulation à la vue des usagers de la route;

v) Sur une voie additionnelle signalée pour les véhicules qui se déplacent lentement.

c) Tout stationnement d'un véhicule sur la chaussée est interdit :

i) Aux abords des passages à niveau, des intersections et des arrêts d'autobus, de trolleybus ou de véhicules sur rails, sur les distances précisées par la législation nationale;

ii) Devant les entrées carrossables des propriétés;

iii) A tout emplacement où le véhicule en stationnement empêcherait l'accès à un autre véhicule régulièrement stationné ou le dégagement d'un tel véhicule;

iv) Sur la chaussée centrale des routes à trois chaussées et, en dehors des agglomérations, sur les chaussées des routes indiquées comme prioritaires par une signalisation appropriée.

4. Un conducteur ne doit pas quitter son véhicule ou ses animaux sans avoir pris toutes les précautions utiles pour éviter tout accident et, dans le cas d'une automobile, pour éviter qu'elle ne soit utilisée sans autorisation.

5. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que tout véhicule à moteur autre qu'un cyclomoteur à deux roues ou un motocycle à deux roues sans side-car, ainsi que toute remorque, attelée ou non, qui est immobilisé sur la chaussée hors d'une agglomération, soit signalé à distance, au moyen d'un moins un dispositif approprié, placé à l'endroit le mieux indiqué pour avertir suffisamment à temps les autres conducteurs qui s'approchent :

a) Lorsque le véhicule est immobilisé de nuit sur la chaussée dans des conditions telles que les conducteurs qui s'approchent ne peuvent se rendre compte de l'obstacle qu'il constitue;

b) Lorsque le conducteur, dans d'autre cas, a été contraint d'immobiliser son véhicule à un endroit où l'arrêt est interdit.

6. Rien dans le présent article ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'imposer d'autres interdictions de stationnement et d'arrêt.

ARTICLE 24

Ouverture des portières

Il est interdit d'ouvrir la portière d'un véhicule, de la laisser ouverte ou de descendre du véhicule sans s'être assuré qu'il ne peut en résulter de danger pour d'autres usagers de la route.

ARTICLE 25

Autoroutes et routes de caractère similaire

1. Sur les autoroutes et, si la législation nationale en dispose ainsi, sur les routes spéciales d'accès aux autoroutes et de sortie des autoroutes :

a) La circulation est interdite aux piétons, aux animaux, aux cycles, aux cyclomoteurs s'ils ne sont pas assimilés à des motocycles, et à tous les véhicules autres que les automobiles et leurs remorques, ainsi qu'aux automobiles ou à leurs remorques qui ne seraient pas, par construction, susceptibles d'atteindre en palier une vitesse fixée par la législation nationale;

b) Il est interdit aux conducteurs:

- i) D'arrêter leurs véhicules ou de stationner ailleurs qu'aux places de stationnement signalées; en cas d'immobilisation forcée d'un véhicule, son conducteur doit s'efforcer de l'amener hors de la chaussée et aussi hors de la bande d'urgence et, s'il ne peut le faire, signaler immédiatement à distance la présence du véhicule, pour avertir suffisamment à temps les autres conducteurs qui s'approchent;
- ii) De faire demi-tour ou marche arrière ou de pénétrer sur la bande de terrain centrale, y compris les raccordements reliant entre elles les deux chaussées.

2. Les conducteurs débouchant sur une autoroute doivent céder le passage aux véhicules qui y circulent. S'il existe une voie d'accélération, ils doivent l'emprunter.

3. Le conducteur qui quitte l'autoroute doit, suffisamment à temps, emprunter la voie de circulation correspondant à la sortie de l'autoroute et s'engager au plus tôt sur la voie de décélération si une telle voie existe.

4. Pour l'application des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, sont assimilées aux autoroutes, les autres routes réservées à la circulation automobile dûment signalées comme telles et ne desservant pas les propriétés riveraines.

ARTICLE 25 bis

Prescriptions particulières applicables aux tunnels comportant une signalisation spéciale

Dans les tunnels comportant une signalisation spéciale, les prescriptions ci-après sont applicables :

1. Il est interdit à tout conducteur :

- a) de faire marche arrière;
- b) de faire demi-tour;
- c) de mettre son véhicule à l'arrêt ou en stationnement, sauf aux endroits spécialement indiqués.

2. Même si le tunnel est éclairé, tout conducteur doit allumer ses feux de route ou ses feux de croisement.

3. En cas d'immobilisation prolongée des véhicules, le conducteur doit arrêter son moteur.

ARTICLE 26

Prescriptions particulières applicables aux cortèges et aux infirmes

1. Il est interdit aux usagers de la route de couper les colonnes militaires, les groupes d'écoliers en rang sous la conduite d'un moniteur et les autres cortèges.

2. Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas peuvent emprunter les trottoirs et les accotements praticables.

ARTICLE 27

Prescriptions particulières applicables aux cyclistes, aux cyclomotoristes et aux motocyclistes

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 10 de la présente Convention, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent ne pas interdire aux cyclistes de circuler à plusieurs de front.

2. Il est interdit aux cyclistes de rouler sans tenir le guidon au moins d'une main, de se faire remorquer par un autre véhicule ou de transporter, traîner ou pousser des objets gênants pour la conduite ou dangereux pour les autres usagers de la route. Les mêmes dispositions sont applicables aux cyclomotoristes et aux motocyclistes, mais, de plus, ceux-ci doivent tenir le guidon des deux mains, sauf éventuellement pour donner l'indication de la manœuvre décrite au paragraphe 3 de l'article 14 de la présente Convention.

3. Il est interdit aux cyclistes et aux cyclomotoristes de transporter des passagers sur leur véhicule; les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, toutefois, autoriser des dérogations à cette disposition, notamment, autoriser le transport de passagers sur le ou les sièges supplémentaires qui seraient aménagés sur le cycle. Il n'est permis aux motocyclistes de transporter des passagers que dans le side-car, s'il en existe un, et sur le siège supplémentaire éventuellement aménagé derrière le conducteur.

4. Lorsqu'il existe une piste cyclable, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent interdire aux cyclistes de circuler sur le reste de la chaussée. Dans le même cas, elles peuvent autoriser les cyclomotoristes à circuler sur la piste cyclable et, si elles le jugent utile, leur interdire de circuler sur le reste de la chaussée.

ARTICLE 28

Avertissements sonores et lumineux

1. Il peut seulement être fait usage des avertisseurs sonores :

a) Pour donner les avertissements utiles en vue d'éviter un accident;

b) En dehors des agglomérations lorsqu'il y a lieu d'avertir un conducteur qu'il va être dépassé.

L'émission de sons par les avertisseurs sonores ne doit pas se prolonger plus qu'il est nécessaire.

2. Les conducteurs d'automobiles peuvent donner les avertissements lumineux définis au paragraphe 3 de l'article 32 de la présente Convention au lieu des avertissements sonores. Ils peuvent également le faire pendant la journée aux fins indiquées à l'alinéa b) du paragraphe 1 du présent article, si cette façon de faire convient mieux en raison des circonstances.

3. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent autoriser l'emploi d'avertissements lumineux aux fins visées au paragraphe 1 b) du présent article dans les agglomérations également.

ARTICLE 29

Véhicules sur rails

1. Lorsqu'une voie ferrée emprunte une chaussée, tout usagers de la route doit, à l'approche d'un tramway ou d'un autre véhicule sur rails, dégager celle-ci dès que possible pour laisser le passage au véhicule sur rails.

2. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent adopter pour la circulation sur route des véhicules se déplaçant sur rails et pour le croisement ou le dépassement de ces véhicules des règles spéciales différentes de celles qui sont définies au présent chapitre. Toutefois, les Parties contractantes ou leurs subdivisions ne peuvent adopter de dispositions contraaires à celles du paragraphe 7 de l'article 18 de la présente Convention.

ARTICLE 30

Chargement des véhicules

1. Si une masse maximale autorisée est fixée pour un véhicule, la masse en charge de ce véhicule ne doit jamais dépasser la masse maximale autorisée.

2. Tout chargement d'un véhicule doit être disposé et, au besoin, arrimé de telle manière qu'il ne puisse :

a) Mettre en danger des personnes ou causer des dommages à des propriétés publiques ou privées, notamment traîner ou tomber sur la route;

b) Nuire à la visibilité du conducteur ou compromettre la stabilité ou la conduite du véhicule;

c) Provoquer un bruit, des poussières ou d'autres inconvénients qui peuvent être évités;

d) Masquer les feux, y compris les feux-stop et les indicateurs de direction, les catadiopres, les numéros d'immatriculation et le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation dont le véhicule doit être muni aux termes de la présente Convention ou de la législation nationale, ou masquer les signes faits avec le bras, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 14 ou à celles du paragraphe 2 de l'article 17 de la présente Convention.

3. Tout les accessoires, tels que câbles, chaînes, bâches, servant à arrimer ou à protéger le chargement doivent serrer celui-ci et être fixés solidement. Tous les accessoires servant à protéger le chargement doivent satisfaire aux conditions prévues pour le chargement au paragraphe 2 du présent article.

4. Les chargements dépassant du véhicule vers l'avant, vers l'arrière ou sur les côtés doivent être signalés de façon bien visible dans tous les cas où leurs contours risquent de n'être pas perçus des conducteurs des autres véhicules; la nuit, cette signalisation doit être faite à l'avant par un feu blanc et un dispositif réfléchissant blanc et à l'arrière par un feu rouge et un dispositif réfléchissant rouge. En particulier, sur les véhicules à moteur :

a) Les chargements dépassant l'extrémité du véhicule de plus d'un mètre vers l'arrière ou vers l'avant doivent toujours être signalés;

b) Les chargements dépassant latéralement le gabarit du véhicule de telle sorte que leur extrémité latérale se trouve à plus de 0,40 m du bord extérieur du feu-position avant du véhicule doivent être signalés la nuit vers l'avant et il en est de même, vers l'arrière, de ceux dont l'extrémité latérale se trouve à plus de 0,40 m du bord extérieur du feu-position arrière rouge du véhicule.

5. Rien dans le paragraphe 4 du présent article ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'interdire, de limiter ou de soumettre à autorisation spéciale les dépassements du chargement visés audit paragraphe 4.

ARTICLE 30 bis

Transport de passagers

Les passagers ne doivent pas être transportés en nombre tel ou de telle façon qu'ils gênent la conduite ou réduisent le champ de vision du conducteur.

ARTICLE 31

Comportement en cas d'accident

1. Sans préjudice des dispositions des législations nationales en ce qui concerne l'obligation de porter secours aux blessés, tout conducteur, ou tout autre usager de la route, impliqué dans un accident de la circulation, doit :

a) S'arrêter aussitôt que cela lui est possible sans créer un danger supplémentaire pour la circulation;

b) S'efforcer d'assurer la sécurité de la circulation au lieu de l'accident et, si une personne a été tuée ou grièvement blessée dans l'accident, d'éviter, dans la mesure où cela n'affecte pas la sécurité de la circulation, la modification de l'état des lieux et la disparition des traces qui peuvent être utiles pour établir les responsabilités;

c) Si d'autres personnes impliquées dans l'accident le lui demandent, leur communiquer son identité;

d) Si une personne a été blessée ou tuée dans l'accident, avertir la police et rester ou revenir sur le lieu de l'accident jusqu'à l'arrivée de celle-ci, à moins qu'il n'ait été autorisé par elle à quitter les lieux ou qu'il ne doive porter secours aux blessés ou être lui-même soigné.

2. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, dans leur législation nationale, s'abstenir d'imposer la prescription prévue à l'alinéa d) du paragraphe 1 du présent article, lorsqu'aucune blessure grave n'a été causée et qu'aucune des personnes impliquées dans l'accident n'exige que la police soit avertie.

ARTICLE 32

Règles d'utilisation des feux

1. Entre la tombée de la nuit et le lever du jour, ainsi qu'en toute autre circonstance où la visibilité est insuffisante du fait, par exemple, de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie, les feux ci-après doivent être allumés sur un véhicule en mouvement :

a) Sur les véhicules à moteur et les cyclomoteurs, les feux-route ou feux-croisement et les feux-position arrière, selon l'équipement prescrit par la présente Convention pour le véhicule de chaque catégorie;

b) Sur les remorques, les feux-position avant si ces feux sont prescrits au paragraphe 30 de l'annexe 5 de la présente Convention et au moins deux feux-position arrière.

2. Les feux-route doivent être éteints et remplacés par les feux-croisement :

a) Dans les agglomérations lorsque la route est suffisamment éclairée et en dehors des agglomérations lorsque la chaussée est éclairée de façon continue et que cet éclairage est suffisant pour permettre au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance suffisante et aux autres usagers de la route de percevoir le véhicule à une distance suffisante.

b) Lorsqu'un conducteur va croiser un autre véhicule, de façon à éviter l'éblouissement, à la distance nécessaire pour que le conducteur de cet autre véhicule puisse continuer sa marche aisément et sans danger;

c) Dans toute autre circonstance où il est nécessaire de ne pas éblouir les autres usagers de la route ou les usagers d'une voie d'eau ou d'une voie ferrée qui longe la route.

3. Toutefois, lorsqu'un véhicule en suit un autre à faible distance, les feux-route peuvent être utilisés pour donner un avertissement lumineux dans les conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 28 de l'intention de dépasser.

4. Les feux-brouillard ne peuvent être allumés qu'en cas de brouillard épais, de chute de neige, de forte pluie ou dans des conditions analogues et, en ce qui concerne les feux-brouillard avant, pour remplacer les feux-croisement. La législation nationale peut autoriser l'utilisation simultanée des feux-brouillard avant et des feux-croisement et l'utilisation des feux-brouillard avant sur les routes étroites et comportant de nombreux virages.

5. Sur les véhicules équipés de feux-position avant, ces feux doivent être utilisés en même temps que les feux-route, les feux-croisement ou les feux-brouillard avant.

6. De jour, les conducteurs de motocycles doivent rouler avec au moins un feu-croisement avant et un feu rouge arrière allumés. La législation nationale peut autoriser l'utilisation de feux de jour au lieu de feux-croisement.

7. La législation nationale peut rendre obligatoire pour les conducteurs de véhicules à moteur l'utilisation pendant le jour des feux-croisement ou des feux de jour. Dans ce cas, les feux-position arrière doivent être utilisés en même temps que les feux avant.

8. Entre la tombée de la nuit et le lever du jour ainsi que dans toute autre circonstance où la visibilité est insuffisante, la présence de véhicules à moteur et de leurs remorques à l'arrêt ou en stationnement sur une route doit être indiquée par des feux-position avant et arrière. En cas de brouillard épais, de chute de neige, de forte pluie ou de conditions analogues, les feux-croisement ou les feux-brouillard avant peuvent être utilisés. Dans ces conditions les feux-brouillard arrière peuvent être utilisés en complément des feux-position arrière.

9. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 8 du présent article, à l'intérieur d'une agglomération, les feux-position avant et arrière peuvent être remplacés par des feux de stationnement, à condition que :

a) Les dimensions du véhicule n'excèdent pas 6 m de long et 2 m de large;

b) Aucune remorque ne soit attelée au véhicule;

c) Les feux de stationnement soient placés sur le côté du véhicule opposé au bord de la chaussée le long duquel le véhicule est à l'arrêt ou en stationnement.

10. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 8 et 9 du présent article, un véhicule peut être à l'arrêt ou en stationnement tous feux éteints :

- a) Sur une route éclairée de façon telle que le véhicule soit visible distinctement à une distance suffisante;
- b) En dehors de la chaussée et d'un accotement stabilisé;
- c) Lorsqu'il s'agit de cyclomoteurs et de motocycles à deux roues sans side-car et non munis de batterie, tout au bord de la chaussée dans une agglomération.

11. La législation nationale peut accorder des dérogations aux dispositions des paragraphes 8 et 9 du présent article pour les véhicules à l'arrêt ou en stationnement à l'intérieur d'une agglomération, dans des rues où la circulation est très faible.

12. Les feux-marche arrière ne peuvent être utilisés que lorsque le véhicule fait marche arrière ou est sur le point de faire marche arrière.

13. Les signaux de détresse ne peuvent être utilisés que pour avertir les autres usagers de la route d'un danger particulier :

- a) Lorsqu'un véhicule en panne ou accidenté ne peut être déplacé immédiatement, de telle sorte qu'il constitue un obstacle pour les autres usagers;
- b) Lorsqu'il s'agit de signaler aux autres usagers le risque d'un danger imminent.

14. Les feux spéciaux d'avertissement :

a) Emettant une lumière bleue ne peuvent être utilisés que sur les véhicules prioritaires qui accomplissent une mission urgente ou dans d'autres cas lorsqu'il est nécessaire d'avertir les autres usagers de la route de la présence du véhicule;

b) Emettant une lumière jaune-auto ne peuvent être utilisés que lorsque les véhicules sont réellement affectés aux tâches particulières pour lesquelles ils ont été équipés du feu spécial d'avertissement ou lorsque la présence desdits véhicules sur la route constitue un danger ou une gêne pour les autres usagers.

L'utilisation de feux d'avertissement émettant d'autres couleurs peut être autorisée par la législation nationale.

15. En aucun cas un véhicule ne doit être équipé de feux rouges à l'avant ou de feux blancs à l'arrière, sous réserve des dérogations indiquées au paragraphe 61 de l'annexe 5. Un véhicule ne doit pas être modifié ni être équipé de feux supplémentaires d'une manière qui risque de contrevenir à la présente disposition.

ARTICLE 33

Règles d'éclairage applicables aux véhicules qui ne sont pas mentionnés dans l'article 32 et à certains usagers de la route

1. Tout véhicule ou ensemble de véhicules auxquels ne s'appliquent pas les dispositions de l'article 32 de la présente Convention et qui se trouve sur une route entre la tombée de la nuit et le lever du jour doit avoir au moins un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant et au moins un feu rouge à l'arrière. Lorsqu'il n'y a qu'un feu à l'avant ou qu'un feu à l'arrière, ce feu doit être placé sur l'axe du véhicule ou du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation.

a) Les charrettes à bras, c'est-à-dire les charrettes tirées ou poussées à la main, doivent avoir au moins un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant, et au moins un feu rouge à l'arrière. Ces deux feux peuvent être émis par un dispositif unique placé du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation. Les feux ne sont pas obligatoires sur les charrettes à bras d'une largeur maximale de 1 m.

b) Les véhicules à traction animale doivent avoir deux feux blancs ou jaunes sélectifs à l'avant et deux feux rouges à l'arrière. Toutefois, la législation nationale peut autoriser que la signalisation de ces véhicules soit réalisée au moyen d'un seul feu blanc ou jaune sélectif à l'avant et d'un seul feu rouge à l'arrière. Dans l'un et l'autre cas, le feu doit être placé du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation. S'il n'est pas possible de fixer sur le véhicule les feux prévus, ceux-ci peuvent être portés par des personnes marchant immédiatement à côté du véhicule, du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation. De plus, les véhicules à traction animale doivent être munis à l'arrière de deux catadioptres rouges, le plus près possible des bords extérieurs du véhicule. Les feux ne sont pas obligatoires sur les véhicules à traction animale d'une largeur maximale de 1 m. Cependant, un seul catadioptre doit être placé à l'arrière du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation ou au milieu du véhicule.

2. a) Lorsqu'ils circulent sur la chaussée de nuit :

- i) Les groupes de piétons conduits par un moniteur, ou formant un cortège, doivent montrer, du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation, au moins un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant et un feu rouge à l'arrière, ou un feu jaune-auto dans les deux directions;
- ii) Les conducteurs de bêtes de trait, de bêtes de charge ou de selle, ou de bestiaux, doivent montrer, du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation, au moins un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant et un feu rouge à l'arrière, ou un feu jaune-auto dans les deux directions. Ces feux peuvent être émis par un dispositif unique.

b) Les feux visés à l'alinéa a) du présent paragraphe ne sont pas requis dans les agglomérations éclairées de façon appropriée.

ARTICLE 34

Dérogations

1. Dès que l'approche d'un véhicule prioritaire est signalée par les avertisseurs spéciaux, lumineux et sonores, de ce véhicule, tout usager de la route doit dégager le passage sur la chaussée et, au besoin, s'arrêter.

2. Les législations nationales peuvent prévoir que les conducteurs de véhicules prioritaires ne sont pas tenus, quand leur circulation est annoncée par les avertisseurs spéciaux du véhicule et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route de respecter tout ou partie des dispositions du présent chapitre II autres que celles du paragraphe 2 de l'article 6.

3. Les législations nationales peuvent déterminer dans quelle mesure le personnel travaillant à la construction, à la répartition ou à l'entretien de la

route, y compris les conducteurs des engins employés pour les travaux, n'est pas tenu, sous réserve d'observer toutes précautions utiles, de respecter pendant leur travail les dispositions du présent chapitre II.

4. Pour dépasser ou croiser les engins visés au paragraphe 3 du présent article pendant qu'ils participent aux travaux sur la route, les conducteurs des autres véhicules peuvent, dans la mesure nécessaire et à condition de prendre toutes précautions utiles, ne pas observer les dispositions des articles 11 et 12 de la présente Convention.

Chapitre III

CONDITIONS A REMPLIR PAR LES AUTOMOBILES ET LES REMORQUES POUR ETRE ADMISES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

ARTICLE 35

Immatriculation

1. a) Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention, toute automobile en circulation internationale et toute remorque, autre qu'une remorque légère, attelée à une automobile doivent être immatriculées par une Partie contractante ou l'une de ses subdivisions et le conducteur de l'automobile doit être porteur d'un certificat valable délivré pour attester cette immatriculation, soit par une autorité compétente de cette Partie contractante ou de sa subdivision, soit au nom de la Partie contractante ou de la subdivision, par l'association qu'elle a habilitée à cet effet. Le certificat, dit certificat d'immatriculation, porte au moins :

Un numéro d'ordre, dit numéro d'immatriculation, dont la composition est indiquée à l'annexe 2 de la présente Convention;

La date de la première immatriculation du véhicule;

Le nom complet et le domicile du titulaire du certificat;

Le nom ou la marque de fabrique du constructeur du véhicule;

Le numéro d'ordre du châssis (numéro de fabrication ou numéro de série du constructeur);

S'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de marchandises, la masse maximale autorisée;

S'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de marchandises, la masse à vide;

La période de validité, si elle n'est pas illimitée;

Les indications portées sur le certificat sont soit uniquement en caractères latins ou en cursive dite anglaise, soit répétées de cette façon.

b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, toutefois, décider que, sur les certificats délivrés sur leur territoire, l'année de fabrication sera indiquée au lieu de la date de la première immatriculation.

c) Pour les automobiles des catégories A et B définies aux annexes 6 et 7 de la présente Convention ainsi que, si possible, pour les autres automobiles :

- i) Le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation défini à l'annexe 3 de ladite Convention doit figurer en tête du certificat;
- ii) Les huit indications que, conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, tout certificat d'immatriculation doit porter, doivent être précédées ou suivies respectivement des lettres A, B, C, D, E, F, G et H;
- iii) Le titre du certificat inscrit dans la langue ou les langues nationales du pays d'immatriculation peut être précédé ou suivi de la mention, en français, 'certificat d'immatriculation'.

d) Pour les remorques (y compris les semi-remorques) qui sont importées temporairement par un mode de transport autre que la route, une photocopie du certificat d'immatriculation, certifiée conforme par l'autorité qui a délivré ce certificat, doit être considérée comme suffisante.

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, un véhicule articulé non dissocié pendant qu'il est en circulation internationale bénéficiera des dispositions de la présente Convention même s'il ne fait l'objet que d'une seule immatriculation et d'un seul certificat pour le tracteur et la semi-remorque qui le constituent.

3. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme limitant le droit des Parties contractantes ou de leurs subdivisions d'exiger, dans le cas d'un véhicule en circulation internationale qui n'est pas immatriculé au nom d'une personne se trouvant à bord, la justification du droit du conducteur à la détention du véhicule.

4. Il est recommandé que les Parties contractantes qui n'en seraient pas encore pourvues créent un service chargé, à l'échelon national ou régional, d'enregistrer les automobiles mises en circulation et de centraliser, par véhicule, les renseignements portés sur chaque certificat d'immatriculation.

ARTICLE 36

Numéro d'immatriculation

1. Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'avant et à l'arrière son numéro d'immatriculation; toutefois, les motocycles ne sont tenus de porter ce numéro qu'à l'arrière.

2. Toute remorque immatriculée doit, en circulation internationale, porter à l'arrière son numéro d'immatriculation. Dans le cas d'une automobile tractant une ou plusieurs remorques, la remorque unique ou la dernière remorque, si elle n'est pas immatriculée, doit porter le numéro d'immatriculation du véhicule tracteur.

3. La composition et les modalités d'apposition du numéro d'immatriculation visé au présent article doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 2 de la présente Convention.

ARTICLE 37

Signe distinctif de l'Etat d'immatriculation

1. Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'arrière, en plus de son numéro d'immatriculation, un signe distinctif de l'Etat où elle est immatriculée.

2. Toute remorque attelée à une automobile et devant, en vertu de l'article 36 de la présente Convention, porter à l'arrière un numéro d'immatriculation doit aussi porter à l'arrière le signe distinctif de l'Etat où ce numéro d'immatriculation a été délivré. Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent même si la remorque est immatriculée dans un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'automobile à laquelle elle est attelée; si la remorque n'est pas immatriculée, elle doit porter à l'arrière le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation du véhicule tracteur, sauf lorsqu'elle circule dans cet Etat.

3. La composition et les modalités d'apposition du signe distinctif visé au présent article doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention.

ARTICLE 38

Marques d'identification

Toute automobile et toute remorque en circulation internationale doivent porter les marques d'identification définies à l'annexe 4 de la présente Convention.

ARTICLE 39

Prescriptions techniques et inspection des véhicules

1. Toute automobile, toute remorque et tout ensemble de véhicules en circulation internationale doivent satisfaire aux dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention. Ils doivent, en outre, être en bon état de marche.

2. Les législations nationales doivent prescrire un contrôle technique périodique :

a) Des automobiles affectées au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises;

b) Des automobiles affectées au transport de marchandises dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg ainsi que des remorques conçues pour être attelées à de tels véhicules.

3. Les législations nationales étendront, autant que possible, les dispositions du paragraphe 2 à d'autres catégories de véhicules.

ARTICLE 40

Disposition transitoire

1. Pendant dix ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément au paragraphe 1 de l'article 47, les remorques en circulation internationale bénéficieront, quelle que soit leur masse maximale autorisée, des dispositions de la présente Convention, même si elles ne sont pas immatriculées.

2. Le certificat d'immatriculation doit être conforme aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article 35 dans les cinq ans qui suivent son entrée en vigueur; Les certificats délivrés avant cette échéance sont mutuellement reconnus jusqu'à la date limite de validité qui y est indiquée.

Chapitre IV

CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES

ARTICLE 41

Permis de conduire

1. a) Tout conducteur d'une automobile doit être titulaire d'un permis de conduire;

b) Les Parties contractantes s'engagent à faire en sorte que les permis de conduire ne soient délivrés qu'après vérification par les autorités compétentes des connaissances et de l'habileté requises du conducteur;

c) La législation nationale doit fixer des conditions pour l'obtention d'un permis de conduire;

d) Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme interdisant aux Parties contractantes ou à leurs subdivisions d'exiger des permis de conduire pour les autres véhicules à moteur et pour les cyclomoteurs.

2. Les Parties contractantes reconnaîtront :

a) Tout permis rédigé dans leur langue ou dans l'une de leurs langues ou, s'il n'est pas rédigé dans une telle langue, accompagné d'une traduction certifiée conforme;

b) Tout permis national conforme aux dispositions de l'annexe 6 de la présente Convention;

c) Ou tout permis international conforme aux dispositions de l'annexe 7 de la présente Convention;

comme valable pour la conduite sur leurs territoires, d'un véhicule qui rentre dans les catégories couvertes par le permis, à condition que ledit permis soit en cours de validité et qu'il ait été délivré par une autre Partie contractante ou une de ses subdivisions ou par une association habilitée à cet effet par cette autre Partie contractante ou par une de ses subdivisions. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux permis d'élève conducteur.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent :

a) Lorsque la validité du permis de conduire est subordonnée, par une mention spéciale, au port par l'intéressé de certains appareils ou à certains aménagements du véhicule pour tenir compte de l'invalidité du conducteur, le permis ne sera reconnu comme valable que si ces prescriptions sont observées;

b) Les Parties contractantes peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas dix-huit ans révolus;

c) Les Parties contractantes peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire, pour la conduite des automobiles ou des ensembles de véhicules des catégories C, D et E visées aux annexes 6 et 7 de la présente Convention, de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas vingt et un ans révolus.

4. Les Parties contractantes peuvent prévoir dans leur législation nationale une subdivision des catégories de véhicules visées aux annexes 6 et 7 de la présente Convention. En cas de limitation du permis de conduire à certains véhicules d'une même catégorie, un chiffre doit être ajouté à la lettre qui

désigne la catégorie en question et la nature de la limitation doit être indiquée sur le permis de conduire.

5. Aux fins de l'application du paragraphe 2 et de l'alinéa c) du paragraphe 3 du présent article :

a) Aux automobiles de la catégorie B visée aux annexes 6 et 7 de la présente Convention peut être attelée une remorque légère; peut y être attelée également une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, mais n'excède pas la masse à vide de l'automobile, si le total des masses maximales autorisées des véhicules ainsi couplés n'excède pas 3 500 kg;

b) Aux automobiles des catégories C et D visées aux annexes 6 et 7 de la présente Convention peut être attelée une remorque légère, sans que l'ensemble ainsi constitué cesse d'appartenir à la catégorie C ou à la catégorie D.

6. Le permis international ne pourra être délivré qu'au détenteur d'un permis national pour la délivrance duquel auront été remplies les conditions minimales fixées par la présente Convention. Il ne devra pas être valable plus longtemps que le permis national correspondant, dont le numéro devra figurer sur le permis international.

7. Les dispositions du présent article n'obligent pas les Parties contractantes :

a) A reconnaître la validité des permis, nationaux ou internationaux, qui auraient été délivrés, sur le territoire d'une autre Partie contractante à des personnes qui avaient leur résidence normale sur leur territoire au moment de cette délivrance ou dont la résidence normale a été transférée sur leur territoire depuis cette délivrance;

b) A reconnaître la validité des permis précités qui auraient été délivrés à des conducteurs dont la résidence normale au moment de la délivrance ne se trouvait pas sur le territoire dans lequel le permis a été délivré ou dont la résidence a été transférée depuis cette délivrance dans un autre territoire.

ARTICLE 42

Suspension de la validité des permis de conduire

1. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent retirer à un conducteur qui commet sur leur territoire une infraction susceptible d'entraîner le retrait du permis de conduire en vertu de leur législation, le droit de faire usage sur leur territoire du permis de conduire, national ou international, dont il est titulaire. En pareil cas, l'autorité compétente de la Partie contractante ou de celle de ses subdivisions qui a retiré le droit de faire usage du permis pourra :

a) Se faire remettre le permis et le conserver qu'à l'expiration du délai pendant lequel le droit de faire usage du permis est retiré ou jusqu'à ce que le conducteur quitte son territoire, si ce départ intervient avant l'expiration de ce délai;

b) Aviser du retrait du droit de faire usage du permis l'autorité qui a délivré ou au nom de qui a été délivré le permis;

c) S'il s'agit d'un permis international, porter à l'emplacement prévu à cet effet la mention que le permis n'est plus valable sur son territoire;

d) Dans le cas où elle n'a pas fait application de la procédure visée à l'alinéa a) du présent paragraphe, compléter la communication mentionnée à l'alinéa b) en demandant à l'autorité qui a délivré le permis ou au nom de qui le permis a été délivré, d'aviser l'intéressé de la décision prise à son encontre.

2. Les Parties contractantes s'efforceront de faire notifier aux intéressés les décisions qui leur auront été communiquées conformément à la procédure visée au paragraphe 1, alinéa d) du présent article.

3. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme interdisant aux Parties contractantes ou à une de leurs subdivisions d'empêcher un conducteur titulaire d'un permis de conduire, national ou international, de conduire s'il est évident ou prouvé que son état ne lui permet pas de conduire en sécurité ou si le droit de conduire lui a été retiré dans l'Etat où il a sa résidence normale.

ARTICLE 43

Disposition transitoire

1. Les permis internationaux de conduire conformes aux dispositions de la Convention sur la circulation routière, faite à Genève le 19 septembre 1949, et délivrés dans les cinq ans de l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément au paragraphe 1 de l'article 47 de la présente Convention seront, pour l'application des articles 41 et 42 de la présente Convention, assimilés aux permis internationaux de conduire prévus à la présente Convention.

2. Les permis de conduire nationaux doivent être adaptés aux prescriptions de l'amendement à l'annexe 6 dans les cinq ans qui suivent son entrée en vigueur. Les permis délivrés avant cette échéance sont mutuellement reconnus jusqu'à la date limite de validité qui y est indiquée.

Chapitre V

CONDITIONS A REMPLIR PAR LES CYCLES ET LES CYCLOMOTEURS POUR ETRE ADMIS EN CIRCULATION INTERNATIONALE

ARTICLE 44

1. Les cycles sans moteur en circulation internationale doivent :

a) Avoir un frein efficace;

b) Etre munis d'un timbre susceptible d'être entendu à une distance suffisante et ne porter aucun autre avertisseur sonore;

c) Etre munis d'un dispositif réfléchissant rouge vers l'arrière et de dispositifs permettant de montrer un feu blanc ou jaune sélectif vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière.

2. Sur le territoire des Parties contractantes qui n'ont pas, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, les cyclomoteurs en circulation internationale doivent :

a) Avoir deux freins indépendants;

b) Etre munis d'un timbre, ou d'un autre avertisseur sonore, susceptible d'être entendu à une distance suffisante;

- c) Etre munis d'un dispositif d'échappement silencieux efficace;
- d) Etre munis de dispositifs permettant de montrer un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant, ainsi qu'un feu rouge et un dispositif réfléchissant rouge à l'arrière;
- e) Porter la marque d'identification définie à l'annexe 4 de la présente Convention.
3. Sur le territoire des Parties contractantes qui ont, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, les conditions à remplir par les cyclomoteurs pour être admis en circulation internationale sont celles qui sont définies pour les motocycles à l'annexe 5 de la présente Convention.

Chapitre VI

DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 45

1. La présente Convention sera ouverte au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York jusqu'au 31 décembre 1969 à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique ou Parties au Statut de la Cour internationale de Justice, et de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir Partie à ladite Convention.

2. La présente Convention est sujette à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. La présente Convention restera ouverte à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 du présent article. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général.

4. Au moment où il signera la présente Convention ou déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, tout Etat notifiera au Secrétaire général le signe distinctif qu'il choisit pour être apposé en circulation internationale sur les véhicules qu'il a immatriculés, conformément aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention. Par une autre notification adressée au Secrétaire général, tout Etat peut changer un signe distinctif qu'il avait précédemment choisi.

ARTICLE 46

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, ou à tout moment ultérieur, déclarer par notification adressée au Secrétaire général que la Convention devient applicable à tous les territoires ou à l'un quelconque d'entre eux dont il assure les relations internationales. La Convention deviendra applicable au territoire ou aux territoires désigné(s) dans la notification trente jours après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu cette notification ou à la date d'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat adressant la notification, si cette date est postérieure à la précédente.

2. Tout Etat qui aura fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article pourra à toute date ultérieure, par notification adressée au Secrétaire général, déclarer que la Convention cessera d'être applicable au territoire désigné dans la notification et la Convention cessera d'être applicable audit territoire un an après la date de réception de cette notification par le Secrétaire général.

3. Tout Etat qui adresse une notification en vertu du paragraphe 1 du présent article notifiera au Secrétaire général le ou les signes distinctifs qu'il choisit pour être apposés en circulation internationale sur les véhicules qui ont été immatriculés sur le ou les territoires intéressés conformément aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention. Par une autre notification adressée au Secrétaire général, tout Etat peut changer un signe distinctif qu'il avait précédemment choisi.

ARTICLE 47

1. La présente Convention entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt du quinzième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque Etat qui ratifiera la présente Convention ou y adhérera après le dépôt du quinzième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt, par cet Etat, de son instrument de ratification ou d'adhésion.

ARTICLE 48

A son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Convention internationale relative à la circulation automobile et la Convention internationale relative à la circulation routière signées l'une et l'autre à Paris le 24 avril 1926, la Convention sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine ouverte à la signature à Washington le 15 décembre 1943 et la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Genève le 19 septembre 1949.

ARTICLE 49

1. Après une période d'un an à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention, toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à la Convention. Le texte de toute proposition d'amendement, accompagné d'un exposé des motifs, sera adressé au Secrétaire général qui le communiquera à toutes les Parties contractantes. Les Parties contractantes auront la possibilité de lui faire savoir, dans le délai de douze mois suivant la date de cette communication : a) si elles acceptent l'amendement, ou b) si elles le rejettent, ou c) si elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général transmettra également le texte de l'amendement proposé à tous les autres Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention.

2. a) Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe précédent sera réputée acceptée si, dans le délai de douze mois susmentionné, moins des tiers des Parties contractantes informent le Secrétaire général soit qu'elles rejettent l'amendement, soit qu'elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes toute acceptation ou tout rejet de l'amendement proposé et toute demande de convocation d'une conférence.

Si le nombre total des rejets et des demandes reçus pendant le délai spécifié de douze mois est inférieur au tiers du nombre total des Parties contractantes, le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes que l'amendement entrera en vigueur six mois après l'expiration du délai de douze mois spécifié au paragraphe précédent pour toutes les Parties contractantes, à l'exception de

celles qui, pendant le délai spécifié, ont rejeté l'amendement ou demandé la convocation d'une conférence pour l'examiner.

b) Toute Partie contractante qui, pendant ledit délai de douze mois, aura rejeté une proposition d'amendement ou demandé la convocation d'une conférence pour l'examiner, pourra, à tout moment après l'expiration de ce délai, notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement, et le Secrétaire général communiquera cette notification à toutes les autres Parties contractantes. L'amendement entrera en vigueur pour les Parties contractantes qui auront notifié leur acceptation six mois après que le Secrétaire général aura reçu leur notification.

3. Si un amendement proposé n'a pas été accepté conformément au paragraphe 2 du présent article et si, dans le délai de douze mois spécifié au paragraphe 1 du présent article, moins de la moitié du nombre total des Parties contractantes informent le Secrétaire général qu'elles rejettent l'amendement proposé et si un tiers au moins du nombre total des Parties contractantes, mais pas moins de dix, l'informent qu'elles l'acceptent ou qu'elles désirent qu'une conférence soit réunie pour l'examiner, le Secrétaire général convoquera une conférence en vue d'examiner l'amendement proposé ou toute autre proposition dont il serait saisi en vertu du paragraphe 4 du présent article.

4. Si une conférence est convoquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, le Secrétaire général y invitera tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention. Il demandera à tous les Etats invités à la Conférence de lui présenter, au plus tard six mois avant sa date d'ouverture, toutes propositions qu'ils souhaiteraient voir examiner également par ladite Conférence en plus de l'amendement proposé, et il communiquera ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la Conférence, à tous les Etats invités à la Conférence.

5. a) Tout amendement à la présente Convention sera réputé accepté s'il a été adopté à la majorité des deux tiers des Etats représentés à la Conférence, à condition que cette majorité groupe au moins les deux tiers des Parties contractantes représentées à la Conférence. Le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes l'adoption de l'amendement et celui-ci entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification pour toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui, durant ce délai, auront notifié au Secrétaire général qu'elles rejettent l'amendement.

b) Toute Partie contractante qui aura rejeté un amendement pendant ledit délai de douze mois pourra, à tout moment, notifier au Secrétaire général qu'elle l'accepte, et le Secrétaire général communiquera cette notification à toutes les autres Parties contractantes. L'amendement entrera en vigueur pour la Partie contractante qui aura notifié son acceptation six mois après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu la notification ou à la fin dudit délai de douze mois si la date en est postérieure à la précédente.

6. Si la proposition d'amendement n'est pas réputée acceptée conformément au paragraphe 2 du présent article, et si les conditions prescrites au paragraphe 3 du présent article pour la convocation d'une conférence ne sont pas réunies, la proposition d'amendement sera réputée rejetée.

ARTICLE 50

Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

ARTICLE 51

La présente Convention cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

ARTICLE 52

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

ARTICLE 53

Aucune disposition de la présente Convention ne sera 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'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.

ARTICLE 54

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera la présente Convention ou déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 52 de la présente Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 52 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

2. Au moment où il dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout Etat peut déclarer, par notification adressée au Secrétaire général, qu'il assimilera les cyclomoteurs aux motocycles aux fins d'application de la présente Convention (article 1, n)).

A tout moment, tout Etat pourra ultérieurement, par notification adressée au Secrétaire général, retirer sa déclaration.

3. Les déclarations prévues au paragraphe 2 du présent article prendront effet six mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification, ou à la date à laquelle la Convention entrera en vigueur pour l'Etat qui fait la déclaration si cette date est postérieure à la précédente.

4. Toute modification d'un signe distinctif précédemment choisi, notifiée conformément au paragraphe 4 de l'article 45 ou du paragraphe 3 de l'article 46 de la présente Convention, prendra effet trois mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

5. Les réserves à la présente Convention et à ses annexes, autres que la réserve prévue au paragraphe 1 du présent article, sont autorisées à condition qu'elles soient formulées par écrit et, si elles ont été formulées avant le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion, qu'elles soient confirmées dans ledit instrument. Le Secrétaire général communiquera lesdites réserves à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention.

6. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve ou fait une déclaration en vertu des paragraphes 1 ou 4 du présent article, pourra, à tout moment, la retirer par notification adressée au Secrétaire général.

7. Toute réserve faite conformément au paragraphe 5 du présent article :

a) Modifie, pour la Partie contractante qui a formulé ladite réserve, les dispositions de la Convention sur lesquelles porte la réserve dans les limites de celles-ci;

b) Modifie ces dispositions dans les mêmes limites pour les autres Parties contractantes pour ce qui est de leurs relations avec la Partie contractante ayant notifié la réserve.

ARTICLE 55

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 49 et 54 de la présente Convention, le Secrétaire général notifiera à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 :

- a) Les signatures, ratifications et adhésions au titre de l'article 45;
- b) Les notifications et déclarations au titre du paragraphe 4 de l'article 45 et de l'article 46;
- c) Les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu de l'article 47;
- d) La date d'entrée en vigueur des amendements à la présente Convention conformément aux paragraphes 2 et 5 de l'article 49;
- e) Les dénonciations au titre de l'article 50;
- f) L'abrogation de la présente Convention au titre de l'article 51.

ARTICLE 56

L'original de la présente Convention, fait en un seul exemplaire, en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, les cinq textes faisant également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés $\pm$ /, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Vienne, ce huitième jour de novembre, mil neuf cent soixante-huit.

$\pm$ / Voir le document E/CONF.56/16/Rev.1.

ANNEXES

Annexe 1

DEROGATIONS A L'OBLIGATION D'ADMETTRE EN CIRCULATION INTERNATIONALE
LES AUTOMOBILES ET LES REMORQUES

1. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les automobiles, remorques et ensembles de véhicules dont les masses, totales ou par essieu, ou dont les dimensions excèdent les limites fixées par leur législation nationale pour les véhicules immatriculés sur leur territoire. Les Parties contractantes sur le territoire desquelles a lieu une circulation internationale de véhicules lourds s'efforceront de conclure des accords régionaux permettant, en circulation internationale, l'accès des routes de la région, sauf exception pour des routes à faibles caractéristiques, aux véhicules et ensembles de véhicules dont les masses et dimensions n'excèdent pas les chiffres fixés par ces accords.

2. Pour l'application du paragraphe 1 de la présente annexe, ne sera pas considérée comme dépassement de la largeur maximale autorisée la saillie :

- a) Des pneumatiques au voisinage de leur point de contact avec le sol, et des connexions des indicateurs de pression des pneumatiques;
- b) Des dispositifs antipatinants qui seraient montés sur les roues;
- c) Des miroirs rétroviseurs construits de façon à pouvoir, sous l'effet d'une pression modérée, céder dans les deux sens de telle façon qu'ils ne dépassent plus la largeur maximale autorisée;
- d) Des indicateurs de direction latéraux et des feux d'encombrement, à condition que la saillie en cause ne dépasse pas quelques centimètres;
- e) Des scellements douaniers apposés sur le chargement et des dispositifs de fixation et de protection de ces scellements.

3. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les ensembles de véhicules suivants, dans la mesure où leur législation nationale interdit la circulation de tels ensembles :

- a) Motocycles avec remorques;
- b) Ensembles constitués par une automobile et plusieurs remorques;
- c) Véhicules articulés affectés aux transports de personnes.

4. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les automobiles et les remorques bénéficiant de dérogations en vertu du paragraphe 60 de l'annexe 5 de la Convention.

5. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les cyclomoteurs et les motocycles dont le conducteur et, le cas échéant, le passager ne seraient pas munis d'un casque de protection.

6. Les Parties contractantes peuvent subordonner l'admission en circulation internationale sur leur territoire de toute automobile autre qu'un cyclomoteur à deux roues ou un motocycle à deux roues sans side-car à la présence à bord de l'automobile d'un dispositif, visé au paragraphe 56 de l'annexe 5 de la Convention, et destiné, en cas d'arrêt sur la chaussée, à annoncer le danger que constitue le véhicule ainsi arrêté.

7. Les Parties contractantes peuvent subordonner l'admission en circulation internationale, sur certaines routes difficiles ou dans certaines régions à relief difficile de leur territoire, des automobiles dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg au respect des prescriptions spéciales imposées par leur législation nationale pour l'admission sur ces routes ou dans ces régions des véhicules de même masse maximale autorisée qu'elles immatriculent.

8. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile munie de feu-croisement à faisceau asymétrique lorsque le réglage des faisceaux n'est pas adapté au sens de la circulation sur leur territoire.

9. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile ou toute remorque attelée à une automobile qui porterait un signe distinctif autre que celui qui est prévu pour ce véhicule à l'article 37 de la présente Convention.

Annexe 2

NUMERO D'IMMATRICULATION DES AUTOMOBILES ET
DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

1. Le numéro d'immatriculation visé aux articles 35 et 36 de la Convention doit être composé soit de chiffres, soit de chiffres et de lettres. Les chiffres doivent être des chiffres arabes et les lettres doivent être en caractères latins majuscules. Il peut, toutefois, être employé d'autres chiffres ou caractères, mais le numéro d'immatriculation doit alors être répété en chiffres arabes et en caractères latins majuscules.

2. Le numéro d'immatriculation doit être composé et apposé de façon à être lisible de jour par temps clair à une distance minimale de 40 m par un observateur placé dans l'axe du véhicule et le véhicule étant arrêté; les Parties contractantes peuvent, toutefois, pour les véhicules qu'elles immatriculent réduire cette distance minimale de lisibilité pour les motocycles et pour des catégories spéciales d'automobiles sur lesquels il serait difficile de donner aux numéros d'immatriculation des dimensions suffisantes pour qu'ils soient lisibles à 40 m.

3. Dans le cas où le numéro d'immatriculation est apposé sur une plaque spéciale cette plaque doit être plate et fixée dans une position verticale ou sensiblement verticale et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule. Dans le cas où le numéro est apposé ou peint sur le véhicule, la surface sur laquelle il est apposé ou peint doit être plane et verticale ou presque plane et verticale et être perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule.

4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 de l'article 32, la plaque ou la surface sur laquelle est apposé ou peint le numéro d'immatriculation peut être en matériau réfléchissant.

Annexe 3

SIGNE DISTINCTIF DES AUTOMOBILES ET DES
REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

1. Le signe distinctif visé à l'article 37 de la Convention doit être composé d'une à trois lettres en caractères latins majuscules. Les lettres auront au minimum une hauteur de 0,08 m et leurs traits une épaisseur d'au moins 0,01. Les lettres seront peintes en noir sur un fond blanc ayant la forme d'une ellipse dont le grand axe est horizontal.

2. Lorsque le signe distinctif ne comporte qu'une seule lettre, le grand axe de l'ellipse peut être vertical.

3. Le signe distinctif ne doit pas être incorporé dans le numéro d'immatriculation, ni apposé de façon telle qu'il puisse créer une confusion avec ce dernier ou nuire à sa lisibilité.

4. Sur les motocycles et sur leurs remorques, les dimensions des axes de l'ellipse seront d'au moins 0,175 m et 0,115 m. Sur les autres automobiles et sur leurs remorques, les dimensions des axes de l'ellipse seront d'au moins :

- a) 0,24 m et 0,145 m si le signe distinctif comporte trois lettres;
- b) 0,175 m et 0,115 m si le signe distinctif comporte moins de trois lettres.

5. Les dispositions du paragraphe 3 de l'annexe 2 s'appliquent à l'apposition du signe distinctif sur les véhicules.

Annexe 4

MARQUES D'IDENTIFICATION DES AUTOMOBILES ET
DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

1. Les marques d'identification comprennent :

- a) Pour les automobiles :
 - i) Le nom ou la marque du constructeur du véhicule;
 - ii) Sur le châssis, ou, à défaut de châssis, sur la carrosserie, le numéro de fabrication ou le numéro de série du constructeur;
 - iii) Sur le moteur, le numéro de fabrication du moteur lorsqu'un tel numéro est apposé par le constructeur;
- b) Pour les remorques, les indications mentionnées aux alinéas i) et ii) ci-dessus;
- c) Pour les cyclomoteurs, l'indication de la cylindrée et la marque "CM".

2. Les marques mentionnées au paragraphe 1 de la présente annexe doivent être placées à des endroits accessibles et être facilement lisibles; de plus, elles doivent être telles qu'il soit difficile de les modifier ou de les supprimer. Les lettres et les chiffres compris dans les marques seront soit uniquement en caractères latins ou en cursive dite anglaise et en chiffres arabes soit répétés de cette façon.

Annexe 5

CONDITIONS TECHNIQUES RELATIVES AUX AUTOMOBILES ET AUX REMORQUES

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 a) de l'article 3 et du paragraphe 1 de l'article 39 de la présente Convention, toute Partie contractante peut, pour les automobiles qu'elle immatricule et pour les remorques qu'elle admet à la circulation en vertu de sa législation nationale, imposer des prescriptions complétant les dispositions de la présente annexe ou plus rigoureuses que celles-ci. Tout véhicule en circulation internationale doit satisfaire aux prescriptions techniques en vigueur dans son pays d'immatriculation lors de sa première mise en service.

2. Au sens de la présente annexe, le terme "remorque" ne s'applique qu'aux remorques destinées à être attelées à une automobile.

3. Les Parties contractantes qui, conformément à l'article premier, alinéa n) de la Convention, ont déclaré vouloir assimiler aux motocycles des véhicules à trois roues dont la masse à vide n'excède pas 400 kg doivent soumettre ces derniers aux prescriptions imposées dans la présente annexe soit pour les motocycles, soit pour les autres automobiles.

CHAPITRE PREMIER

Freinage

4. Aux fins du présent chapitre,

a) Le terme "roues d'un essieu" désigne les roues symétriques, ou sensiblement symétriques, par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, même si elles ne sont pas placées sur un même essieu (un essieu tandem est compté pour deux essieux);

b) Le terme "frein de service" désigne le dispositif normalement utilisé pour ralentir et arrêter le véhicule;

c) Le terme "frein de stationnement" désigne le dispositif utilisé pour maintenir, en l'absence du conducteur, le véhicule immobile ou, dans le cas d'une remorque, la remorque lorsque celle-ci est désaccouplée;

d) Le terme "frein de secours" désigne le dispositif destiné à ralentir et à arrêter le véhicule en cas de défaillance du frein de service.

A. Freinage des automobiles autres que les motocycles

5. Toute automobile autre qu'un motocycle doit être munie de freins pouvant être actionnés facilement par le conducteur installé à sa place de conduite. Ces freins devront permettre d'assurer les trois fonctions de freinage ci-après :

a) Un frein de service permettant de ralentir le véhicule et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la voie sur laquelle il circule;

b) Un frein de stationnement permettant de maintenir le véhicule immobile, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une déclivité ascendante ou descendante notable, les surfaces actives du frein restant maintenues en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique;

c) Un frein de secours permettant de ralentir et d'arrêter le véhicule, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une distance raisonnable, même en cas de défaillance du frein de service.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 de la présente annexe, les dispositifs assurant les trois fonctions de freinage (frein de service, frein de secours et frein de stationnement) peuvent avoir des parties communes; la combinaison des commandes n'est admise qu'à condition qu'il reste au moins deux commandes distinctes.

7. Le frein de service doit agir sur toutes les roues du véhicule.

8. Le frein de secours doit pouvoir agir sur une roue au moins de chaque côté du plan longitudinal médian du véhicule; la même disposition s'applique au frein de stationnement.

9. Le frein de service et le frein de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées liées aux roues de façon permanente par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

10. Aucune surface freinée ne doit pouvoir être désaccouplée des roues. Toutefois, un tel désaccouplement est admis pour certaines des surfaces freinées, à condition :

a) Qu'il soit seulement momentané, par exemple pendant un changement des rapports de transmission;

b) Qu'en tant qu'il porte sur le frein de stationnement, il ne soit pas possible sans l'action du conducteur, et

c) Qu'en tant qu'il porte sur le frein de service ou le frein de secours, l'action de freinage continue de pouvoir s'exercer avec l'efficacité prescrite conformément au paragraphe 5 de la présente annexe.

10 bis. L'ensemble des dispositifs des véhicules contribuant au freinage doit être conçu et réalisé de telle façon que l'efficacité du frein de service soit assurée après un actionnement prolongé ou répété.

10 ter. L'action du frein de service doit être convenablement répartie et synchronisée entre les différents essieux du véhicule.

10 quater. Si l'action de commande sur le frein de service est assistée, partiellement ou totalement, par une source d'énergie autre que l'énergie musculaire du conducteur, la possibilité d'arrêter le véhicule sur une distance raisonnable doit être assurée, même en cas de défaillance de la source d'énergie.

B. Freinage des remorques

11. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 17 c) de la présente annexe, toute remorque autre qu'une remorque légère doit être munie de freins, à savoir :

a) Un frein de service permettant de ralentir le véhicule et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la voie sur laquelle il circule;

b) Un frein de stationnement permettant de maintenir le véhicule immobile, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une déclivité ascendante ou descendante notable, les surfaces actives du frein restant

maintenues en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique. La présente disposition n'est pas applicable aux remorques qui ne peuvent être désaccouplées du véhicule tracteur sans l'aide d'outils, à condition que les exigences relatives au freinage de stationnement soient respectées pour l'ensemble de véhicules.

12. Les dispositifs assurant les deux fonctions de freinage (service et stationnement) peuvent avoir des parties communes.

13. Le frein de service doit agir sur toutes les roues de la remorque. L'action du frein de service doit être convenablement répartie et synchronisée entre les différents essieux de la remorque.

14. Le frein de service doit pouvoir être mis en action par la commande de freinage de service du véhicule tracteur; toutefois, si la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas 3 500 kg, le frein peut être conçu pour n'être mis en action, pendant la marche, que par le simple rapprochement de la remorque et du véhicule tracteur (freinage par inertie).

15. Le frein de service et le frein de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées liées aux roues de façon permanente par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

16. Les dispositifs de freinage doivent être tels que l'arrêt de la remorque soit assuré automatiquement en cas de rupture du dispositif d'accouplement pendant la marche. Toutefois, cette prescription ne s'applique pas aux remorques à un seul essieu ou à deux essieux distants l'un de l'autre de moins d'un mètre à condition que leur masse maximale autorisée n'excède pas 1 500 kg et, à l'exception des semi-remorques, qu'elles soient munies, en plus du dispositif d'accouplement, d'une attache secondaire.

C. Freinage des ensembles de véhicules

17. Outre les dispositions des parties A et B du présent chapitre relatives aux véhicules isolés (automobiles et remorques), les dispositions ci-après s'appliqueront aux ensembles de ces véhicules :

a) Les dispositifs de freinage montés sur chacun des véhicules composant l'ensemble doivent être compatibles;

b) L'action du frein de service doit être convenablement répartie et synchronisée entre les différents essieux de l'ensemble.

c) La masse maximale autorisée d'une remorque non munie d'un frein de service ne doit pas excéder la moitié de la somme de la masse à vide du véhicule tracteur et de la masse du conducteur.

D. Freinage des motocycles

18. a) Tout motocycle doit être muni de deux dispositifs de freinage, agissant l'un au moins sur la ou les roues arrière, et l'autre au moins sur la ou les roues avant; si un side-car est adjoint à un motocycle, le freinage de la roue du side-car n'est pas exigé. Ces dispositifs de freinage doivent permettre de ralentir le motocycle et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, qu'elles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la route sur laquelle il circule.

b) Outre les dispositifs prévus à l'alinéa a) du présent paragraphe, les motocycles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule doivent être munis d'un frein de stationnement répondant aux conditions énoncées à l'alinéa b) du paragraphe 5 de la présente annexe.

CHAPITRE II

Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules

19. Aux fins du présent chapitre, le terme :

"Feu-route" désigne le feu servant à éclairer la route sur une grande distance en avant de ce véhicule;

"Feu-croisement" désigne le feu servant à éclairer la route en avant de ce véhicule sans éblouir ni gêner indûment les conducteurs venant en sens inverse et les autres usagers de la route;

"Feu-position avant" désigne le feu servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'avant;

"Feu-position arrière" désigne le feu servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'arrière;

"Feu-stop" désigne le feu servant à indiquer aux autres usagers de la route qui se trouvent derrière ce véhicule que son conducteur actionne le frein de service;

"Feu-brouillard avant" désigne le feu servant à améliorer l'éclairage de la route en cas de brouillard épais, de chute de neige, de forte pluie ou de conditions analogues;

"Feu-brouillard arrière" désigne le feu servant à rendre le véhicule plus visible vu de l'arrière, en cas de brouillard épais, de chute de neige, de forte pluie ou de conditions analogues;

"Feu-marche arrière" désigne le feu servant à éclairer la route à l'arrière de ce véhicule et à avertir les autres usagers de la route que le véhicule fait marche arrière ou est sur le point de faire marche arrière;

"Feu-indicateur de direction" désigne le feu servant à indiquer aux autres usagers de la route que le conducteur a l'intention de changer de direction vers la droite ou vers la gauche;

"Feu-stationnement" désigne le feu servant à indiquer la présence d'un véhicule en stationnement; il peut remplacer les feux-position avant et arrière;

"Feu-encombrement" désigne le feu installé près de l'extrémité hors tout de la largeur et aussi proche que possible de la hauteur du véhicule et destiné à indiquer nettement sa largeur hors tout. Ce signal sert à compléter, pour certains véhicules à moteur et remorque, les feux-position, en attirant particulièrement l'attention sur son encombrement;

"Signal de détresse" désigne le signal donné par le fonctionnement simultané de tous les feux indicateurs de direction;

"Feu latéral" désigne le feu installé sur le flanc du véhicule destiné à indiquer la présence du véhicule vu latéralement;

"Feu spécial" désigne un feu destiné à signaler soit un véhicule prioritaire, soit un véhicule ou un groupe de véhicules dont la présence sur la route impose aux autres usagers de la route de prendre des précautions particulières, notamment les convois de véhicules, les véhicules de dimensions exceptionnelles et les véhicules ou engins de construction ou d'entretien des routes;

"Dispositif d'éclairage de plaque d'immatriculation arrière" désigne le dispositif permettant d'assurer l'éclairage de l'emplacement destiné à la plaque d'immatriculation arrière et qui peut être composé de divers éléments optiques;

"Feu de jour" désigne un feu destiné à rendre de jour un véhicule plus visible de l'avant lorsqu'il est en mouvement;

"Rétroreflecteur" désigne un dispositif servant à indiquer la présence d'un véhicule par réflexion de la lumière émanant d'une source lumineuse non reliée à ce véhicule;

"Plage éclairante" désigne la projection orthogonale sur un plan vertical transversal de la surface efficace de sortie de la lumière. Pour un rétroreflecteur, la surface efficace est la surface visible de l'optique catadioptrique.

20. Les couleurs des feux visés au présent chapitre doivent être, autant que possible, conformes aux définitions données dans l'appendice de la présente annexe.

21. A l'exception des motocycles, toute automobile susceptible de dépasser en palier la vitesse de 40 km (25 miles) à l'heure doit être munie à l'avant d'un nombre pair de feux-route blancs ou jaunes sélectifs capables d'éclairer efficacement la route la nuit par temps clair. Les bords extérieurs de la plage éclairante des feux-route ne doivent en aucun cas être situés plus près de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule que les bords extérieurs de la plage éclairante des feux-croisement.

22. A l'exception des motocycles, toute automobile susceptible de dépasser en palier la vitesse de 10 km (6 miles) à l'heure doit être munie à l'avant d'un nombre pair de feux-croisement blancs ou jaunes sélectifs, capables d'éclairer efficacement la route la nuit par temps clair. Une automobile doit être munie d'une installation telle que pas plus de deux feux-croisement puissent être allumés simultanément. Les feux-croisement doivent être réglés conformément à la définition du paragraphe 19 de la présente annexe.

23. Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'avant de deux feux-position avant blancs; toutefois, le jaune sélectif est admis pour les feux-position avant incorporés dans des feux-route ou des feux-croisement émettant des faisceaux de lumière jaune sélectif. Ces feux-position avant, lorsqu'ils sont les seuls feux allumés à l'avant du véhicule, doivent être visibles de nuit par temps clair sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route.

24. a) Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'arrière d'un nombre pair de feux-position arrière rouges visibles de nuit par temps clair sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route.

b) Toute remorque doit être munie à l'arrière d'un nombre pair de feux-position arrière rouges visibles de nuit par temps clair sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route. Toutefois, les remorques dont la largeur hors tout ne dépasse pas 0,80 m peuvent n'être munies que d'un seul de ces feux si elles sont attelées à un motocycle à deux roues sans side-car.

25. Toute automobile ou remorque portant à l'arrière un numéro d'immatriculation doit être équipée d'un dispositif d'éclairage tel que ce numéro soit lisible de nuit par temps clair.

26. Sur toute automobile, y compris les motocycles, et sur tout ensemble constitué par un véhicule automobile et une ou plusieurs remorques, les connexions électriques doivent être telles que les feux-route, feux-croisement, feux-brouillard avant, feux-position avant de l'automobile et le dispositif visé au paragraphe 25 ci-dessus ne puissent être mis en service que lorsque les feux-position arrière de l'automobile ou de l'ensemble de véhicules, situés le plus à l'arrière le sont eux aussi.

Les feux-brouillard arrière ne doivent pouvoir être mis en service que lorsque les feux-route, les feux-croisement ou les feux-brouillard avant sont en service.

Cependant, cette condition n'est pas imposée pour les feux-route ou les feux-croisement lorsqu'ils sont utilisés pour donner les avertissements lumineux visés au paragraphe 3 de l'article 32 de la Convention. En outre, les connexions électriques doivent être telles que les feux-position avant de l'automobile soient toujours allumés lorsque les feux-croisement, les feux-route ou les feux brouillard avant le sont.

27. Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'arrière d'au moins deux rétroreflecteurs rouges de forme non triangulaire. Ces rétroreflecteurs, lorsqu'ils sont éclairés par les feux-route, les feux-croisement ou les feux-brouillard d'un autre véhicule, doivent être visibles la nuit par temps clair par le conducteur de cet autre véhicule.

28. Toute remorque doit être munie à l'arrière d'au moins deux rétroreflecteurs rouges. Ces rétroreflecteurs doivent avoir la forme d'un triangle équilatéral dont un sommet est en haut et un côté est horizontal. Aucun feu de signalisation ne doit être placé à l'intérieur du triangle. Ces rétroreflecteurs doivent satisfaire à la condition de visibilité fixée au paragraphe 37 ci-dessus. Toutefois, les remorques dont la largeur hors tout ne dépasse pas 0,80 m peuvent n'être munies que d'un seul rétroreflecteur si elles sont attelées à un motocycle à deux roues sans side-car.

29. Toute remorque doit être munie à l'avant de deux catadioptriques blancs, de forme non triangulaire. Ces catadioptriques doivent satisfaire aux conditions de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus.

30. Une remorque doit être munie à l'avant de deux feux-position avant blancs, lorsque sa largeur excède 1,60 m. Les feux-position avant ainsi prescrits doivent être placés le plus près possible de l'extrémité de la largeur hors tout de la remorque.

31. A l'exception des motocycles à deux roues avec ou sans side-car, toute automobile capable de dépasser en palier la vitesse de 25 km (15 miles) à l'heure doit être munie à l'arrière d'au moins deux feux-stop de couleur rouge dont l'intensité lumineuse est nettement supérieure à celle des feux-position arrière. La même disposition s'applique à toute remorque constituant le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules.

32. Sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes qui, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la Convention, auront fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, de dispenser les cyclomoteurs de tout ou partie de ces obligations :

a) Tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car doit être muni d'un ou deux feux-croisement satisfaisant aux dispositions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 22 ci-dessus;

b) Tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car, susceptible de dépasser en palier la vitesse de 40 km (25 miles) à l'heure doit être muni, en plus du feu-croisement, d'au moins un feu-route satisfaisant aux dispositions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 21 ci-dessus. Si ce motocycle comporte plusieurs feux-route, ces feux doivent être situés le plus près possible l'un de l'autre.

33. Tout motocycle à deux roues sans side-car, peut être muni à l'avant d'un ou deux feux-position avant satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 23 ci-dessus. Si ce motocycle comporte deux feux-position avant, ceux-ci doivent être situés le plus près possible l'un de l'autre.

34. Tout motocycle à deux roues sans side-car doit être muni à l'arrière d'un feu-position arrière satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 24 a) ci-dessus.

35. Tout motocycle à deux roues sans side-car doit être muni à l'arrière d'un rétroreflecteur de forme non triangulaire satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus.

36. Sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes qui, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la Convention, auront fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, de dispenser de cette obligation les cyclomoteurs à deux roues avec ou sans side-car, tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car doit être muni d'un feu-stop satisfaisant aux dispositions du paragraphe 31 ci-dessus.

37. Sans préjudice des dispositions relatives aux feux et dispositifs exigés pour les motocycles sans side-car, tout side-car attaché à un motocycle à deux roues doit être muni à l'avant d'un feu-position avant satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 23 ci-dessus et à l'arrière d'un feu-position arrière satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 24 a) ci-dessus, et d'un catadioptrique satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus. Les connexions électriques doivent être telles que les feux-position avant et arrière du side-car s'allument en même temps que le feu-position arrière du motocycle.

38. Les automobiles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, assimilées aux motocycles en application de l'alinéa n) de l'article premier de la Convention, doivent être munies des dispositifs prescrits aux articles 21, 22, 23, 24 a), 27 et 31 ci-dessus. Toutefois, sur un véhicule électrique dont la largeur ne dépasse pas 1,30 m et la vitesse ne dépasse pas 40 km (25 miles) à l'heure, un seul feu-route et un seul feu-croisement suffisent.

39. Toute automobile, à l'exception des cyclomoteurs, et toute remorque doit être munie de feux-indicateurs de direction à position fixe et à lumière clignotante jaune-auto, disposés en nombre pair sur le véhicule et visibles de jour et de nuit par les usagers de la route intéressés au mouvement du véhicule.

40. Si des feux-brouillard avant sont installés sur une automobile, ils doivent émettre une lumière blanche ou jaune sélectif, être au nombre de deux, ou, s'il s'agit d'un motocycle, d'un seul, et être placés de telle façon qu'aucun point de leur plage éclairante ne se trouve au-dessus du point le plus haut de la plage éclairante des feux-croisement.

41. Aucun feu-marche arrière ne doit éblouir ou gêner indûment les autres usagers de la route. Si un feu-marche arrière est installé sur une automobile, il doit émettre une lumière blanche ou jaune sélectif. Le feu-marche arrière ne doit être allumé que lorsque le dispositif de marche arrière est enclenché.

42. Aucun feu, autre que les feux-indicateurs de direction et les feux spéciaux, ne doit émettre de lumière clignotante ou à éclats. Les feux latéraux peuvent clignoter en même temps que les feux-indicateurs de direction.

42 bis. Les feux spéciaux doivent émettre une lumière clignotante ou à éclats; la couleur de la lumière émise doit être conforme aux dispositions du paragraphe 14 de l'article 32.

42 ter. Toute automobile, à l'exception des motocycles, et toute remorque doivent être munies d'un dispositif permettant d'émettre un signal de détresse.

42 quater. Si des feux-brouillard arrière sont installés sur une automobile ou sur une remorque, ils doivent être rouges.

42 quinqües. Toute automobile et remorque de longueur supérieure à 6 m doivent être équipées de rétroreflecteurs latéraux jaune-auto.

42 sexties. Toute automobile et remorque de largeur supérieure à 1,80 m peut être équipée de feux d'encombrement. Ces feux seront obligatoires si la largeur de l'automobile ou de la remorque dépasse 2,10 m. Si ces feux sont utilisés, ils seront au nombre de deux au minimum et émettront une lumière blanche ou jaune-auto vers l'avant et rouge vers l'arrière.

42 septies. Toute automobile et remorque peuvent être équipées de feux latéraux. Si de tels feux sont installés, ils émettront une lumière couleur jaune-auto.

43. Pour l'application des dispositions de la présente annexe, sera considéré :

a) Comme un seul feu toute combinaison de deux ou plusieurs feux, identiques ou non, mais ayant la même fonction et la même couleur de lumière;

b) Comme deux ou comme un nombre pair de feux, une seule plage éclairante ayant la forme d'une bande lorsque celle-ci est située symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule. L'éclairage de cette plage devra être assuré par au moins deux sources lumineuses situées le plus près possible de ses extrémités.

44. Sur un même véhicule les feux ayant la même fonction et orientés vers la même direction doivent être de même couleur. Les feux et les catadioptriques qui sont en nombre pair doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule sauf sur les véhicules dont la forme extérieure est dissymétrique. Les feux de chaque paire doivent avoir sensiblement la même intensité.

45. Des feux de nature différente et, sous réserve des dispositions des autres paragraphes du présent chapitre, des feux et des catadioptriques, peuvent être groupés ou incorporés dans un même dispositif, à condition que chacun de ces feux et de ces catadioptriques réponde aux dispositions de la présente annexe qui lui sont applicables.

CHAPITRE III

Autres prescriptions

Appareil de direction

46. Toute automobile doit être munie d'un appareil de direction robuste permettant au conducteur de changer facilement, rapidement et sûrement la direction de son véhicule.

Miroir rétroviseur

47. Toute automobile doit être munie d'un ou plusieurs miroirs rétroviseurs; le nombre, les dimensions et la disposition de ces miroirs doivent être tels qu'ils permettent au conducteur de voir la circulation vers l'arrière de son véhicule.

Avertisseur sonore

48. Toute automobile doit être munie d'au moins un avertisseur sonore d'une puissance suffisante. Le son émis par l'avertisseur doit être continu, uniforme et non strident. Les véhicules prioritaires et les véhicules de service public de transport de voyageurs peuvent avoir des avertisseurs sonores supplémentaires qui ne sont pas soumis à ces exigences.

Essuie-glace

49. Toute automobile pourvue d'un pare-brise de dimensions et de forme telles que le conducteur ne puisse normalement voir vers l'avant la route qu'à travers les éléments transparents de ce pare-brise, doit être munie d'au moins un essuie-glace efficace et robuste, placé en une position appropriée et dont le fonctionnement ne requiert pas l'intervention constante du conducteur.

Lave-glace

50. Toute automobile soumise à l'obligation d'être munie d'au moins un essuie-glace doit également être munie d'un lave-glace.

Pare-brise et vitres

51. Sur toute automobile et sur toute remorque :

a) Les substances transparentes constituant des éléments de paroi extérieure du véhicule, y compris le pare-brise, ou de paroi intérieure de séparation, doivent être telles que, en cas de bris, le danger de lésions corporelles soit réduit dans toute la mesure possible;

b) Les vitres du pare-brise doivent être faites d'une substance dont la transparence ne s'altère pas et être telles qu'elles ne provoquent aucune déformation notable des objets vus par transparence et qu'en cas de bris le conducteur puisse voir encore suffisamment la route.

Dispositif de marche arrière

52. Toute automobile doit être munie d'un dispositif de marche arrière manœuvrable de la place de conduite. Toutefois, ce dispositif n'est obligatoire sur les motocycles et sur les automobiles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule que si leur masse maximale autorisée excède 400 kg.

Silencieux

53. Tout moteur thermique de propulsion d'une automobile doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux efficace.

Bandages

54. Les roues des automobiles et de leurs remorques doivent être munies de bandages pneumatiques assurant une bonne adhérence, même sur chaussée mouillée. Toutefois, la présente disposition ne saurait empêcher les Parties contractantes d'autoriser l'utilisation de dispositifs qui donneraient des résultats au moins équivalents à ceux qui sont obtenus avec des bandages pneumatiques.

Indicateur de vitesse

55. Toute automobile susceptible de dépasser en palier la vitesse de 40 km (25 miles) à l'heure doit être munie d'un indicateur de vitesse, chaque Partie contractante pouvant, toutefois, dispenser de cette obligation certaines catégories de motocycles et d'autres véhicules légers.

Dispositif de signalisation à bord des automobiles

56. Le dispositif visé au paragraphe 5 de l'article 23 et au paragraphe 6 de l'annexe 1 de la Convention, doit être :

a) Soit un panneau consistant en un triangle équilatéral à bords rouges et à fond évidé ou de couleur claire; les bords rouges doivent être munis d'une bande réfléchissante; ils peuvent en outre être munis d'une partie rouge fluorescente et/ou être éclairés par transparence; le panneau doit être tel qu'il puisse être placé en position verticale stable;

b) Soit un autre dispositif également efficace prescrit par la législation du pays où le véhicule est immatriculé.

Dispositif antivol

57. Toute automobile doit être munie d'un dispositif antivol permettant, à partir du moment où le véhicule est laissé en stationnement, la mise en panne ou le blocage d'un organe essentiel du véhicule même.

Dispositifs de retenue

58. Toutes les fois que cela est techniquement possible, tous les sièges faisant face vers l'avant des véhicules de la catégorie B visés aux annexes 6 et 7 de la présente Convention, à l'exception des véhicules construits ou utilisés à des fins spéciales définies par la législation nationale, doivent être munis d'une ceinture de sécurité homologuée ou d'un dispositif homologué ayant une efficacité comparable.

Dispositions générales

59. a) Dans toute la mesure possible, les organes mécaniques et les équipements des automobiles ne doivent pas comporter des risques d'incendie ou d'explosion; ils ne doivent pas non plus donner lieu à des émissions excessives de gaz nocifs, de fumées opaques, d'odeurs ou de bruits.

b) Dans toute la mesure possible, le dispositif d'allumage à haute tension du moteur des automobiles ne doit pas donner lieu à une émission excessive de parasites radioélectriques.

c) Toute automobile doit être construite de telle manière que, vers l'avant, vers la droite et vers la gauche, le champ de visibilité du conducteur soit suffisant pour lui permettre de conduire avec sécurité.

d) Dans toute la mesure possible, les automobiles et les remorques doivent être construites et équipées de façon à réduire, pour leurs occupants et pour les autres usagers de la route, le danger en cas d'accident. En particulier, il ne doit y avoir, ni à l'intérieur ni à l'extérieur, d'ornements ou autres objets qui, présentant des arêtes ou des saillies non indispensables, soient susceptibles de constituer un danger pour les occupants et pour les autres usagers de la route.

e) Les véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 t doivent être munis dans toute la mesure possible d'une protection anti-encastrement arrière et latérale.

CHAPITRE IV

Déroptions

60. Sur le plan national, les Parties contractantes peuvent déroger dans les cas suivants aux dispositions de la présente annexe :

a) Pour les automobiles et les remorques dont, par construction, la vitesse ne peut dépasser en palier 30 km (19 miles) à l'heure ou pour lesquelles la législation nationale limite la vitesse à 30 km à l'heure;

b) Pour les voitures d'infirme, c'est-à-dire les petites automobiles spécialement conçues et construites - et non pas seulement adaptées - à l'usage d'une personne atteinte d'une infirmité ou d'une incapacité physique et n'étant normalement utilisées que par cette seule personne;

c) Pour les véhicules destinés à des expériences ayant pour but de suivre le progrès de la technique et d'améliorer la sécurité;

d) Pour les véhicules d'une forme ou d'un type particuliers, ou qui sont utilisés à des fins particulières dans des conditions spéciales;

e) Pour les véhicules adaptés à la conduite par des handicapés.

61. Les Parties contractantes peuvent également déroger aux dispositions de la présente annexe pour les véhicules qu'elles immatriculent et qui peuvent s'engager dans la circulation internationale par les dispositions ci-après :

a) En autorisant la couleur jaune-auto pour les feux-position avant des automobiles et des remorques;

b) En ce qui concerne la position des feux sur les véhicules à usage spécialisé dont la forme extérieure ne permettrait pas le respect de ces dispositions sans recourir à des dispositifs de montage risquant d'être facilement endommagés ou arrachés;

c) En ce qui concerne les remorques servant au transport de charges longues (trunks d'arbres, tuyaux, etc.) et qui, en marche, ne sont pas attelées au véhicule tracteur mais lui sont seulement reliées par la charge;

d) En autorisant l'émission de lumière blanche vers l'arrière et rouge vers l'avant pour les dispositifs suivants :

- feux tournants ou à éclats des véhicules prioritaires,
- feux fixes pour transports exceptionnels,
- feux et rétroreflecteurs latéraux,
- affichage lumineux professionnel sur le toit.

e) En autorisant l'émission de lumière bleue vers l'avant et vers l'arrière pour les feux tournants ou à éclats;

f) En autorisant sur n'importe quelle face d'un véhicule de forme ou de dimension spéciale ou encore utilisé à des fins spéciales et dans des conditions spéciales, des bandes alternées rétrorefléchissantes ou fluorescentes rouges et rétrorefléchissantes blanches;

g) En autorisant l'émission vers l'arrière de lumière blanche ou colorée réfléchie par les chiffres ou lettres ou par le fond des plaques arrière d'immatriculation par des signes distinctifs ou d'autres marques distinctives requises par la législation nationale;

h) En autorisant la couleur rouge pour les rétroreflecteurs latéraux les plus en arrière et pour les feux latéraux les plus en arrière.

CHAPITRE V

Dispositions transitoires

62. Les automobiles immatriculées pour la première fois et les remorques mises en circulation sur le territoire d'une Partie contractante avant l'entrée en vigueur de la présente Convention ou deux ans après cette entrée en vigueur ne seront pas soumises aux dispositions de la présente annexe, à condition qu'elles satisfassent aux prescriptions des parties I, II et III de l'annexe 6 de la Convention de 1949 sur la circulation routière.

62 bis. Les automobiles immatriculées pour la première fois et les remorques mises en circulation sur le territoire d'une Partie contractante avant l'entrée en vigueur du présent Accord ou deux ans après cette entrée en vigueur ne seront pas soumises aux dispositions de la présente annexe, à condition qu'elles satisfassent aux dispositions de l'annexe 5 de la Convention de 1968 sur la circulation routière ou aux autres dispositions visées au chapitre V de cette annexe.

APPENDICE

DEFINITION DES FILTRES COLORES POUR L'OBTENTION DES COULEURS VISEES A LA PRESENTE ANNEXE (COORDONNEES TRICHROMATIQUES)

Rouge	limite vers le jaune	$y \leq 0,335$
	limite vers le pourpre 1/	$z \leq 0,008$
Blanc	limite vers le bleu	$x \geq 0,310$
	limite vers le jaune	$x \leq 0,500$
	limite vers le vert	$y \geq 0,150 + 0,640x$
	limite vers le vert	$y \leq 0,440$
	limite vers le pourpre	$y \geq 0,050 + 0,750x$
	limite vers le rouge	$y \geq 0,382$
Jaune-auto 2/	limite vers le jaune 1/	$y \leq 0,429$
	limite vers le rouge 1/	$y \geq 0,398$
	limite vers le blanc 1/	$z \leq 0,007$
Jaune sélectif 3/	limite vers le rouge 1/	$y \geq 0,138 + 0,580x$
	limite vers le vert 1/	$y \leq 1,29x - 0,100$
	limite vers le blanc 1/	$y \geq -x + 0,966$
	limite vers la val. spectrale 1/	$y \leq -x + 0,992$
Bleu	limite vers le vert	$y = 0,065 + 0,805x$
	limite vers le blanc	$y = 0,400 - x$
	limite vers le pourpre	$x = 0,133 + 0,600y$

Pour la vérification des caractéristiques colorimétriques de ces filtres, il sera employé une source lumineuse à température de couleur de 2 854 °K (correspondant à l'illuminant A de la Commission internationale de l'éclairage [CIE]).

1/ Dans ces cas, il a été adopté des limites différentes de celles qui sont recommandées par la CIE, car les tensions d'alimentation aux bornes des lampes équipant les feux varient dans de très larges limites.

2/ S'applique à la couleur des signaux automobiles couramment appelée jusqu'à présent "orange" ou "jaune-orange". Correspond à une partie bien déterminée de la zone "jaune" du triangle des couleurs CIE.

3/ S'applique uniquement aux feux-croisement et feux-route. Dans le cas particulier des feux-brouillard, la sélectivité de la couleur sera reconnue satisfaisante pour autant que le facteur de pureté soit au moins égal à 0,820, la limite vers le blanc $y \geq -x + 0,966$, étant alors $y \geq -x + 0,940$ et $y = 0,440$.

Annexe 6

PERMIS DE CONDUIRE NATIONAL

1. Le permis de conduire national doit se présenter sous forme d'un document.

2. Le permis est imprimé dans la langue ou les langues prescrites par l'autorité qui l'émet ou est habilitée à l'émettre; toutefois, il porte, en français le titre "permis de conduire", accompagné ou non du titre dans d'autres langues, ainsi que le nom et/ou le signe distinctif du pays dans lequel le permis est délivré.

3. Les indications portées sur le permis sont, soit uniquement en caractère latin ou en cursive dite anglaise, soit répétées de cette façon.

4. Les indications ci-après figurent sur le permis de conduire; elles sont précédées ou suivies des chiffres 1 à 11.

1. Le nom
2. Les prénoms 1/
3. La date et le lieu de naissance 2/
4. Le domicile 3/
5. L'autorité ayant délivré le permis
6. La date et le lieu de délivrance du permis
7. La date d'expiration de validité du permis 4/
8. Le numéro du permis
9. La signature et/ou le cachet de l'autorité ayant délivré le permis
10. La signature du titulaire 5/
11. La ou les catégories de véhicules, et éventuellement les sous-catégories pour lesquelles le permis est valable, avec l'indication de la date de délivrance du permis et des dates limites de validité pour chacune de ces catégories.

En outre, sur le permis de conduire doit être apposée la photographie du titulaire. La législation nationale détermine les indications supplémentaires qu'elle souhaite voir figurer sur le permis de conduire ainsi que le format et le type de support de ce permis.

1/ Le nom du père ou du mari peut être ajouté à cet endroit.

2/ Si la date de naissance n'est pas connue, on indiquera l'âge approximatif à la date de délivrance du permis. Ne rien indiquer si le lieu de naissance n'est pas connu. Le lieu de naissance peut être remplacé par d'autres précisions définies par la législation nationale.

3/ L'indication du domicile est facultative.

4/ Cette indication est facultative si la validité du permis est illimitée.

5/ A défaut, empreinte du pouce.

5. Les catégories de véhicules pour lesquelles le permis peut être rendu valable sont les suivantes :

- A. Motocycles;
- B. Automobiles, autres que celles de la catégorie A, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit;
- C. Automobiles, autres que celles de la catégorie D, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg;
- D. Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur;
- E. Ensemble de véhicules dont le tracteur rentre dans la ou les catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité, mais qui ne rentrent pas eux-mêmes dans cette catégorie ou ces catégories.

6. Les législations nationales peuvent créer, outre les catégories précitées A à E, des catégories supplémentaires de véhicules, ainsi que des sous-catégories à l'intérieur des catégories et des combinaisons de catégories; celles-ci devront être clairement définies sur le permis de conduire.

Annexe 7

PERMIS DE CONDUIRE INTERNATIONAL

1. Le permis est un livret de format A6 (148 x 105 mm). Sa couverture est grise; ses pages intérieures sont blanches.

2. Le recto et le verso du premier feuillet de la couverture sont conformes respectivement aux pages modèles Nos 1 et 2 ci-après; ils sont imprimés dans la langue nationale, ou dans une au moins des langues nationales, de l'Etat de délivrance. A la fin des pages intérieures, deux pages juxtaposées sont conformes au modèle No 3 ci-après et sont imprimées en français. Les pages intérieures qui précèdent ces deux pages reproduisent en plusieurs langues, dont obligatoirement l'anglais, l'espagnol et le russe, la première de ces deux pages.

3. Les indications manuscrites ou dactylographiées portées sur le permis seront en caractères latins ou en cursive dite anglaise.

4. Les Parties contractantes délivrant ou autorisant la délivrance des permis de conduire internationaux dont le feuillet de couverture est imprimé dans une langue qui n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, ni le russe communiqueront au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies la traduction dans cette langue du texte du modèle No 3 ci-après.

PAGE MODELE No 1

(Recto du premier feuillet de la couverture)

..... 1/

Circulation automobile internationale

PERMIS INTERNATIONAL DE CONDUIRE

No

Convention sur la circulation routière du huit novembre 1968

Valable jusqu'au 2/

Délivré

à

le

Numéro du permis de conduire national

4/

3/

1/ Nom de l'Etat de délivrance et signe distinctif de ce pays, défini à l'annexe 3.

2/ Trois ans au maximum après la date de délivrance ou à la date d'expiration de la validité du permis national de conduire, à celle des deux dates qui est antérieure à l'autre.

3/ Signature de l'autorité ou de l'association qui délivre le permis.

4/ Sceau ou cachet de l'autorité ou de l'association qui délivre le permis.

PAGE MODELE No 2

(Verso du premier feuillet de la couverture)

Le présent permis n'est pas valable pour la circulation sur le territoire

..... 1/

Il est valable sur les territoires de toutes les autres Parties contractantes. Les catégories de véhicules pour la conduite desquels il est valable sont marquées à la fin du livret.

2/

Le présent permis n'affecte en rien l'obligation où se trouve son titulaire de se conformer dans tout Etat où il circule aux lois et règlements relatifs à l'établissement ou à l'exercice d'une profession. En particulier, le permis cesse d'être valable dans un Etat si son titulaire y établit sa résidence normale.

1/ On inscrira ici le nom de la Partie contractante où le titulaire a sa résidence normale.

2/ Emplacement réservé à l'inscription facultative de la liste des Etats Parties contractantes.

MODELE 3

Page de gauche

INDICATIONS RELATIVES AU CONDUCTEUR	
Nom	1.
Prénoms 1/	2.
Lieu de naissance 2/	3.
Date de naissance 3/	4.
Domicile	5.
CATEGORIE DE VEHICULES POUR LESQUELS LE PERMIS EST VALABLE	
Motocycles	A
Automobiles, autres que celles de la catégorie A, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit.	B
Automobiles affectées au transport de marchandises et dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg.	C
Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur.	D
Ensemble de véhicules dont le tracteur rentre dans la ou les catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité, mais qui ne rentrent pas eux-mêmes dans cette catégorie ou ces catégories.	E
CONDITIONS RESTRICTIVES D'UTILISATION 5/	

- 1/ Les noms du père ou du mari peuvent être inscrits à cette place.
 2/ Ne rien indiquer si le lieu de naissance n'est pas connu.
 3/ Si la date de naissance n'est pas connue, on indiquera l'âge approximatif à la date de la délivrance du permis.
 4/ Sceau ou cachet de l'autorité ou de l'association qui délivre le permis. Ce sceau ou cachet ne sera apposé en face des catégories A, B, C, D et E que si le titulaire est habilité à conduire les véhicules de la catégorie en cause.
 5/ Par exemple, "Port de verres correcteurs", "Valable seulement pour la conduite du véhicule No ...", "Sous réserve de l'aménagement du véhicule pour conduite par un amputé d'une jambe".

MODELE 3
Page de droite

1.	
2.	
3.	
4.	
5.	
A (4/) B (4/) C (4/) D (4/) E (4/)	Photographie (4/) Signature du titulaire 6/
EXCLUSIONS : Le titulaire est déchu du droit de conduire sur le territoire de 7/ jusqu'au 8/ A le (8/) Le titulaire est déchu du droit de conduire sur le territoire de 7/ jusqu'au 8/ A le (8/)	

6/ A défaut, empreinte du pouce.
 7/ Nom de l'Etat.
 8/ Signature et sceau ou cachet de l'autorité qui a annulé la validité du permis sur son territoire. Au cas où les espaces prévus sur la présente page pour les exclusions seraient déjà tous utilisés, les exclusions supplémentaires seraient inscrites au verso.

representativo de municípios, através da adjudicação desses trabalhos a entidades privadas.

Para o efeito, e através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 92/2009, de 22 de Setembro, o Governo autorizou a realização da despesa inerente à aquisição dos serviços de execução do cadastro predial para os municípios de Paredes, Penafiel, Oliveira do Hospital, Seia, Tavira, São Brás de Alportel e Loulé, no montante de €26 100 000, tendo determinado o recurso ao procedimento pré-contratual de concurso público com publicação de anúncio no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Cumpridas as disposições legais aplicáveis, foi iniciado e tramitado o referido procedimento pré-contratual, conduzido pelo Instituto Geográfico Português através do concurso público n.º 008/DSIC/2009. Neste âmbito, ao abrigo do artigo 22.º do Código dos Contratos Públicos, a aquisição dos serviços de execução do cadastro predial para cada um dos municípios foi dividida por lotes, correspondendo a cada um deles um contrato separado. Assim, ao lote 1 corresponde a aquisição dos serviços de execução do cadastro predial para os municípios de Loulé, São Brás de Alportel e Tavira, ao lote 2 os municípios de Paredes e Penafiel e ao lote 3 os municípios de Oliveira do Hospital e de Seia.

Concluída a instrução do procedimento, o júri do concurso procedeu à elaboração do relatório final a que alude o n.º 1 do artigo 148.º do Código dos Contratos Públicos, propondo a adjudicação da prestação de serviços objecto do concurso, para cada um dos lotes identificados.

O Conselho de Ministros é a entidade competente para autorizar a despesa que resulte da contratação decorrente do referido concurso público, nos termos da alínea c) do n.º 3 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, e, como tal, à qual cabe a decisão de contratar.

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 3 do artigo 17.º e do n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, e da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Autorizar a realização da despesa com a aquisição de serviços de execução do cadastro predial no montante de €16 710 334,76, acrescidos de IVA à taxa legal em vigor, com a seguinte repartição de encargos por cada um dos três lotes constituídos:

a) Para o lote 1, que abrange os municípios de Loulé, São Brás de Alportel e Tavira, a quantia de €7 136 668,84, à qual acresce o IVA à taxa legal em vigor;

b) Para o lote 2, que abrange os municípios de Paredes e Penafiel, a quantia de €3 173 666,91, à qual acresce o IVA à taxa legal em vigor;

c) Para o lote 3, que abrange os municípios de Oliveira do Hospital e de Seia, a quantia de €6 399 999,01, à qual acresce o IVA à taxa legal em vigor.

2 — Delegar, com faculdade de subdelegação, ao abrigo do disposto no artigo 109.º do Código dos Contratos Públicos, na Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território a competência para a prática dos actos de adjudicação das prestações de serviços referidas no número anterior e de todos os actos subsequentes necessários para a celebração e execução dos respectivos contratos, designadamente a prevista no n.º 3 do artigo 292.º do Código dos Contratos Públicos.

3 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 2 de Setembro de 2010. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 73/2010

O Sistema Nacional de Exploração e Gestão de Informação Cadastral (SINERGIC), criado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2006, de 4 de Maio, é um sistema partilhado e interoperável de informação territorial que promove a identificação predial única.

Na senda da sua concretização, o Decreto-Lei n.º 224/2007, de 31 de Maio, aprovou o regime experimental da execução, exploração e acesso à informação cadastral no âmbito do projecto «SINERGIC», atribuindo a coordenação deste regime ao, então, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, através do Instituto Geográfico Português.

Um dos vectores de implementação deste projecto prende-se com a execução generalizada, de abrangência nacional, do cadastro predial, pelo que, e numa primeira fase, importa proceder à correcta e adequada avaliação das metodologias necessárias para alcançar tal fim. A avaliação referida implica necessariamente o desenvolvimento de trabalhos de execução do cadastro predial num número restrito mas