



# BOLETIM OFICIAL

---

---

ÍNDICE	
	<b>ASSEMBLEIA NACIONAL:</b>
	<b>Resolução n.º 73/IX/2018:</b>
	Aprova, para adesão, a Convenção de Viena sobre Transito Viário, assinada no dia 8 de novembro de 1968 e a Convenção de Genebra sobre Transito Rodoviário, adoptada a 19 de setembro de 1949 e as respetivas Convenções..... 306
	<b>Resolução n.º 74/IX/2018:</b>
	Levantamento da imunidade de um Deputado..... 369
	<b>Resolução n.º 75/IX/2018:</b>
	Aprova, para adesão, a Declaração do Governo Aberto (Open Government Partnership – OGP) ..... 369

## ASSEMBLEIA NACIONAL

## Resolução n.º 73/IX/2018

de 2 de março

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea g) do artigo 180.º da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

## Aprovação

São aprovadas, para a adesão de Cabo Verde, a Convenção de Viena sobre Tráfego Viário, assinada no dia 8 de novembro de 1968, e a Convenção de Genebra sobre Tráfego Rodoviário, adotada a 19 de setembro de 1949, cujos textos originais em inglês e as respetivas traduções em língua portuguesa se publicam em anexo à presente Resolução, da qual fazem parte integrante.

Artigo 2.º

## Entrada em vigor

A presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e as Convenções referidas no artigo anterior produzem efeitos em conformidade com o que nelas se estipula.

Aprovada em 25 de janeiro de 2018.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Jorge Pedro Mauricio dos Santos*

## PART I

## CONVENTION ON ROAD TRAFFIC

DONE AT VIENNA ON 8 NOVEMBER 1968

*(Consolidated version<sup>1</sup>)*The Contracting Parties,

Desiring to facilitate international road traffic and to increase road safety through the adoption of uniform traffic rules,

Have agreed upon the following provisions:

## Chapter I

## GENERAL PROVISIONS

Article 1

## Definitions

For the purpose of this Convention the following expressions shall have the meanings hereby assigned to them:

- (a) The “domestic legislation” of a Contracting Party means the entire body of national or local laws and regulations in force in the territory of that Contracting Party;

(b) A vehicle is said to be “in international traffic” in the territory of a State if:

- (i) It is owned by a natural or legal person normally resident outside that State;
- (ii) It is not registered in that State; and
- (iii) It is temporarily imported into that State;

provided, however, that a Contracting Party may refuse to regard as being “in international traffic” a vehicle which has remained in its territory for more than one year without a substantial interruption, the duration of which may be fixed by that Contracting Party.

A combination of vehicles is said to be “in international traffic” if at least one of the vehicles in the combination conforms to the above definition;

- (c) “Built-up area” means an area with entries and exits specially signposted as such, or otherwise defined in domestic legislation;<sup>2</sup>
- (d) “Road” means the entire surface of any way or street open to public traffic;
- (e) “Carriageway” means the part of a road normally used by vehicular traffic; a road may comprise several carriageways clearly separated from one another by, for example, a dividing strip or a difference of level;
- (f) On carriageways where one or more side lanes or tracks are reserved for use by certain vehicles, “edge of the carriageway” means, for other road-users, the edge of the remainder of the carriageway;
- (g) “Lane” means any one of the longitudinal strips into which the carriageway is divisible, whether or not defined by longitudinal road markings, which is wide enough for one moving line of motor vehicles other than motorcycles;
- (g) bis “Cycle lane” means a part of a carriageway designated for cycles. A cycle lane is distinguished from the rest of the carriageway by longitudinal road markings;
- (g) ter “Cycle track” means an independent road or part of a road designated for cycles, signposted as such. A cycle track is separated from other roads or other parts of the same road by structural means;
- (h) “Intersection” means any level crossroad, junction or fork, including the open areas formed by such crossroads, junctions or forks;
- (i) “Level-crossing” means any level intersection between a road and a railway or tramway track with its own track formation;
- (j) “Motorway” means a road specially designed and built for motor traffic, which does not serve properties bordering on it, and which:
- (i) Is provided, except at special points or temporarily, with separate carriageways for the two directions

<sup>1</sup>Including the amendments to the Convention which entered into force on 3 September 1993 (marked in the margin with a single line) and the amendments which entered into force on 28 March 2006 (marked in the margin with a double line).

<sup>2</sup>Definition completed in the Annex of the European Agreement (see subparagraph (c), Point 3).

of traffic, separated from each other either by a dividing strip not intended for traffic or, exceptionally, by other means;

(ii) Does not cross at level with any road, railway or tramway track, or footpath; and

(iii) Is specially signposted as a motorway;

(k) A vehicle is said to be:

(i) “Standing” if it is stationary for the time needed to pick up or set down persons or to load or unload goods; and

(ii) “Parked” if it is stationary for any reason other than the need to avoid interference with another road-user or collision with an obstruction or to comply with traffic regulations, and if the period during which the vehicle is stationary is not limited to the time needed to pick up or set down persons or goods;

Nevertheless, it shall be open to Contracting Parties to regard as “standing” any vehicle which is stationary within the meaning of subparagraph (ii) above for a period not exceeding that fixed by domestic legislation, and to regard as “parked” any vehicle which is stationary within the meaning of subparagraph (i) above for a period exceeding that fixed by domestic legislation;

(l) “Cycle” means any vehicle which has at least two wheels and is propelled solely by the muscular energy of the persons on that vehicle, in particular by means of pedals or hand- cranks;

(m) “Moped” means any two-wheeled or three-wheeled vehicle which is fitted with an internal combustion engine having a cylinder capacity not exceeding 50 cc and a maximum design speed not exceeding 50 km (30 miles) per hour. Contracting Parties are free, however, not to regard as mopeds, under their domestic legislation, vehicles which do not have the characteristics of a cycle with respect to their use, in particular the characteristic that they can be propelled by pedals, or whose maximum design speed, whose mass, or certain of whose engine characteristics exceed certain limits. Nothing in this definition shall be construed as preventing Contracting Parties from treating mopeds exactly as cycles in applying the provisions of their domestic legislation regarding road traffic;

(n) “Motorcycle” means any two-wheeled vehicle, with or without a side-car, which is equipped with a propelling engine. Contracting Parties may also treat as motorcycles in their domestic legislation three-wheeled vehicles whose unladen mass does not exceed 400 kg. The term “motorcycle” does not include mopeds, although Contracting Parties may, provided they make a declaration to this effect in conformity with Article 54, paragraph 2, of this Convention, treat mopeds as motorcycles for the purposes of the Convention;<sup>3</sup>

(o) “Power-driven vehicle” means any self-propelled road vehicle, other than a moped in the territories of Contracting Parties which do not treat mopeds as motorcycles, and other than a rail-borne vehicle;

(p) “Motor vehicle” means any power-driven vehicle which is normally used for carrying persons or goods by road or for drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods. This term embraces trolley-buses, that is to say, vehicles connected to an electric conductor and not rail-borne. It does not cover vehicles, such as agricultural tractors, which are only incidentally used for carrying persons or goods by road or for drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods;

(q) “Trailer” means any vehicle designed to be drawn by a power-driven vehicle and includes semi-trailers;

(r) “Semi-trailer” means any trailer designed to be coupled to a motor vehicle in such a way that part of it rests on the motor vehicle and that a substantial part of its mass and of the mass of its load is borne by the motor vehicle;

(s) “Light trailer” means any trailer of a permissible maximum mass not exceeding 750 kg;

(t) “Combination of vehicles” means coupled vehicles which travel on the road as a unit;

(u) “Articulated vehicle” means a combination of vehicles comprising a motor vehicle and semi-trailer coupled to the motor vehicle;

(v) “Driver” means any person who drives a motor vehicle or other vehicle (including a cycle), or who guides cattle, singly or in herds, or flocks, or draught, pack or saddle animals on a road;

(w) “Permissible maximum mass” means the maximum mass of the laden vehicle declared permissible by the competent authority of the State in which the vehicle is registered;

(x) “Unladen mass” means the mass of the vehicle without crew, passengers or load, but with a full supply of fuel and with the tools which the vehicle normally carries;

(y) “Laden mass” means the actual mass of the vehicle as loaded, with the crew and passengers on board;

(z) “Direction of traffic” and “appropriate to the direction of traffic” mean the right-hand side if, under domestic legislation, the driver of a vehicle must allow an oncoming vehicle to pass on his left; otherwise these expressions mean the left-hand side;

(aa) The requirement that a driver shall “give way” to other vehicles means that he must not continue or resume his advance or manoeuvre if by so doing he might compel the drivers of other vehicles to change the direction or speed of their vehicle abruptly.

<sup>3</sup>See footnote.

<sup>3</sup>Definition completed in the Annex of the European Agreement (see subparagraph (n), Point 3).

<sup>4</sup>Additional definitions introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 3).

## Article 2

**Annexes to the Convention**

The Annexes to this Convention, namely,

- Annex 1: Exceptions to the obligation to admit motor vehicles and trailers in international traffic;
- Annex 2: Registration number of motor vehicles and trailers in international traffic;
- Annex 3: Distinguishing sign of motor vehicles and trailers in international traffic;
- Annex 4: Identification marks of motor vehicles and trailers in international traffic;
- Annex 5: Technical conditions concerning motor vehicles and trailers;
- Annex 6: Domestic driving permit; and
- Annex 7: International driving permit;

are integral parts of this Convention.

## Article 3

**Obligations of the Contracting Parties**

1. (a) Contracting Parties shall take appropriate measures to ensure that the rules of the road in force in their territories conform in substance to the provisions of Chapter II of this Convention. Provided that the said rules are in no way incompatible with the said provisions:

- (i) The said rules need not reproduce any of the said provisions which are applicable to situations that do not arise in the territories of the Contracting Parties in question;
- (ii) The said rules may include provisions not contained in the said Chapter II.

(b) The provisions of this paragraph do not require Contracting Parties to provide penalties for any violation of those provisions of Chapter II which are reproduced in their rules of the road.

2. (a) Contracting Parties shall also take appropriate measures to ensure that the rules in force in their territories concerning the technical requirements to be satisfied by motor vehicles and trailers conform to the provisions of Annex 5 to this Convention; provided that they are in no way contrary to the safety principles governing the provisions of Annex 5, the said rules may contain provisions not contained in Annex 5. Contracting Parties shall also take appropriate measures to ensure that motor vehicles and trailers registered in their territories conform to the provisions of Annex 5 to this Convention when entering international traffic.

(b) The provisions of this paragraph do not impose any obligations on the Contracting Parties with respect to the rules in force in their territories concerning the technical requirements to be satisfied by power-driven vehicles which are not motor vehicles within the meaning of this Convention.

3. Subject to the exceptions provided for in Annex 1 to this Convention, Contracting Parties shall be bound to admit to their territories in international traffic motor vehicles and trailers which fulfil the conditions laid down in Chapter III of this Convention and whose drivers fulfil the conditions laid down in Chapter IV; they shall also be bound to recognize registration certificates issued in accordance with the provisions of Chapter III as *prima facie* evidence that the vehicles to which they refer fulfil the conditions laid down in the said Chapter III.

4. Measures which the Contracting Parties have taken or may take, either unilaterally or under bilateral or multilateral agreements, to admit to their territories in international traffic motor vehicles and trailers that do not satisfy all the conditions stated in Chapter III of this Convention and to recognize, in cases other than those specified in Chapter IV, the validity in their territories of driving permits issued in the territory of another Contracting Party shall be deemed to be in conformity with the object of this Convention.<sup>5</sup>

5. Contracting Parties shall be bound to admit to their territories in international traffic cycles and mopeds which fulfil the technical conditions laid down in Chapter V of this Convention and whose drivers have their normal residence in the territory of another Contracting Party. No Contracting Party shall require the drivers of cycles or mopeds in international traffic to hold a driving permit; however, Contracting Parties which have declared in conformity with Article 54, paragraph 2, of this Convention that they treat mopeds as motorcycles may require the drivers of mopeds in international traffic to hold a driving permit.

5 bis. Contracting Parties will take the necessary measures to ensure that road safety education be provided on a systematic and continuous basis, particularly in schools at all levels.

5 ter. Whenever driving instruction for learner drivers is provided by professional driving establishments, domestic legislation shall lay down minimum requirements concerning the curriculum and the qualifications of the personnel responsible for providing such instruction.

6. Contracting Parties undertake to communicate to any Contracting Party, which may so request, the information necessary to ascertain the identity of the person in whose name a power-driven vehicle, or a trailer coupled to such a vehicle, is registered in their territories if the request submitted shows that the vehicle has been involved in an accident or the driver of this vehicle has seriously infringed road traffic rules and is thereby liable to important penalties or disqualification from driving in the territory of the Contracting Party submitting the request.

7. Measures which the Contracting Parties have taken or may take either unilaterally or under bilateral or multilateral agreements to facilitate international road traffic by simplifying Customs, police, health and other similar formalities or to ensure that Customs offices and posts at a given frontier point have the same competence and are kept open during the same hours shall be deemed to be in conformity with the object of this Convention.

<sup>5</sup>See also Point 4 of the Annex of the European Agreement.

8. Nothing in paragraphs 3, 5 and 7 of this Article shall affect the right of a Contracting Party to make the admission to its territory in international traffic of motor vehicles, trailers, mopeds and cycles, and of their drivers and occupants, subject to its regulations concerning the commercial carriage of passengers and goods, to its regulations concerning insurance of drivers against third-party risks, to its Customs regulations and, in general, to its regulations on matters other than road traffic.

#### Article 4

##### Signs and signals

Contracting Parties to this Convention which are not Contracting Parties to the Convention on Road Signs and Signals opened for signature at Vienna on the same day as this Convention undertake that:

- (a) All road signs, traffic light signals and road markings installed in their territory shall form a coherent system and shall be designed and placed in such a way as to be easily recognizable;
- (b) The number of types of sign shall be limited and signs shall be placed only at points where they are deemed useful;
- (c) Danger warning signs shall be installed at a sufficient distance from obstructions to give drivers adequate warning;
- (d) It shall be prohibited:
  - (i) To affix to a sign, to its support or to any other traffic control device anything not related to the purpose of such sign or device; if, however, Contracting Parties or subdivisions thereof authorize a non-profit making association to install informative signs, they may permit the emblem of that association to appear on the sign or on its support provided this does not make it less easy to understand the sign;
  - (ii) To install any board, notice, marking or device which might be confused with signs or other traffic control devices, might render them less visible or effective, or might dazzle road-users or distract their attention in a way prejudicial to traffic safety;
  - (iii) To install on pavements and verges devices or equipment which might unnecessarily obstruct the movement of pedestrians, particularly elderly or disabled persons.

#### Chapter II

### RULES OF THE ROAD

#### Article 5

##### Status of signs and signals

1. Road-users shall comply with the instructions conveyed by road signs, traffic light signals and road markings even if the said instructions appear to contradict other traffic regulations.

2. Instructions conveyed by traffic light signals shall take precedence over those conveyed by road signs regulating priority.

#### Article 6

##### Instructions given by authorized officials

1. When they are directing traffic, authorized officials shall be easily identifiable at a distance, at night as well as by day.

2. Road-users shall promptly obey all instructions given by authorized officials directing traffic.

3. It is recommended:<sup>6</sup> that domestic legislation should provide that directions given by authorized officials directing traffic shall include the following:

- (a) Arm raised upright; this gesture shall mean “attention, stop” for all road-users except drivers who are no longer able to stop with sufficient safety; further, if made at an intersection, this gesture shall not require drivers already on the intersection to stop;
- (b) Arm or arms outstretched horizontally; this gesture shall constitute a stop signal for all road-users approaching from any direction which would cut across that indicated by the outstretched arm or arms; after making this gesture, the authorized official directing traffic may lower his arm or arms; this gesture shall likewise constitute a stop signal for drivers in front of or behind the official;
- (c) Swinging red light; this gesture shall constitute a stop signal for road-users towards whom the light is directed.

4. The instructions given by authorized officials directing traffic shall take precedence over those conveyed by road signs, traffic light signals and road markings, and over traffic regulations.

#### Article 7

##### General rules

1. Road-users shall avoid any behaviour likely to endanger or obstruct traffic, to endanger persons, or to cause damage to public or private property.

2. It is recommended that domestic legislation should provide that road-users shall not obstruct traffic or risk making it dangerous by throwing, depositing or leaving any object or substance on the road or by creating any other obstruction on the road. If road-users have been unable to avoid creating an obstruction or danger in that way, they shall take the necessary steps to remove it as soon as possible and, if they cannot remove it immediately, to warn other road-users of its presence.<sup>7</sup>

3. Drivers shall show extra care in relation to the most vulnerable road-users, such as pedestrians and cyclists and in particular children, elderly persons and the disabled.

4. Drivers shall take care that their vehicles do not inconvenience road-users or the occupants of properties bordering on the road, for example, by causing noise or raising dust or smoke where they can avoid doing so.

<sup>6</sup>See also Point 5 of the Annex of the European Agreement.

<sup>7</sup>See also Point 6 of the Annex of the European Agreement.

5. The wearing of safety belts is compulsory for drivers and passengers of motor vehicles, occupying seats equipped with such belts, save where exceptions are granted by domestic legislation.

<sup>8</sup>See footnote.

#### Article 8

##### Drivers

1. Every moving vehicle or combination of vehicles shall have a driver.

2. It is recommended that domestic legislation should provide that pack, draught or saddle animals, and, except in such special areas as may be marked at the entry, cattle, singly or in herds, or flocks, shall have a driver.<sup>9</sup>

3. Every driver shall possess the necessary physical and mental ability and be in a fit physical and mental condition to drive.

4. Every driver of a power-driven vehicle shall possess the knowledge and skill necessary for driving the vehicle; however, this requirement shall not be a bar to driving practice by learner- drivers in conformity with domestic legislation.

5. Every driver shall at all times be able to control his vehicle or to guide his animals.<sup>10</sup>

<sup>11</sup>See footnote.

6. A driver of a vehicle shall at all times minimize any activity other than driving. Domestic legislation should lay down rules on the use of phones by drivers of vehicles. In any case, legislation shall prohibit the use by a driver of a motor vehicle or moped of a hand-held phone while the vehicle is in motion.

#### Article 9

##### Flocks and herds

It is recommended that domestic legislation should provide that, save where exceptions are granted to facilitate their mass movement, flocks and herds should be divided into sections of moderate length spaced sufficiently far apart for the convenience of traffic.<sup>12</sup>

#### Article 10

##### Position on the carriageway<sup>13</sup>

1. The direction of traffic shall be the same on all roads in a State except, where appropriate, on the roads used solely or principally by through traffic between two other States.

<sup>14</sup>See footnote.

2. Animals moving along the carriageway shall be kept as close as possible to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic.

<sup>8</sup>Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 6).

<sup>9</sup>See also Point 7 of the Annex of the European Agreement.

<sup>10</sup>See also Point 7 of the Annex of the European Agreement.

<sup>11</sup>Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 7).

<sup>12</sup>See also Point 8 of the Annex of the European Agreement.

<sup>13</sup>See also Point 9 of the Annex of the European Agreement.

<sup>14</sup>Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 9).

3. Without prejudice to the provisions to the contrary of Article 7, paragraph 1, Article 11, paragraph 6, and to other provisions of this Convention to the contrary, every driver of a vehicle shall, to the extent permitted by circumstances, keep his vehicle near the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic. However, Contracting Parties or subdivisions thereof may lay down more precise rules concerning the position of goods vehicles on the carriageway.

4. Where a road comprises two or three carriageways, no driver shall take the carriageway situated on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic.

5. (a) On two-way carriageways having four or more lanes, no driver shall take the lanes situated entirely on the half of the carriageway opposite to the side appropriate to the direction of traffic.

(b) On two-way carriageways having three lanes, no driver shall take the lane situated at the edge of the carriageway opposite to that appropriate to the direction of traffic.

6. Without prejudice to the provisions of Article 11 and when an additional lane is indicated by a sign, drivers of vehicles moving slowly shall use that lane.

#### Article 11

##### Overtaking and movement of traffic in lines

1. (a) Drivers overtaking shall do so on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic.

(b) However drivers shall overtake on the side appropriate to the direction of traffic if the driver to be overtaken has signalled his intention to turn to the side of the carriageway opposite to that appropriate to the direction of traffic and has moved his vehicle or animals over towards that side in order to turn to that side for the purpose of taking another road, to enter a property bordering on the road, or to stop on that side.

(c) Domestic legislation may authorize cyclists and moped riders to pass stationary vehicles or vehicles moving at a low speed other than cycles or mopeds on the side which corresponds to the direction of traffic provided that sufficient space is available.

2. Before overtaking, every driver shall, without prejudice to the provisions of Article 7, paragraph 1, or to those of Article 14, of this Convention, make sure:

(a) That no driver who is following him has begun to overtake him;

(b) That the driver ahead of him in the same lane has not given warning of his intention to overtake another;

(c) That he can do it without endangering or interfering with the oncoming traffic making sure in particular that the lane which he will enter is free over a

sufficient distance and that the relative speed of the two vehicles allows overtaking within a sufficiently short time; and

- (d) That, except when using a lane closed to oncoming traffic, he will be able, without inconvenience to the road-user or road-users overtaken, to resume the position prescribed in Article 10, paragraph 3, of this Convention.

3. In pursuance of the provisions of paragraph 2 of this Article, overtaking on two-way carriageways is in particular prohibited when approaching the crest of a hill and, if visibility is inadequate, on bends, unless there are at these points lanes defined by longitudinal road markings and overtaking is carried out without leaving the lanes marked as closed to oncoming traffic.

4. When overtaking, a driver shall give the road-user or road-users overtaken a sufficiently wide berth.

5. (a) On carriageways with at least two lanes reserved for traffic moving in the direction in which he is proceeding, a driver who should be obliged, immediately or shortly after moving back to the position prescribed by Article 10, paragraph 3, of this Convention, to overtake again may, in order to perform that manoeuvre, and provided he makes sure he can do so without undue inconvenience to the drivers of faster vehicles approaching from behind, remain in the lane he has occupied for the first overtaking manoeuvre.

- (b) However, Contracting Parties or subdivisions thereof shall be free not to apply the provisions of this paragraph to the drivers of cycles, mopeds, motorcycles and vehicles which are not motor vehicles within the meaning of this Convention, or to the drivers of motor vehicles whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg or whose maximum speed, by design, cannot exceed 40 km (25 miles) per hour.<sup>15</sup>

6. Where the provisions of subparagraph 5 (a) of this Article are applicable and the density of traffic is such that vehicles not only occupy the entire width of the carriageway reserved for traffic taking the direction in which they are moving but also are moving only at a speed which is governed by that of the vehicle preceding them in the line:

- (a) Without prejudice to the provisions of paragraph 9 of this Article, the movement of the vehicles in one line at a higher speed than that of those in another shall not be deemed to constitute overtaking within the meaning of this Article;
- (b) A driver not in the lane nearest to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic may change lanes only in order to prepare to turn right or left or to park; however, this requirement shall not apply to changes of lane effected by drivers in accordance with domestic legislation resulting from the application of the provisions of paragraph 5 (b) of this Article.<sup>16</sup>

7. When moving in lines as described in paragraphs 5 and 6 of this Article, drivers are forbidden, if the lanes are indicated on the carriageway by longitudinal markings, to straddle these markings.

8. Without prejudice to the provisions of paragraph 2 of this Article and to other restrictions which Contracting Parties or subdivisions thereof may lay down concerning overtaking at intersections and at level-crossings, no driver of a vehicle shall overtake a vehicle other than a two-wheeled cycle, a two-wheeled moped or a two-wheeled motorcycle without side-car:

- (a) Immediately before or on an intersection other than a roundabout, except:
- (i) In the case provided for in paragraph 1 (b) of this Article;
- (ii) Where the road on which overtaking takes place has priority at the intersection;
- (iii) Where traffic is directed at the intersection by an authorized official or by traffic light signals;
- (b) Immediately before or on a level-crossing not equipped with gates or half-gates, provided however that Contracting Parties or subdivisions thereof shall be free to permit such overtaking at a level-crossing where road traffic is regulated by traffic light signals incorporating a positive signal authorizing vehicles to proceed.<sup>17</sup>

9. A vehicle shall not overtake another vehicle which is approaching a pedestrian crossing marked on the carriageway or signposted as such, or which is stopped immediately before the crossing, otherwise than at a speed low enough to enable it to stop immediately if a pedestrian is on the crossing. Nothing in this paragraph shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from prohibiting overtaking within a prescribed distance from a pedestrian crossing, or from imposing stricter requirements on a driver of a vehicle proposing to overtake another vehicle stopped immediately before such a crossing.

10. A driver who perceives that a driver following him wishes to overtake him shall, except in the case provided for in Article 16, paragraph 1 (b) of this Convention, keep close to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic and refrain from accelerating. If, owing to the narrowness, profile or condition of the carriageway, taken in conjunction with the density of oncoming traffic, a vehicle which is slow or bulky or is required to observe a speed limit cannot be easily and safely overtaken, the driver of such vehicle shall slow down and if necessary pull in to the side as soon as possible in order to allow vehicles following him to overtake.

11.<sup>18</sup> (a) Contracting Parties or subdivisions thereof may, on one-way carriageways and on two-way carriageways where at least two lanes in built-up areas and three lanes outside built-up areas are reserved for traffic in the same direction and are indicated by longitudinal markings:

<sup>15</sup>See also Point 10 of the Annex of the European Agreement.

<sup>16</sup>See also Point 10 of the Annex of the European Agreement.

<sup>17</sup>See also Point 10 of the Annex of the European Agreement.

<sup>18</sup>See also Point 10 of the Annex of the European Agreement.

- (i) Allow vehicles in one lane to overtake on the side appropriate to the direction of traffic vehicles in another lane; and
- (ii) Make inapplicable the provisions of Article 10, paragraph 3, of this Convention;

provided that there are adequate restrictions on the possibility of changing lanes;

- (b) In the case referred to in subparagraph (a) of this paragraph, without prejudice to the provisions of paragraph 9 of this Article, the manner of driving provided for shall not be deemed to constitute overtaking within the meaning of this Convention.

#### Article 12

##### Passing of oncoming traffic

1. When passing oncoming traffic, a driver shall leave sufficient lateral space and, if necessary, move close to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic. If in so doing he finds his progress impeded by an obstruction or by the presence of other road-users, he shall slow down and if necessary stop to allow the oncoming road-user or road-users to pass.

2. On mountain roads and steep roads with characteristics similar to those of mountain roads, where the passing of oncoming traffic is impossible or difficult, it is the driver of the vehicle travelling downhill who should pull in to the side of the road in order to allow any vehicle proceeding uphill to pass, except where the arrangement of lay-bys to enable vehicles to pull in to the side of the road is such that, having regard to the speed and position of the vehicles, the vehicle proceeding uphill has a lay-by ahead of it and the need for one of the vehicles to reverse could be avoided if the vehicle proceeding uphill pulled in to that lay-by. Where one of the two vehicles which are about to pass is obliged to reverse in order to make passing possible, this manoeuvre shall be performed by the driver of the vehicle proceeding downhill unless it can manifestly be more easily performed by the driver of the vehicle proceeding uphill. However, Contracting Parties or subdivisions thereof may prescribe for certain vehicles or certain roads or sections of roads special rules differing from those laid down in this paragraph.<sup>19</sup>

#### Article 13

##### Speed and distance between vehicles

1. Every driver of a vehicle shall in all circumstances have his vehicle under control so as to be able to exercise due and proper care and to be at all times in a position to perform all manoeuvres required of him. He shall, when adjusting the speed of his vehicle, pay constant regard to the circumstances, in particular the lie of the land, the state of the road, the condition and load of his vehicle, the weather conditions and the density of traffic, so as to be able to stop his vehicle within his range of forward vision and short of any foreseeable obstruction. He shall slow down and if necessary stop whenever circumstances so require, and particularly when visibility is not good.<sup>20</sup>

2. Domestic legislation shall establish maximum speed limits for all roads. Domestic legislation shall also determine special speed limits applicable to certain categories of vehicles presenting a special danger, in particular by reason of their mass or their load. They may establish similar provisions for certain categories of drivers, in particular for new drivers.

3. The provisions set out in the first sentence of paragraph 2 may not apply to drivers of priority vehicles referred to in article 34, paragraph 2, or vehicles treated as such in domestic legislation.

4. No driver shall impede the normal progress of other vehicles by travelling abnormally slowly without proper cause.

5. The driver of a vehicle moving behind another vehicle shall keep at a sufficient distance from that other vehicle to avoid collision if the vehicle in front should suddenly slow down or stop.

*[ex paragraph 5 deleted]*

6.<sup>21</sup> Outside built-up areas, in order to facilitate overtaking, drivers of vehicles or combinations of vehicles of more than 3,500 kg permissible maximum mass, or of more than 10 m overall length, shall, except when they are overtaking or preparing to overtake, keep at such distance from power-driven vehicles ahead of them that other vehicles overtaking them can without danger move into the space in front of the overtaken vehicle. However, this provision shall not apply in very dense traffic or in circumstances where overtaking is prohibited. In addition:

- (a) The competent authorities may exempt certain conveys of vehicles from this provision, or may similarly make it inapplicable on roads where two lanes are allotted to traffic in the direction concerned;
- (b) Contracting Parties and subdivisions thereof may prescribe different figures from those given in this paragraph with respect to the vehicle characteristics concerned.

#### Article 14

##### General requirements governing manoeuvres

1. Any driver wishing to perform a manoeuvre such as pulling out of or into a line of parked vehicles, moving over to the right or to the left on the carriageway, or turning left or right into another road or into a property bordering on the road, shall first make sure that he can do so without risk of endangering other road-users travelling behind or ahead of him or about to pass him, having regard to their position, direction and speed.<sup>22</sup>

2. Any driver wishing to make a U-turn or to reverse shall first make sure that he can do so without endangering or impeding other road-users.

3. Before turning or before a manoeuvre which involves moving laterally, the driver shall give clear and sufficient warning of his intention by means of the direction-indicator

<sup>19</sup>See also Point 11 of the Annex of the European Agreement.

<sup>20</sup>See also Point 12 of the Annex of the European Agreement.

<sup>21</sup>See also Point 12 of the Annex of the European Agreement.

<sup>22</sup>See also Point 13 of the Annex of the European Agreement.

or direction- indicators on his vehicle, or, failing this, by giving if possible an appropriate signal with his arm. The warning given by the direction-indicator or direction-indicators shall continue to be given throughout the manoeuvre and shall cease as soon as the manoeuvre is completed.

#### Article 15

##### Special regulations relating to regular public-transport service vehicles

It is recommended<sup>23</sup> that domestic legislation should provide that in built-up areas, in order to facilitate the movement of regular public-transport service vehicles, the drivers of other vehicles shall, subject to the provisions of Article 17, paragraph 1, of this Convention, slow down and if necessary stop in order to allow the public-transport vehicles to perform the manoeuvre required for moving off from stops marked as such. The provisions thus laid down by Contracting Parties or subdivisions thereof shall in no way affect the duty incumbent on drivers of public-transport vehicles to take, after having given warning by means of their direction-indicators of their intention to move off, the precautions necessary to avoid any risk of accident.

#### Article 16

##### Change of direction

1. Before turning right or left for the purpose of entering another road or entering a property bordering on the road, a driver shall, without prejudice to the provisions of Article 7, paragraph 1, and of Article 14, of this Convention:

- (a) If he wishes to turn off on the side appropriate to the direction of traffic, keep as close as possible to the edge of the carriageway appropriate to that direction and make as tight a turn as possible;
- (b) If he wishes to turn off on the other side, and subject to such other provisions as Contracting Parties or subdivisions thereof may enact for cycles and mopeds enabling them to change direction, for instance by crossing the intersection in two separate stages, move as closely as possible to the centreline of the carriageway if it is a two-way carriageway or to the edge opposite to the side appropriate to the direction of traffic if it is a one-way carriageway and, if he wishes to enter another two-way road, make his turn so as to enter the carriageway of such other road on the side appropriate to the direction of traffic.

2. While changing direction, the driver shall, without prejudice to the provisions of Article 21 of this Convention regarding pedestrians, allow road users to pass on the carriageway, or on other parts of the same road he is preparing to leave.

#### Article 17

##### Slowing down

1. No driver of a vehicle shall brake abruptly unless it is necessary to do so for safety reasons.

2. Every driver intending to slow down to an appreciable extent shall, except where his slowing down is in response to an imminent danger, first make sure that he can do so without danger or undue inconvenience to other drivers. He shall also, unless he has made sure that there is no vehicle following him or that any following vehicle is a long way behind, give clear and timely warning of his intention by making an appropriate signal with his arm. However, this provision shall not apply if warning of slowing down is given by the vehicle's stop lights, referred to in Annex 5, paragraph 31, of this Convention.

#### Article 18

##### Intersections and obligation to give way

1. Every driver approaching an intersection shall exercise such extra care as may be appropriate to local conditions. Drivers of vehicles shall, in particular, drive at such a speed as to be able to stop to allow vehicles having the right of way to pass.

2. Every driver emerging from a path or an earth-track (dirt road) on to a road other than a path or an earth-track shall give way to vehicles travelling on that road. For the purposes of this Article the terms "path" and "earth-track" (dirt road) may be defined in domestic legislation.

3. Every driver emerging on to a road from a property bordering thereon shall give way to vehicles travelling on that road.<sup>24</sup>

4. Subject to the provisions of paragraph 7 of this Article:

- (a) In States where traffic keeps to the right the driver of a vehicle shall give way, at intersections other than those specified in paragraph 2 of this Article and in Article 25, paragraphs 2 and 4 of this Convention, to vehicles approaching from his right;
- (b) Contracting Parties or subdivisions thereof in whose territories traffic keeps to the left shall be free to regulate the right of way at intersections as they see fit.<sup>25</sup>

5. Even if traffic light signals authorize him to do so, a driver shall not enter an intersection if the density of traffic is such that he will probably be obliged to stop on the intersection, thereby obstructing or preventing the passage of cross traffic.

6. A driver who has entered an intersection where traffic is regulated by traffic light signals may clear the intersection without waiting for the way to be opened in the direction in which he wishes to proceed, provided that this does not impede the progress of other road-users moving in the open direction.

7. [*Words deleted*] Drivers of vehicles not moving on rails shall give way to rail-borne vehicles.

<sup>26</sup>See footnote.

<sup>23</sup>See also Point 15 of the Annex of the European Agreement.

<sup>24</sup>See also Point 15 of the Annex of the European Agreement.

<sup>25</sup>Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 15)

<sup>26</sup>See also Point 14 of the Annex of the European Agreement.

## Article 19

**Level-crossings**

Road-users shall exercise extra care in approaching and traversing level-crossings. In particular:

- (a) Every driver of a vehicle shall drive at a moderate speed;
- (b) Without prejudice to the obligation to obey an instruction to stop given by a light signal or a sound signal, no road-user shall enter a level-crossing at which the gates or half-gates are across the road or in process of being placed across the road, or at which the half-gates are in process of being raised;
- (c) If a level-crossing is not equipped with gates, half-gates or light signals, no road-user shall enter it without making sure that no rail-borne vehicle is approaching;
- (d) No driver shall enter a level-crossing without first ascertaining that he may not be obliged to stop on it;
- (e) No road-user shall linger while traversing a level crossing; if a vehicle is compelled to stop, its driver shall endeavour to move it off the track, and, if he is unable to do so, immediately do everything he can to ensure that the drivers of rail-borne vehicles are warned of the danger in time.

## Article 20

**Rules applicable to pedestrians**

1. Contracting Parties or subdivisions thereof shall be free not to enforce the provisions of this Article except in cases where pedestrian traffic on the carriageway would be dangerous or would obstruct vehicular traffic.<sup>27</sup>

2. If, at the side of the carriageway, there are pavements (sidewalks) or suitable verges for pedestrians, pedestrians shall use them. Nevertheless, if they take the necessary precautions:

- (a) Pedestrians pushing or carrying bulky objects may use the carriageway if they would seriously inconvenience other pedestrians by walking on the pavement (sidewalk) or verge;
- (b) Groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession may walk on the carriageway.

<sup>28</sup>See footnote.

3. If it is not possible to use pavements (sidewalks) or verges, or if none is provided, pedestrians may walk on the carriageway; where there is a cycle track and the density of traffic so permits, they may walk on the cycle track, but shall not obstruct cycle and moped traffic in doing so.

4. Pedestrians walking on the carriageway in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article shall keep as close as possible to the edge of the carriageway.<sup>29</sup>

<sup>27</sup>See also Point 16 of the Annex of the European Agreement.

<sup>28</sup>Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 16).

<sup>29</sup>See also Point 16 of the Annex of the European Agreement.

5. It is recommended that domestic legislation should provide as follows: pedestrians walking on the carriageway shall keep to the side opposite to that appropriate to the direction of traffic except where to do so places them in danger. However, persons pushing a cycle, a moped or a motorcycle, and groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession shall in all cases keep to the side of the carriageway appropriate to the direction of traffic. Unless they form a procession, pedestrians walking on the carriageway shall, by night or when visibility is poor and, by day, if the density of vehicular traffic so requires, walk in single file wherever possible.<sup>30</sup>

6. (a) Pedestrians wishing to cross a carriageway shall not step on to it without exercising care; they shall use a pedestrian crossing whenever there is one nearby;

(b) In order to cross the carriageway at a pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway:

(i) If the crossing is equipped with light signals for pedestrians, the latter shall obey the instructions given by such lights;

(ii) If the crossing is not equipped with such lights, but vehicular traffic is regulated by traffic light signals or by an authorized official, pedestrians shall not step onto the carriageway while the traffic light signal or the signal given by the authorized official indicates that vehicles may proceed along it;

(iii) At other pedestrian crossings, pedestrians shall not step on to the carriageway without taking the distance and speed of approaching vehicles into account.

(c) In order to cross the carriageway elsewhere than at a pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway, pedestrians shall not step on to the carriageway without first making sure that they can do so without impeding vehicular traffic.<sup>31</sup>

(d) Once they have started to cross a carriageway, pedestrians shall not take an unnecessarily long route, and shall not linger or stop on the carriageway unnecessarily.

7. However, Contracting Parties or subdivisions thereof may impose stricter requirements on pedestrians crossing the carriageway.

## Article 21

**Behaviour of drivers towards pedestrians**

1. Every driver shall avoid behaviour likely to endanger pedestrians.

2. Without prejudice to the provisions of Article 7, paragraph 1, Article 11, paragraph 9, and Article 13, paragraph 1, of this Convention, where there is on the carriageway a pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway:

(a) If vehicular traffic is regulated at that crossing by traffic light signals or by an authorized official,

<sup>30</sup>See also Point 16 of the Annex of the European Agreement.

<sup>31</sup>See also Point 16 of the Annex of the European Agreement.

drivers forbidden to proceed shall stop short of the crossing or the transverse markings preceding it and, when they are permitted to proceed, shall not prevent or obstruct the passage of pedestrians who have stepped on to it; drivers turning into another road at the entrance to which there is a pedestrian crossing shall do so slowly and give way, if necessary stopping for this purpose, to pedestrians already using, or about to use, the crossing;

(b) If vehicular traffic is not regulated at that crossing by traffic light signals or by an authorized official, drivers shall approach the crossing only at a speed low enough not to endanger pedestrians using, or about to use, it; if necessary, they shall stop to allow such pedestrians to cross.

3. No provision of this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from:<sup>32</sup>

Requiring drivers of vehicles to stop in all cases when pedestrians are using, or about to use, a pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway in the conditions laid down in Article 20 of this Convention, or

Prohibiting them from preventing or obstructing the passage of pedestrians who are crossing the carriageway at or very near an intersection even if there is at that point no pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway.

4. Drivers intending to overtake, on the side appropriate to the direction of traffic, a public transport vehicle at a stop marked as such shall slow down and if necessary stop to allow passengers to board or alight from that vehicle.

<sup>33</sup>See footnote.

#### Article 22

##### Islands on the carriageway

Without prejudice to the provisions of Article 10 of this Convention, a driver may pass to the left or to the right of islands, posts and other devices set up on the carriageway on which he is travelling, except in the following cases:

(a) Where the side on which the island, post or device shall be passed is indicated by a sign;

(b) Where the island, post or device is on the centre-line of a two-way carriageway; in this case the driver shall keep to the side of the island, post or device corresponding to the direction of traffic.

#### Article 23

##### Standing and parking

1. Outside built-up areas, standing or parked vehicles and halted animals shall so far as possible be stationed

elsewhere than on the carriageway. Both in and outside built-up areas they shall not be stationed on cycle tracks, cycle lanes, bus lanes, tracks for horseback riders, footpaths, pavements or on verges specially provided for pedestrian traffic, save where applicable domestic legislation so permits.

2. (a) Animals halted and vehicles standing or parked on the carriageway shall be kept as close as possible to the edge of the carriageway. A driver shall not stand or park his vehicle on a carriageway save on the side appropriate, for him, to the direction of traffic; nevertheless, standing or parking on the other side shall be permitted where standing or parking on the side appropriate to the direction of traffic is prevented by the presence of rail tracks. Moreover, Contracting Parties or subdivisions thereof may:

(i) Refrain from prohibiting standing and parking on one side or the other in certain conditions, for instance where standing on the side appropriate to the direction of traffic is prohibited by road signs;

(ii) On one-way carriageways, authorize standing and parking on the other side as well as or instead of on the side appropriate to the direction of traffic;

(iii) Authorize standing and parking in the middle of the carriageway at places specially marked;

(b) Save where domestic legislation provides otherwise, vehicles other than two-wheeled cycles, two-wheeled mopeds and two-wheeled motorcycles without side-car shall not stand or be parked two abreast on the carriageway. Standing or parked vehicles shall, unless the layout of the area permits otherwise, be placed parallel to the edge of the carriageway.<sup>34</sup>

3. (a) The standing or parking of a vehicle on the carriageway shall be prohibited:<sup>35</sup>

(i) On pedestrian crossings, on crossings for cyclists, and on level-crossings;

(ii) On tramway or railway tracks on a road or so close to such tracks that the movement of trams or trains might be impeded, and also, subject to the possibility for Contracting Parties or subdivisions thereof to provide otherwise, on pavements and cycle tracks;

<sup>36</sup>See footnote.

(b) The standing or parking of a vehicle at any point where it would constitute a danger shall be prohibited, more particularly:

(i) Save in such spaces as may be specially marked, under flyovers and in tunnels;

(ii) On the carriageway, close to the crests of hills, and on bends where visibility is not sufficient for

<sup>34</sup>See also Point 18 of the Annex of the European Agreement.

<sup>35</sup>See also Point 18 of the Annex of the European Agreement.

<sup>36</sup>Additional text introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 18).

<sup>32</sup>See also Point 17 of the Annex of the European Agreement.

<sup>33</sup>Additional paragraphs introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 17).

the vehicle to be overtaken in complete safety, having regard to the speed of vehicles on the section of the road in question;

(iii) On a carriageway beside a longitudinal road marking, where subparagraph (b) (ii) of this paragraph does not apply but the width of the carriageway between the marking and the vehicle is less than 3 m and the marking is such that vehicles approaching it on the same side are forbidden to cross it;

(iv) At any place where the vehicle would conceal road signs or traffic light signals from the view of road-users;

(v) On an additional lane indicated by a sign for slowly moving vehicles;

(c) The parking of a vehicle on the carriageway shall be prohibited:

(i) On approaches to level-crossings, to intersections and to bus, trolley-bus or rail vehicle stops; within the distances prescribed by domestic legislation;<sup>37</sup>

(ii) In front of vehicle entries to properties;

(iii) At any point where the parked vehicle would prevent access to another vehicle properly parked or prevent such other vehicle from moving out;

(iv) On the central carriageway of three-carriageway roads and, outside built-up areas, on the carriageways of roads marked as priority roads by appropriate signs.

(v) [*deleted*]

4. A driver shall not leave his vehicle or his animals without having taken all suitable precautions to avoid any accident and, in the case of a motor vehicle, to prevent its unauthorized use.

5.<sup>38</sup> It is recommended that domestic legislation should provide as follows: every power-driven vehicle other than a two-wheeled moped or a two-wheeled motorcycle without side-car, and every trailer coupled or uncoupled shall when stationary on the carriageway outside a built-up area be signalled to approaching drivers at a sufficient distance by means of at least one appropriate device placed at the most suitable point to give them adequate advance warning:

(a) If the vehicle is stationary at night on the carriageway in circumstances such that approaching drivers cannot be aware of the obstacle which the vehicle constitutes;

(b) If the driver, in other cases, has been compelled to halt his vehicle at a place where standing is prohibited.

6. Nothing in this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof

from introducing other provisions on parking and standing or from making individual provisions for the standing and parking of cycles and mopeds.

<sup>39</sup>See footnote.

Article 24

#### Opening of doors

It shall be prohibited to open the door of a vehicle, to leave it open, or to alight from the vehicle without having made sure that to do so cannot endanger other road-users.

Article 25

#### Motorways and similar roads

1.<sup>40</sup> On motorways and, if so provided in domestic legislation, on special approach roads to and exit roads from motorways:

(a) The use of the road shall be prohibited to pedestrians, animals, cycles, mopeds unless they are treated as motorcycles, and all vehicles other than motor vehicles and their trailers, and to motor vehicles or motor-vehicle trailers which are incapable, by virtue of their design, of attaining on a flat road a speed specified by domestic legislation;

(b) Drivers shall be forbidden:

(i) To have their vehicles standing or parked elsewhere than at marked parking sites; if a vehicle is compelled to stop, its driver shall endeavour to move it off the carriageway and also off the flush verge and, if he is unable to do so, immediately signal the presence of the vehicle at a distance so as to warn approaching drivers in time;

(ii) To make U-turns, to travel in reverse, and to drive on to the central dividing strip, including the crossovers linking the two carriageways.

<sup>41</sup>See footnote.

2. Drivers emerging on to a motorway shall give way to vehicles travelling on it. If there is an acceleration lane, they shall use it.

3. A driver leaving a motorway shall move into the traffic lane appropriate to the motorway exit in good time and enter the deceleration lane, if there is one, as soon as he can.

<sup>42</sup>See footnote.

4. For the purpose of the application of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, other roads reserved for motor vehicle traffic, duly signposted as such and not affording access to or from properties alongside, shall be treated as motorways.<sup>43</sup>

<sup>39</sup>Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 18).

<sup>40</sup>See also Point 19 of the Annex of the European Agreement

<sup>41</sup>Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 19).

<sup>42</sup>Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 19).

<sup>43</sup>See also Point 19 of the Annex of the European Agreement.

<sup>37</sup>See also Point 18 of the Annex of the European Agreement.

<sup>38</sup>See also Point 18 of the Annex of the European Agreement.

## Article 25 bis

**Special regulations for tunnels indicated by special road signs**

In tunnels indicated by the special road signs, the following rules shall apply:

1. All drivers are forbidden:

- (a) to reverse;
- (b) to make a U-turn;
- (c) [deleted]

2. Even if the tunnel is lit, all drivers must switch on the driving or passing lamps.

3. Drivers are permitted to stop or park a vehicle only in case of emergency or danger. In doing so, they must, where possible, use the places specially indicated.

4. In case of a prolonged stoppage the driver must switch off the engine.

## Article 26

**Special rules applicable to processions and handicapped persons**

1. It shall be prohibited for road-users to cut across troop columns, files of schoolchildren accompanied by a person in charge, and other processions.

2. Handicapped persons travelling in invalid chairs propelled by themselves or moving at a walking pace may use pavements (sidewalks) and suitable verges.

## Article 27

**Special rules applicable to cyclists, moped drivers and motorcyclists**

1. Notwithstanding the provisions of Article 10, paragraph 3, of this Convention, Contracting Parties or subdivisions thereof shall be free not to prohibit cyclists from travelling two or more abreast.

2. It shall be prohibited for cyclists to ride without holding the handlebars with at least one hand, to allow themselves to be towed by another vehicle, or to carry, tow or push objects which hamper their cycling or endanger other road-users. The same provisions shall apply to moped drivers and motorcyclists; in addition, however, moped drivers and motorcyclists shall hold the handlebars with both hands except when signalling the manoeuvre described in Article 14, paragraph 3, of this Convention.<sup>44</sup>

3. It shall be prohibited for cyclists and moped drivers to carry passengers on their vehicle; however, Contracting Parties or subdivisions thereof may authorize exceptions to this provision and, in particular, authorize the transport of passengers on such additional saddle or saddles as may be fitted on the vehicle. Motorcyclists shall not be permitted to carry passengers except in the side-car, if there is one, and on the additional saddle (pillion), if any, fitted behind the driver.

4. Where cycle lanes or cycle tracks exist, Contracting Parties or subdivisions thereof may forbid cyclists to use the rest of the carriageway. In the same circumstances,

they may authorize moped drivers to use the cycle lane or cycle track and, if they consider it advisable, prohibit them from using the rest of the carriageway. Domestic legislation shall specify under what conditions other road users may use the cycle lane or cycle track or cross them, maintaining cyclists' safety at all times.<sup>45</sup>

<sup>46</sup>See footnote.

<sup>47</sup>See footnote.

## Article 28

**Audible and luminous warnings**

1. Audible warning devices may be used only:

- (a) To give due warning with a view to avoiding an accident;
- (b) Outside built-up areas when it is desirable to warn a driver that he is about to be overtaken.

The sounds emitted by audible warning devices shall not be prolonged more than necessary.

2. Motor-vehicle drivers may give the luminous warnings specified in Article 32, paragraph 3, of this Convention, instead of audible warnings, between nightfall and dawn. They may also do so in daylight hours for the purpose indicated in paragraph 1 (b) of this Article, if to do so is more appropriate in the prevailing circumstances.

3. Contracting Parties or subdivisions thereof may authorize the use of luminous warnings in built-up areas also for the purpose referred to in paragraph 1 (b) of this Article.

## Article 29

**Rail-borne vehicles**

1. Where a railway uses a carriageway, every road-user shall, on the approach of a tram or other rail-borne vehicle clear the track as soon as possible to allow the rail-borne vehicle to pass.

2. Contracting Parties or subdivisions thereof may adopt special rules, differing from those laid down in this Chapter, for the movement of rail-borne vehicles on the road and for passing or overtaking such vehicles. However, Contracting Parties or subdivisions thereof may not adopt provisions which conflict with those of Article 18, paragraph 7, of this Convention.<sup>48</sup>

<sup>49</sup>See footnote.

## Article 30

**Loading of vehicles**

1. If a permissible maximum mass is laid down for a vehicle, the laden mass of the vehicle shall never exceed the permissible maximum mass.

<sup>45</sup>See also Point 20 of the Annex of the European Agreement

<sup>46</sup>Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 20)

<sup>47</sup>Additional articles (Articles 27 bis to 27 quarter) introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 20 bis).

<sup>48</sup>See also Point 21 of the Annex of the European Agreement.

<sup>49</sup>Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 21).

<sup>44</sup>See also Point 20 of the Annex of the European Agreement.

2. Every load on a vehicle shall be so arranged and, if necessary, stowed as to prevent it from:

- (a) Endangering persons or causing damage to public or private property, more particularly by trailing on or falling on to the road;
- (b) Obstructing the driver's view or impairing the stability or driving of the vehicle;
- (c) Causing noise, raising dust, or creating any other nuisance which can be avoided;
- (d) Masking lights, including stop lights and direction-indicators, reflex reflectors, registration numbers and the distinguishing sign of the State of registration with which, under this Convention or under domestic legislation, the vehicle is required to be equipped, or masking signals given by arm in accordance with Article 14, paragraph 3, or Article 17, paragraph 2, of this Convention.

3. All accessories, such as cables, chains and sheets, used to secure or protect the load shall be drawn tight around the load and be firmly fastened. All accessories used to protect the load shall satisfy the requirements laid down for the load in paragraph 2 of this Article.

4.<sup>50</sup> Loads projecting beyond the front, rear or sides of the vehicle shall be clearly marked in all cases where their projection might not be noticed by the drivers of other vehicles; at night, a white light and a white reflecting device shall be used for such marking at the front and a red light and a red reflecting device at the rear. More particularly, on power-driven vehicles:

- (a) Loads projecting more than 1 m beyond the front or rear of the vehicle shall always be marked;
- (b) Loads projecting laterally beyond the outer edge of the vehicle in such a way that their lateral outer edge is more than 0.40 m from the outer edge of the vehicle's front position (side) light shall be marked at the front at night, and loads projecting in such a way that their lateral outer edge is more than 0.40 m from the outer edge of the vehicle's red rear position (side) light shall be similarly marked at the rear at night.

5. Nothing in paragraph 4 of this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from prohibiting, restricting, or subjecting to special authorization, load projections as referred to in the aforesaid paragraph 4.

Article 30 bis

#### Carriage of passengers

Passengers shall not be carried in such numbers or in such a way as to interfere with driving or obstruct the driver's view.

<sup>50</sup>See also Point 22 of the Annex of the European Agreement.

Article 31

#### Behaviour in case of accident

1. Without prejudice to the provisions of domestic legislation concerning the obligation to assist the injured, every driver or other road-user involved in a traffic accident shall:

- (a) Stop as soon as he can do so without causing an additional danger to traffic;
- (b) Endeavour to ensure traffic safety at the site of the accident and, if a person has been killed or seriously injured in the accident, to prevent, insofar as such action does not affect traffic safety, any change in conditions at the site, including the disappearance of traces which might be useful for determining responsibilities;
- (c) If so requested by other persons involved in the accident, identify himself to them;
- (d) If a person has been injured or killed in the accident, notify the police and remain on the scene of the accident or return to it and wait there until the arrival of the police, unless he has been authorized by the police to leave or has to assist the injured or to receive attention himself.

<sup>51</sup>See footnote.

2. Contracting Parties or subdivisions thereof may, under their domestic legislation, refrain from imposing the provision of paragraph 1 (d) of this Article in cases where no serious injury has been caused and none of the persons involved requests that the police should be notified.

Article 32

#### Rules of the use of lamps

1. Between nightfall and dawn and in any other circumstances when visibility is inadequate on account, for example, of fog, snowfall or heavy rain, the following lamps shall be lit on a moving vehicle:

- (a) On power-driven vehicles and mopeds the driving lamp(s) or passing lamp(s) and the rear position lamp(s), according to the equipment prescribed by the present Convention for the vehicle of each category;
- (b) On trailers, front position lamps, if such lamps are required according to Annex 5, paragraph 30, of this Convention, and not less than two rear position lamps.

2. Driving lamps shall be switched off and replaced by passing lamps:

- (a) In built-up areas where the road is adequately lighted and outside built-up areas where the carriageway is continuously lighted and the lighting is sufficient to enable the driver to see clearly for an adequate distance and to enable other road-users to see the vehicle far enough away;

<sup>51</sup>Additional subparagraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 24).

(b) When a driver is about to pass another vehicle, so as to prevent dazzle far enough away to enable the driver of the other vehicle to proceed easily and without danger;

(c) In any other circumstances in which it is necessary to avoid dazzling other road-users or the users of a waterway or railway running alongside the road.

3. When, however, a vehicle is following closely behind another vehicle, driving lamps may be used to give a luminous warning as referred to in Article 28, paragraph 2, of the intention to overtake.

4. Fog lamps may be lit only in thick fog, falling snow, heavy rain or similar conditions and, as regards front fog lamps, as a substitute for passing lamps. Domestic legislation may authorize the simultaneous use of front fog lamps and passing lamps and the use of front fog lamps on narrow, winding roads.

5. On vehicles equipped with front position lamps, such lamps shall be used together with the driving lamps, the passing lamps or the front fog lamps.

6. During the day, a motorcycle moving on the road shall display at least one passing lamp to the front and a red lamp to the rear. Domestic legislation may permit the use of daytime running lamps instead of passing lamps.

7. Domestic legislation may make it compulsory for drivers of motor vehicles to use during the day either passing lamps or daytime running lamps. Rear position lamps shall in this case be used together with the front lamps.

8. Between nightfall and dawn and in any other circumstances when visibility is inadequate, the presence of power-driven vehicles and their trailers standing or parked on a road shall be indicated by front and rear position lamps. In thick fog, falling snow, heavy rain or similar conditions passing lamps or front fog lamps may be used. Rear fog lamps may in these conditions be used as a supplement to the rear position lamps.

9. Notwithstanding the provisions of paragraph 8 of this Article, within a built-up area the front and rear position lamps may be replaced by parking lamps, provided that:

- (a) The vehicle does not exceed 6 m in length and 2 m in width;
- (b) No trailer is coupled to the vehicle;
- (c) The parking lamps are placed on that side of the vehicle which is furthest from the carriageway edge alongside which the vehicle is standing or parked.

10. Notwithstanding the provisions of paragraphs 8 and 9 of this Article, a vehicle may be standing or parked without any lamps lit:

- (a) On a road lit in such a way that the vehicle is clearly visible at an adequate distance;
- (b) Away from the carriageway and hard shoulder;
- (c) In the case of mopeds and two-wheeled motorcycles without a side-car which are not equipped with batteries, at the extreme edge of a carriageway in a built-up area.

11. Domestic legislation may grant exemptions from the provisions of paragraphs 8 and 9 of this Article for vehicles standing or parked in streets in built-up areas where there is very little traffic.

12. Reversing lamps may be used only when the vehicle is reversing or about to reverse.

13. Hazard warning signal may be used only to warn other road-users of a particular danger:

(a) When a vehicle which has broken down or has been involved in an accident cannot be moved immediately, so that it constitutes an obstacle to other road-users;

(b) When indicating to other road-users the risk of an imminent danger.

14. Special warning lamps:

(a) Displaying a blue light may be used only on priority vehicles when carrying out an urgent mission or when in other cases it is necessary to give warning to other road-users of the presence of the vehicle;

(b) Displaying an amber light may be used only when the vehicles genuinely assigned to the specific tasks for which they were equipped with the special warning lamp or when the presence of such vehicles on the road constitutes a danger or inconvenience to other road-users.

The use of warning lamps displaying other colours may be authorized by domestic legislation.

15. In no circumstances shall a vehicle display a red light to the front or white light to the rear, subject to the exemptions mentioned in Annex 5, paragraph 61. A vehicle shall not be modified or lamps added to it in a way which could conflict with this requirement.

#### Article 33

##### Rules of lighting of other vehicles than mentioned in Article 32 and of certain road users

1. Every vehicle or combination of vehicles to which the provisions of Article 32 of this Convention do not apply shall, when on a road between nightfall and dawn, show at least one white or selective-yellow light to the front and at least one red light to the rear. Where there is only one lamp at the front or only one lamp at the rear, the lamp shall be placed on the centre-line of the vehicle or on the side opposite to that corresponding to the direction of traffic.

(a) Handcarts, i.e., carts drawn or pushed by hand, shall show at least one white or selective-yellow light to the front and at least one red light to the rear. These two lights may be emitted by a single lamp placed on the side opposite to that corresponding to the direction of traffic. Lights shall not be required on handcarts not exceeding 1 m in width.

(b) Animal-drawn vehicles shall show two white or selective-yellow lights to the front, and two red

lights to the rear. Domestic legislation may, however, make it permissible for such vehicles to show only one white or selective-yellow light to the front and only one red light to the rear. The lamps shall in both cases be placed on the side opposite to that corresponding to the direction of traffic. If the lamps described above cannot be attached to the vehicle, they may be carried by an escort walking immediately alongside the vehicle, on the opposite side to that corresponding to the direction of traffic. Furthermore, animal-drawn vehicles shall be fitted with two red reflex-reflectors to the rear, as close as possible to the outer edges of the vehicle. Lights shall not be required on animal-drawn vehicles not exceeding 1 m in width. However, a single reflex-reflector shall in this case be placed at the rear on the side opposite to that corresponding to the direction of traffic, or centrally.

2. (a) When moving along the carriageway by night:

(i) Groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession, must display, on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic, at least one white or selective-yellow light to the front and a red light to the rear, or an amber light in both directions;

(ii) Drivers of draught, pack or saddle animals, or of cattle, must display, on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic, at least one white or selective-yellow light to the front and a red light to the rear, or an amber light in both directions. These lights may be displayed by a single device.

(b) The lights referred to in subparagraph (a) of this paragraph are, however, not required within an appropriately lit built-up area.

#### Article 34

#### Exemptions

1. When warned of the approach of a priority vehicle by its special luminous and audible warning devices every road-user shall leave room clear for it to pass on the carriageway and shall, if necessary, stop.

2. Domestic legislation may provide that drivers of priority vehicles shall not be bound, when warning of their movement is given by the vehicle's special warning devices, and provided that they do not endanger other road-users, to comply with all or any of the provisions of this Chapter II other than those of Article 6, paragraph 2.<sup>52</sup>

3. Domestic legislation may determine to what extent persons working on the construction, repair or maintenance of the road, including the drivers of equipment used for such work, shall not be bound, provided they take the necessary precautions, to observe the provisions of this Chapter II during their work.

4. For the purpose of overtaking or passing the equipment referred to in paragraph 3 of this Article while it is engaged

in work on the road, the drivers of other vehicles may, to the extent necessary and on conditions that they take all due precautions, disregard the requirements of Articles 11 and 12 of this Convention.

### Chapter III

## CONDITIONS FOR THE ADMISSION OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS TO INTERNATIONAL TRAFFIC

### Article 35

#### Registration

1. (a) In order to be entitled to the benefits of this Convention, every motor vehicle in international traffic, and every trailer, other than a light trailer, coupled to a motor vehicle shall be registered by a Contracting Party or a subdivision thereof, and the driver of the motor vehicle shall carry a valid certificate of such registration issued either by a competent authority of such Contracting Party or subdivision thereof or on behalf and by authorization of such Contracting Party or subdivision thereof by an association duly empowered thereto by that Contracting Party or subdivision thereof. This certificate, to be known as the registration certificate, shall bear the following particulars at least:

A serial number, to be known as the registration number, composed in the manner indicated in Annex 2 to this Convention;

The date of first registration of the vehicle;

The full name and home address of the holder of the certificate; The name or the trademark of the maker of the vehicle;

The serial number of the chassis (the maker's production or serial number);

In the case of a vehicle intended for the carriage of goods, the permissible maximum mass; In the case of a vehicle intended for the carriage of goods, the unladen mass;

The period of validity, if not unlimited.

The particulars entered in the certificate shall either be in Latin characters or so-called English cursive script only, or be repeated in that form.

(b) Contracting Parties or subdivisions thereof may, however, decide that the year of manufacture, instead of the date of first registration, shall be entered on certificates issued in their territories.

(c) In the case of motor vehicles of categories A and B as defined in Annexes 6 and 7 to this Convention and, if possible, for other motor vehicles:

(i) The certificate shall be headed with the distinguishing sign of the State of registration as defined in Annex 3 to this Convention;

(ii) The letters A, B, C, D, E, F, G and H respectively shall be placed before or after the eight items of information which are required under subparagraph (a) of this paragraph, to be shown on all registration certificates;

<sup>52</sup>See also Point 26 of the Annex of the European Agreement.

(iii) The words *Certificat d'immatriculation* in French may be placed either before or after the title of the certificate in the national language (or languages) of the country of registration.

(d) For trailers, including semi-trailers, imported temporarily into a country by a mode of transport other than road transport, a photocopy of the registration certificate, certified as a true copy by the authority which issued the certificate, shall be considered sufficient.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, an articulated vehicle which is not disassembled while in international traffic shall be entitled to the benefits of the provisions of this Convention even if it has only a single registration and a single certificate for the drawing vehicle and semi-trailer composing it.

3. Nothing in this Convention shall be construed as limiting the right of Contracting Parties or subdivisions thereof to require, in the case of a vehicle in international traffic which is not registered in the name of a person travelling in it, proof of the driver's right to be in possession of the vehicle.

4. It is recommended that Contracting Parties should set up, if they have not already done so, a service responsible for keeping, at the national or regional level, a record of motor vehicles brought into use and a centralized record, for each vehicle, of the particulars entered in each certificate of registration.

#### Article 36

##### Registration number

1. Every motor vehicle in international traffic shall display its registration number at the front and at the rear; motorcycles, however, shall only be required to display this number at the rear.

2. Every registered trailer in international traffic shall display its registration number at the rear. Where a motor vehicle draws one or more trailers, the sole trailer or the last trailer, if not registered, shall display the registration number of the drawing vehicle.

3. The composition of the registration number referred to in this Article, and the manner of displaying it, shall conform to the provisions of Annex 2 to this Convention.

#### Article 37

##### Distinguishing sign of the State of registration

1. (a) Every motor vehicle in international traffic shall display at the rear, in addition to its registration number, the distinguishing sign of the State in which it is registered.

(b) This sign may either be placed separately from the registration plate or may be incorporated into the registration plate.

(c) When the distinguishing sign is incorporated into the registration plate, it must also appear on the front registration plate of the vehicle if such is obligatory.

2. Every trailer coupled to a motor vehicle and required under Article 36 of this Convention to display a registration number at the rear shall also display at the rear, either separately from its registration plate or incorporated into it, the distinguishing sign of the State where the registration number was assigned.

The provisions of this paragraph shall be applicable even if the trailer is registered in a State other than the State of registration of the motor vehicle to which it is coupled; if the trailer is not registered, it shall display at the rear the distinguishing sign of the State of registration of the drawing vehicle except when it is travelling in that State.

3. The composition of the distinguishing sign, and the manner of displaying it or its incorporation into the registration plate, shall conform to the conditions laid down in Annexes 2 and 3 to this Convention.

#### Article 38

##### Identification marks

Every motor vehicle and every trailer in international traffic shall bear the identification marks specified in Annex 4 to this Convention.

#### Article 39

##### Technical requirements and inspection of vehicles

1. Every motor vehicle, every trailer and every combination of vehicles in international traffic shall satisfy the provisions of Annex 5 to this Convention. It shall also be in good working order.

2. Domestic legislation shall require periodic technical inspections of:

(a) Motor vehicles used for the carriage of persons and having more than eight seats in addition to the driver's seat;

(b) Motor vehicles used for the carriage of goods whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg and trailers designed to be coupled to such vehicles.

3. Domestic legislation shall, as far as possible, extend the provision of paragraph 2 to the other categories of vehicles.

<sup>53</sup>See footnote.

#### Article 40

##### Transitional provision

1. For a period of 10 years from the entry into force of this Convention in accordance with Article 47, paragraph 1, trailers in international traffic, whatever their permissible maximum mass, shall be entitled to the benefits of the provisions of this Convention even if they are not registered.

2. The registration certificate shall conform with the provisions of the amendment to Article 35, paragraph 1 within five years from the date of its entry into force. Certificates issued during that period shall be mutually recognized until the expiry date inscribed therein.

<sup>54</sup>See footnote.

<sup>53</sup>Additional paragraphs introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 26 bis).

<sup>54</sup>Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 26 ter).

## Chapter IV

**DRIVERS OF MOTOR VEHICLES**

## Article 41

**Driving permits**

*(The present text is applicable until 28 March 2011 at the latest (see new article 43), the new text is reproduced in dark blue following the present Article)*

1. (a) Every driver of a motor vehicle must hold a driving permit;

(b) Contracting Parties undertake to ensure that driving permits are issued only after verification by the competent authorities that the driver possesses the required knowledge and skill;

(c) Domestic legislation must lay down requirements for obtaining a driving permit;

(d) Nothing in this Convention shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from requiring driving permits for other power-driven vehicles and mopeds.

2. Contracting Parties shall recognize:

(a) Any domestic permit drawn up in their national language or in one of their national languages, or, if not drawn up in such a language, accompanied by a certified translation;

(b) Any domestic permit conforming to the provisions of Annex 6 to this Convention; and

(c) Any international permit conforming to the provisions of Annex 7 to this Convention;

as valid for driving in their territories a vehicle coming within the categories covered by the permit, provided that the permit is still valid and that it was issued by another Contracting Party or subdivision thereof or by an association duly empowered thereto by such other Contracting Party. The provisions of this paragraph shall not apply to learner-driver permits.

*[ex paragraph 3 deleted]*

3. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph:

(a) Where the validity of the driving permit is made subject by special endorsement to the condition that the holder shall wear certain devices or that the vehicle shall be equipped in a certain way to take account of the driver's disability, the permit shall not be recognized as valid unless those conditions are observed;

(b) Contracting Parties may refuse to recognize the validity in their territories of driving permits held by persons under eighteen years of age;

(c) Contracting Parties may refuse to recognize the validity in their territories, for the driving of motor vehicles or combinations of vehicles in categories C, D and E referred to in Annexes 6 and 7 to this Convention, of driving permits held by persons under twenty-one years of age.

4. Contracting Parties may introduce in their domestic legislation a subdivision of the categories of vehicles referred to in Annexes 6 and 7 of this Convention. If the driving permit is restricted to certain vehicles within a category, a numeral shall be added to the letter of the category and the nature of the restriction shall be indicated in the driving permit.

5. For the purpose of the application of paragraph 2 and subparagraph 3 (c) of this Article:

(a) A motor vehicle of the category B referred to in Annexes 6 and 7 to this Convention may be coupled to a light trailer; it may also be coupled to a trailer whose permissible maximum mass exceeds 750 kg but does not exceed the unladen mass of the motor vehicle if the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled does not exceed 3,500 kg;

(b) A motor vehicle of the category C, or of the category D referred to in Annexes 6 and 7 to this Convention may be coupled to a light trailer without the resultant combination ceasing to belong to category C or category D.

6. An international permit shall be issued only to the holder of a domestic permit for the issue of which the minimum conditions laid down in this Convention have been fulfilled. It shall not be valid after the expiry of the corresponding domestic permit, the number of which shall be entered in the international permit.

7. The provisions of this Article shall not require Contracting Parties:

(a) To recognize the validity of domestic or international permits issued in the territory of another Contracting Party to persons who had their normal residence in their territories at the time of such issue or whose normal residence has been transferred to their territories since such issue; or

(b) To recognize the validity of permits as aforesaid issued to drivers whose normal residence at the time of such issue was not in the territory in which the permit was issued or who since such issue have transferred their residence to another territory.

## Article 41

**Driving permits**

*(Provisions applicable from 29 March 2011 (see new article 43))*

1. (a) Every driver of a motor vehicle must hold a driving permit;

(b) Contracting Parties undertake to ensure that driving permits are issued only after verification by the competent authorities that the driver possesses the required knowledge and skills; the persons authorized to check if drivers have the necessary knowledge and skills must have appropriate qualifications; the contents and procedure of both theoretical and practical exams are regulated by national legislation;

- (c) Domestic legislation must lay down requirements for obtaining a driving permit. In particular, it shall specify the minimum ages for holding a permit, the medical conditions to be fulfilled and the conditions for passing the theoretical and practical exams;
- (d) Nothing in this Convention shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from requiring driving permits for other power-driven vehicles and mopeds.
2. (a) Contracting Parties shall recognize:
- (i) Any domestic permit conforming to the provisions of Annex 6 to this Convention;
- (ii) Any international permit conforming to the provisions of Annex 7 to this Convention, on condition that it is presented with the corresponding domestic driving permit, as valid for driving in their territories a vehicle coming within the categories covered by the permits, provided that the permits are still valid and that they were issued by another Contracting Party or subdivision thereof or by an association duly empowered thereto by such other Contracting Party or one of its subdivisions;
- (b) Driving permits issued by a Contracting Party shall be recognized in the territory of another Contracting Party until this territory becomes the place of normal residence of their holder;
- (c) The provisions of this paragraph shall not apply to learner-driver permits.
3. Domestic legislation may limit the period of validity of a domestic driving permit. The period of validity of an international permit shall be either no more than three years after the date of issue or until the date of expiry of the domestic driving permit, whichever is earlier.
4. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2:
- (a) Where the validity of the driving permit is made subject by special endorsement to the condition that the holder shall wear certain devices or that the vehicle shall be equipped in a certain way to take account of the driver's disability, the permit shall not be recognized as valid unless those conditions are observed;
- (b) Contracting Parties may refuse to recognize the validity in their territories of driving permits held by persons under eighteen years of age;
- (c) Contracting Parties may refuse to recognize the validity in their territories, for the driving of motor vehicles or combinations of vehicles in categories C, D, CE and DE referred to in Annexes 6 and 7 to this Convention, of driving permits held by persons under twenty-one years of age.
5. An international permit shall be issued only to the holder of a domestic permit for the issue of which the minimum conditions laid down in this Convention have

been fulfilled. An international driving permit shall only be issued by the Contracting Party in whose territory the holder has his normal residence and which issued the domestic driving permit or which recognized the driving permit issued by another Contracting Party; it shall not be valid for use in that territory.

6. The provisions of this Article shall not require Contracting Parties:

- (a) To recognize the validity of domestic permits issued in the territory of another Contracting Party to persons who had their normal residence in their territories at the time of such issue or whose normal residence has been transferred to their territories since such issue;
- (b) To recognize the validity of domestic permits issued to drivers whose normal residence at the time of such issue was not in the territory in which the permit was issued or who since such issue have transferred their residence to another territory.

#### Article 42

#### Suspension of the validity of driving permits

1. Contracting Parties or subdivisions thereof may withdraw from a driver the right to use his domestic or international driving permit in their territories if he commits in their territories a breach of their regulations rendering him liable under their legislations to the forfeiture of his permit. In such a case the competent authority of the Contracting Party or subdivision thereof withdrawing the right to use the permit may:

- (a) Withdraw and retain the permit until the period of the withdrawal of use expires or until the holder leaves its territory, whichever is the earlier;
- (b) Notify the withdrawal of the right to use the permit to the authority by or on behalf of which the permit was issued;
- (c) In the case of an international permit, enter in the space provided for the purpose an endorsement to the effect that the permit is no longer valid in its territories;
- (d) Where it has not applied the procedure for which provision is made in subparagraph (a) of this paragraph, supplement the communication referred to in subparagraph (b) by requesting the authority which issued the permit, or on behalf of which the permit was issued, to notify the person concerned of the decision taken with regard to him.

2. Contracting Parties shall endeavour to notify the persons concerned of the decisions communicated to them in accordance with the procedure laid down in paragraph 1 (d) of this Article.

3. Nothing in this Convention shall be construed as prohibiting Contracting Parties or subdivisions thereof from preventing a driver holding a domestic or international

driving permit from driving if it is evident or proved that his condition is such that he is unable to drive safely or if the right to drive has been withdrawn from him in the State in which he has his normal residence.

Article 43

#### Transitional provisions

1. Contracting Parties shall issue domestic driving permits in accordance with the new provisions of Annex 6 at the latest five years after their entry into force. Domestic driving permits issued in accordance with the earlier provisions of Article 41, Article 43 and Annex 6 to this Convention prior to the expiry of this period shall be recognized as long as they are valid.

2. Contracting Parties shall issue international driving permits in accordance with the new provisions of Annex 7 at the latest five years after their entry into force. International driving permits issued in accordance with the earlier provisions of Article 41, Article 43 and Annex 7 to this Convention prior to the expiry of this period shall be valid according to the conditions defined in Article 41, paragraph 3.

#### Chapter V

### CONDITIONS FOR THE ADMISSION OF CYCLES AND MOPEDS TO INTERNATIONAL TRAFFIC

Article 44

1. Cycles without an engine in international traffic shall:

- (a) Have an efficient brake;
- (b) Be equipped with a bell capable of being heard at a sufficient distance, and carry no other audible warning device;
- (c) Be equipped with a red reflecting device at the rear and with devices such that the cycle can show a white or selective-yellow light to the front and a red light to the rear.

<sup>55</sup>See footnote.

2. In the territory of Contracting Parties which have not, in accordance with Article 54, paragraph 2, of this Convention, made a statement to the effect that they treat mopeds as motorcycles, mopeds in international traffic shall:

- (a) Have two independent brakes;
- (b) Be equipped with a bell or some other audible warning device capable of being heard at a sufficient distance;
- (c) Be equipped with an effective exhaust silencer;
- (d) Be so equipped that they can show a white or selective-yellow light to the front and a red light and a red reflex-reflector to the rear;<sup>56</sup>
- (e) Display the identification mark specified in Annex 4 to this Convention.

<sup>57</sup>See footnote.

3. In the territories of Contracting Parties which have, in accordance with Article 54, paragraph 2, of this Convention, declared that they treat mopeds as motorcycles, the conditions to be fulfilled by mopeds in order to be admitted to international traffic shall be those laid down for motorcycles in Annex 5 to this Convention.

#### Chapter VI

### FINAL PROVISIONS

Article 45

1. This Convention shall be open at United Nations Headquarters, New York, until 31 December 1969 for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

2. This Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

3. This Convention shall remain open for accession by any of the States referred to in paragraph 1 of this Article. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General.

4. On signing this Convention or on depositing its instrument of ratification or accession, each State shall notify the Secretary-General of the distinguishing sign it has selected for display in international traffic on vehicles registered by it, in accordance with Annex 3 to this Convention. By a further notification addressed to the Secretary-General, any State may change a distinguishing sign it has previously selected.

Article 46

1. Any State may, at the time of signing or ratifying this Convention, or of acceding thereto, or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General that the Convention shall become applicable to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall become applicable to the territory or territories named in the notification thirty days after the receipt of the notification by the Secretary-General or on the date of entry into force of the Convention for the State making the notification, whichever is the later.

2. Any State which has made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time thereafter declare by notification addressed to the Secretary-General that the Convention shall cease to be applicable to the territory named in the notification and the Convention shall cease to be applicable to such territory one year from the date of receipt by the Secretary-General of the notification.

3. A State making a notification under paragraph 1 of this Article shall notify the Secretary-General of the

<sup>55</sup>Additional subparagraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 27).

<sup>56</sup>See also Point 27 of the Annex of the European Agreement.

<sup>57</sup>Additional subparagraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 27).

distinguishing sign or signs it has selected for display in international traffic on vehicles registered in the territory or territories concerned, in accordance with Annex 3 to this Convention. By a further notification addressed to the Secretary-General, any State may change a distinguishing sign it has previously selected.

Article 47

1. This Convention shall enter into force twelve months after the date of deposit of the fifteenth instrument of ratification or accession.

2. For each State ratifying or acceding to this Convention after the deposit of the fifteenth instrument of ratification or accession, the Convention shall enter into force twelve months after the date of deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

Article 48

Upon its entry into force, this Convention shall terminate and replace, in relations between the Contracting Parties, the International Convention relative to Motor Traffic and the International Convention relative to Road Traffic, both signed at Paris on 24 April 1926, the Convention on the Regulation of Inter-American Automotive Traffic, opened for signature at Washington on 15 December 1943, and the Convention on Road Traffic, opened for signature at Geneva on 19 September 1949.

Article 49

1. After this Convention has been in force for one year, any Contracting Party may propose one or more amendments to the Convention. The text of any proposed amendment, accompanied by an explanatory memorandum, shall be transmitted to the Secretary-General, who shall communicate it to all Contracting Parties. The Contracting Parties shall have the opportunity of informing him within a period of twelve months following the date of its circulation whether they (a) accept the amendment; or (b) reject the amendment; or (c) wish that a conference be convened to consider the amendment. The Secretary-General shall also transmit the text of the proposed amendment to all other States referred to in Article 45, paragraph 1 of this Convention.

2. (a) Any proposed amendment communicated in accordance with the preceding paragraph shall be deemed to be accepted if within the period of twelve months referred to in the preceding paragraph less than one third of the Contracting Parties inform the Secretary-General that they either reject the amendment or wish that a conference be convened to consider it. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of each acceptance or rejection of any proposed amendment and of requests that a conference be convened. If the total number of such rejections and requests received during the specified period of twelve months is less than one third of the total number of Contracting Parties, the Secretary-General shall notify all Contracting Parties that the amendment will enter into force six months after the expiry of the period of twelve months referred to in the preceding paragraph

for all Contracting Parties except those which, during the period specified, have rejected the amendment or requested the convening of a conference to consider it.

(b) Any Contracting Party which, during the said period of twelve months, has rejected a proposed amendment or requested the convening of a conference to consider it may at any time after the end of such period notify the Secretary-General that it accepts the amendment, and the Secretary-General shall communicate such notification to all the other Contracting Parties. The amendment shall enter into force, with respect to the Contracting Parties which have notified their acceptance, six months after receipt by the Secretary-General of their notification.

3. If a proposed amendment has not been accepted in accordance with paragraph 2 of this Article and if within the period of twelve months specified in paragraph 1 of this Article less than half of the total number of the Contracting Parties inform the Secretary-General that they reject the proposed amendment and if at least one third of the total number of Contracting Parties, but not less than ten, inform him that they accept it or wish a conference to be convened to consider it, the Secretary-General shall convene a conference for the purpose of considering the proposed amendment or any other proposal which may be submitted to him in accordance with paragraph 4 of this Article.

4. If a conference is convened in accordance with paragraph 3 of this Article, the Secretary-General shall invite to it all States referred to in Article 45, paragraph 1 of this Convention. He shall request all States invited to the conference to submit to him, at least six months before its opening date, any proposals which they may wish the conference to consider in addition to the proposed amendment and shall communicate such proposals, at least three months before the opening date of the conference, to all States invited to the conference.

5. (a) Any amendment to this Convention shall be deemed to be accepted if it has been adopted by a two thirds majority of the States represented at the conference, provided that such majority comprises at least two thirds of Contracting Parties represented at the conference. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the adoption of the amendment, and the amendment shall enter into force twelve months after the date of his notification for all Contracting Parties except those which during that period have notified the Secretary-General that they reject the amendment.

(b) A Contracting Party which has rejected an amendment during the said period of twelve months may at any time notify the Secretary-General that it accepts the amendment, and the Secretary-General shall communicate such notification to all the other Contracting Parties. The amendment shall enter into force, with respect to the Contracting Party which has notified its acceptance, six months after receipt by the Secretary-General of the notification or at the end of the said period of twelve months, whichever is later.

6. If the proposed amendment is not deemed to be accepted pursuant to paragraph 2 of this Article and if the conditions prescribed by paragraph 3 of this Article for convening a conference are not fulfilled, the proposed amendment shall be deemed to be rejected.

Article 50

Any Contracting Party may denounce this Convention by written notification addressed to the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

Article 51

This Convention shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than five for any period of 12 consecutive months.

Article 52

Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Convention and which the Parties are unable to settle by negotiation or other means of settlement may be referred, at the request of any of the Contracting Parties concerned, to the International Court of Justice for decision.

Article 53

Nothing in this Convention shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary to its external or internal security.

Article 54

1. Any State may, at the time of signing this Convention or of depositing its instrument of ratification or accession, declare that it does not consider itself bound by Article 52 of this Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by Article 52 with respect to any Contracting Party which has made such a declaration.

2. At the time of depositing its instrument of ratification or accession, any State may, by notification addressed to the Secretary-General, declare that for the purposes of the application of the Convention it treats mopeds as motorcycles (Article 1 (n)).

By notification addressed to the Secretary-General, any State may subsequently at any time withdraw its declaration.

3. The declarations provided for in paragraph 2 of this Article shall become effective six months after the date of receipt by the Secretary-General of notification of them or on the date on which the Convention enters into force for the State making the declaration, whichever is the later.

4. Any modification of a previously selected distinguishing sign notified in conformity with Article 45, paragraph 4, or Article 46, paragraph 3 of this Convention, shall take effect three months after the date on which the Secretary-General receives notification thereof.

5. Reservations to this Convention and its annexes, other than the reservation provided for in paragraph 1

of this Article, shall be permitted on condition that they are formulated in writing and, if formulated before the deposit of the instrument of ratification or accession, are confirmed in that instrument. The Secretary-General shall communicate such reservations to all States referred to in Article 45, paragraph 1, of this Convention.

6. Any Contracting Party which has formulated a reservation or made a declaration under paragraphs 1 or 4 of this Article may withdraw it at any time by notification addressed to the Secretary-General.

7. A reservation made in accordance with paragraph 5 of this Article:

- (a) Modifies for the Contracting Party which made the reservation the provisions of the Convention to which the reservation relates, to the extent of the reservation;
- (b) Modifies those provisions to the same extent for the other Contracting Parties in their relations with the Contracting Party which entered the reservation.

Article 55

In addition to the declarations, notifications and communications provided for in Articles 49 and 54 of this Convention, the Secretary-General shall notify all the States referred to in Article 45, paragraph 1, of the following:

- (a) Signatures, ratifications and accessions under Article 45;
- (b) Notifications and declarations under Article 45, paragraph 4, and Article 46;
- (c) The dates of entry into force of this Convention in accordance with Article 47;
- (d) The date of entry into force of amendments to this Convention in accordance with Article 49, paragraphs 2 and 5;
- (e) Denunciations under Article 50;
- (f) The determination of this Convention under Article 51.

Article 56

The original of this Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts done in a single copy are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies thereof to all the States referred to in Article 45, paragraph 1, of this Convention.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, <sup>58</sup>being duly authorized by their respective Governments, have signed this Convention.

DONE at Vienna this eighth day of November, one thousand nine hundred and sixty-eight.

<sup>58</sup>See document E/CONF.56/16/Rev.1.

**ANNEXES****Annex 1****EXCEPTIONS TO THE OBLIGATION  
TO ADMIT MOTOR VEHICLES AND TRAILERS  
IN INTERNATIONAL TRAFFIC**

1. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic motor vehicles, trailers or combinations of vehicles whose overall mass or mass per axle or dimensions exceed the limits fixed by their domestic legislations for vehicles registered in their territories. Contracting Parties in whose territories there is international heavy vehicle traffic shall endeavour to conclude regional agreements under which roads in the region, with the exception of minor roads, will be open, in international traffic, to vehicles or combinations of vehicles whose mass and dimensions do not exceed the figures specified in these agreements.

2. For the purposes of paragraph 1 of this Annex, the lateral projection of the following shall not be regarded as projection beyond the permissible maximum width:

- (a) Tyres, near their point of contact with the ground and connections of tyre-pressure indicators;
- (b) Anti-skid devices mounted on the wheels;
- (c) Driving mirrors so designed as to yield both forwards and backwards under moderate pressure so that they no longer project beyond the permissible maximum width;
- (d) Side direction-indicators and marker lights, provided that such projection does not exceed a few centimetres;
- (e) Customs seals affixed to the load, and devices for the securing and protection of such seals.

3. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic the following combinations of vehicles insofar as the use of such combinations is prohibited by their domestic legislations:

- (a) Motorcycles with trailers;
- (b) Combinations of vehicles consisting of a motor vehicle and several trailers;
- (c) Articulated vehicles used for passenger transport.

4. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic the motor vehicles and trailers to which the exceptions specified in paragraph 60 of Annex 5 to this Convention are applicable.

5. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic mopeds and motorcycles whose drivers and passengers, if any, are not equipped with protective helmets.

6. Contracting Parties may make it a condition for the admission to their territories in international traffic of any motor vehicle other than a two-wheeled moped or a two-wheeled motorcycle without side-car, that the motor vehicle shall carry a device referred to in paragraph 56

of Annex 5 to this Convention, to give warning of the danger constituted by the vehicle's presence when it is stationary on the carriageway.

7. Contracting Parties may make it a condition for the admission to certain difficult roads or to certain areas of difficult terrain in their territories in international traffic of motor vehicles with a permissible maximum mass exceeding 3,500 kg, that such vehicles shall comply with the special requirements laid down in their domestic legislations concerning the admission to such roads or areas of vehicles of the same permissible maximum mass registered by them.

<sup>59</sup>See footnote

8. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic any motor vehicle equipped with passing lamps with asymmetric beams if such beams have not been adapted to suit the direction of traffic in their territories.

9. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic any motor vehicle, or any trailer coupled to a motor vehicle, which displays a distinguishing sign other than one of those prescribed in Article 37 of this Convention. Contracting Parties may not refuse admission to a vehicle which has a distinguishing sign placed separately from the registration plate in conformity with the provisions of this Convention substituting a distinguishing sign which is incorporated into the registration plate and which is not in conformity with the provisions of this Convention.

**Annex 2****REGISTRATION NUMBER AND PLATE  
OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS  
IN INTERNATIONAL TRAFFIC**

1. The registration number referred to in Articles 35 and 36 of this Convention shall be composed either of numerals or of numerals and letters. The numerals shall be Arabic numerals and the letters shall be in capital Latin characters. Other numerals or characters may, however, be used, but if so the registration number shall be repeated in Arabic numerals and in capital Latin characters.

2. The registration number shall be so composed and displayed as to be legible in normal daylight at a distance of at least 40 m by an observer placed on the axis of the vehicle, the vehicle being stationary; Contracting Parties may, however, in respect of the vehicles they register, reduce this minimum legibility distance for motorcycles and for special categories of motor vehicle on which it would be difficult to fit registration numbers of sufficient size to be legible at 40m.

3. When the registration number is displayed on a plate, this plate shall be flat and fixed in a vertical or nearly vertical position and at right angles to the vehicle's median longitudinal plane.

<sup>59</sup>Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 28).

When the number is displayed or painted on the vehicle, the surface on which it is displayed or painted shall be flat and vertical, or nearly flat and vertical, and at right angles to the vehicle's median longitudinal plane.

4. Without prejudice to the provisions of Annex 5, paragraph 61 (g) of this Convention, the background of the registration plate on which the registration number and, where applicable, the distinguishing sign of the State in which the vehicle is registered, possibly completed by the flag or emblem according to the conditions defined in Annex 3, is displayed, may be of a retro-reflective material.

5. The background of the part of the registration plate on which the distinguishing sign is incorporated shall be of the same material as that used for the background of the part on which the registration number is marked.

### Annex 3

#### DISTINGUISHING SIGN OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. The distinguishing sign referred to in Article 37 of this Convention shall consist of one to three letters in capital Latin characters.

2. When the distinguishing sign is displayed separately from the registration plate, it must conform to the following conditions:

- (a) The letters shall have a height of at least 0.08 m and their strokes a width of at least 0.01 m. The letters shall be in black on a white background having the shape of an ellipse with the major axis horizontal. The white background may be of a retro-reflective material;
- (b) When the distinguishing sign consists of only one letter, the major axis of the ellipse may be vertical;
- (c) The distinguishing sign shall not be affixed in such a way that it could be confused with the registration number or impair its legibility;
- (d) On motorcycles and their trailers, the dimensions of the axes of the ellipse shall be at least 0.175 m and 0.115 m. On other motor vehicles and their trailers, the dimensions of the axes of the ellipse shall be at least:
  - (i) 0.24 m and 0.145 m if the distinguishing sign comprises three letters;
  - (ii) 0.175 m and 0.115 m if the distinguishing sign comprises less than three letters.

3. When the distinguishing sign is incorporated into the registration plate(s), the following conditions shall apply:

- (a) The letters shall have a height of at least 0.02 m, taking as a reference a registration plate of 0.11 m.;
- (b) (i) The distinguishing sign of the State of registration, which may be supplemented where applicable by the flag or emblem of the

State or the emblem of the regional economic integration organization to which the country belongs, shall be displayed on the far left or right of the rear registration plate, but preferably on the left or the far upper left on plates where the number takes up two lines;

(ii) When, in addition to the distinguishing sign, a non-numerical symbol and/or a flag and/or a regional or local emblem is displayed on the registration plate, the distinguishing sign of the State of registration shall obligatorily be placed on the far left of the plate;

(c) The flag or emblem supplementing where applicable the distinguishing sign of the State of registration shall be positioned so that it cannot impair the legibility of the distinguishing sign and shall preferably be placed above it;

(d) The distinguishing sign of the State of registration shall be positioned so as to be easily identifiable and so that it cannot be confused with the registration number or impair its legibility. The distinguishing sign shall therefore be at least of a different colour from the registration number, or have a different background colour to that reserved for the registration number, or be clearly separated, preferably by a line, from the registration number;

(e) For the registration plates of motorcycles and their trailers and/or for registration plates taking up two lines, the size of the letters of the distinguishing sign as well as, where applicable, the size of the national flag or emblem of the State of registration or the symbol of the regional economic integration organization which the country belongs to may be appropriately modified;

(f) The provisions of this paragraph shall apply according to the same principles to the front registration plate of the vehicle when this plate is obligatory.

4. The relevant provisions of Annex 2, paragraph 3, shall apply to the distinguishing sign.

### Annex 4

#### IDENTIFICATION MARKS OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. The identification marks shall comprise:

(a) In the case of a motor vehicle:

- (i) The name or the trade mark of the maker of the vehicle;
- (ii) On the chassis or, in the absence of a chassis, on the body, the maker's production or serial number;
- (iii) On the engine, the engine number if such a number is placed on it by the maker;

(b) In the case of a trailer, the information referred to in subparagraphs (i) and (ii) above;

(c) In the case of a moped, the cylinder capacity and the mark “CM”.

2. The marks mentioned in paragraph 1 of this Annex shall be placed in accessible positions and shall be easily legible; in addition, they shall be such that they cannot be easily altered or removed. The letters and figures included in the marks shall be either in Latin characters or in English cursive script and in Arabic numerals only, or be repeated in that form.

### Annex 5

#### TECHNICAL CONDITIONS CONCERNING MOTOR VEHICLES AND TRAILERS

1. Without prejudice to the provisions of Article 3, paragraph 2 (a) and Article 39, paragraph 1 of this Convention any Contracting Party may, with respect to motor vehicles which it registers and to trailers which it allows on the road under its domestic legislation, lay down rules which supplement, or are stricter than, the provisions of this Annex. All vehicles in international traffic must meet the technical requirements in force in their country of registration when they first entered into service.

2. For the purposes of this Annex, the term “trailer” applies only to a trailer designed to be coupled to a motor vehicle.

3. Contracting Parties which, in conformity with Article 1, subparagraph (n), of this Convention, have declared that they wish to treat as motorcycles three-wheeled vehicles the unladen mass of which does not exceed 400 kg, shall make such vehicles subject to the rules laid down in this Annex either for motorcycles or for other motor vehicles.

#### CHAPTER I

#### BRAKING

4. For the purposes of this chapter:

(a) The term “wheels of one axle” means wheels which are arranged symmetrically, or largely symmetrically, in relation to the vehicle’s median longitudinal plane, even if they are not placed on the same axle (a tandem axle is counted as two axles);

(b) The term “service brake” means the device normally used to slow down and stop the vehicle;

(c) The term “parking brake” means the device used to hold the vehicle stationary in the driver’s absence, or, in the case of trailers, when the trailer is uncoupled;

(d) The term “secondary (emergency) brake” means the device designed to slow down and stop the vehicle in the event of failure of the service brake.

##### A. Braking of motor vehicles other than motorcycles

5. Every motor vehicle other than a motorcycle shall have brakes which can be easily operated by the driver when in his driving position. These brakes shall be capable of performing the following three braking functions:

(a) A service brake capable of slowing down the vehicle and of stopping it safely, rapidly and effectively,

whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;

(b) A parking brake capable of holding the vehicle stationary, whatever its conditions of loading, on a noticeable upward or downward gradient, the operative surfaces of the brake being held in the braking position by a device whose action is purely mechanical;

(c) A secondary (emergency) brake capable of slowing down and stopping the vehicle, whatever its conditions of loading, within a reasonable distance, even in the event of failure of the service brake.

6. Subject to the provisions of paragraph 5 of this Annex, the devices providing the three braking functions (service brake, secondary brake and parking brake) may have parts in common; combination of the controls shall be permitted only on condition that at least two separate controls remain.

7. The service brake shall act on all the wheels of the vehicle.

8. The secondary (emergency) brake shall be capable of acting on at least one wheel on each side of the vehicle’s median longitudinal plane; the same provision shall apply to the parking brake.

9. The service brake and the parking brake shall act on braking surfaces permanently connected to the wheels through components of adequate strength.

10. No braking surface shall be capable of being disconnected from the wheels. Nevertheless, such disconnection shall be permitted in the case of some of the braking surfaces, on condition:

(a) That it is only momentary, as for example, during a change of gear;

(b) That so far as concerns the parking brake, it can be effected only by the action of the driver; and

(c) That so far as concerns the service or secondary (emergency) brake, braking remains possible with the efficiency prescribed in paragraph 5 of this Annex.

10 bis. All vehicle equipment contributing to braking shall be so designed and constructed that the efficacy of the service brake is ensured after prolonged and repeated use.

10 ter. The service braking action shall be properly distributed and synchronized among the various axles of the vehicle.

10 quater. If the control of the service brake is assisted, partially or totally, by an energy source other than the muscular energy of the driver, it shall be possible to stop the vehicle within a reasonable distance even in the event of the failure of the energy source.

##### B. Braking of trailers

11. Without prejudice to the provisions of paragraph 17 (c) of this Annex, every trailer, with the exception of a light trailer, shall have brakes as follows:

(a) A service brake capable of slowing down the vehicle and of stopping it safely, rapidly and effectively,

whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;

- (b) A parking brake capable of holding the vehicle stationary, whatever its conditions of loading, on a noticeable upward or downward gradient, the operative surfaces of the brake being held in the braking position by a device whose action is purely mechanical. This provision shall not apply to trailers which cannot be uncoupled from the drawing vehicle without the use of tools, provided that the requirements for parking brakes are satisfied for the combination of vehicles.

12. The devices providing the two braking functions (service and parking) may have parts in common.

13. The service brake shall act on all the wheels of the trailer. The braking action shall be properly distributed and synchronized among the various axles of the trailer.

14. The service brake shall be capable of being brought into action by the service brake control of the drawing vehicle; if, however, the permissible maximum mass of the trailer does not exceed 3,500 kg, the brakes may be such as to be brought into action, while the trailer is in motion, only by the trailer moving up on the drawing vehicle (overrun braking).

15. The service brake and the parking brake shall act on braking surfaces permanently connected to the wheels through components of adequate strength.

16. The braking devices shall be such that the trailer is stopped automatically if the coupling device breaks while the trailer is in motion. This requirement shall not apply, however, to trailers with only one axle or with two axles less than 1 m apart, provided that their permissible maximum mass does not exceed 1,500 kg and, except for semi-trailers, that they are fitted, in addition to the coupling device, with a secondary attachment.

#### C. Braking of combinations of vehicles

17. In addition to the provisions of parts A and B of this Chapter relating to separate vehicles (motor vehicles and trailers), the following provisions shall apply to combinations of such vehicles:

- (a) The braking devices on each of the component vehicles shall be compatible;
- (b) The service braking action shall be properly distributed and synchronized between the various axles of the combination;
- (c) The permissible maximum mass of a trailer without a service brake shall not exceed half of the sum of the unladen mass of the drawing vehicle and the mass of the driver.

#### D. Braking of motorcycles

18. (a) Every motorcycle shall be equipped with two brakes, one of which acts at least on the rear wheel or wheels and the other at least on the front wheel or wheels; if a side-car is attached to a motorcycle, braking

of the side-car wheel shall not be required. These braking devices shall be capable of slowing down the motorcycle and of stopping it safely, rapidly and effectively, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;

- (b) In addition to the provisions of subparagraph (a) of this paragraph, motorcycles having three wheels symmetrically arranged in relation to the vehicle's median longitudinal plane shall be equipped with a parking brake that fulfils the conditions stated in paragraph 5 (b) of this Annex.

## CHAPTER II

### Vehicle lighting and light-signalling devices

19. For the purposes of this chapter, the term:

“Driving lamp” means the lamp used to illuminate the road over a long distance ahead of the vehicle;

“Passing lamp” means the lamp used to illuminate the road ahead of the vehicle without causing undue dazzle or inconvenience to oncoming drivers and other road-users;

“Front position lamp” means the lamp used to indicate the presence and the width of the vehicle when viewed from the front;

“Rear position lamp” means the lamp used to indicate the presence and the width of the vehicle when viewed from the rear;

“Stop lamp” means the lamp used to indicate to other road-users to the rear of the vehicle that the driver is applying the service brake;

“Front fog lamp” means the lamp used to improve the illumination of the road in case of thick fog, falling snow, heavy rain or similar conditions;

“Rear fog lamp” means the lamp used to make the vehicle more visible from the rear in case of thick fog, falling snow, heavy rain or similar conditions;

“Reversing lamp” means the lamp used to illuminate the road to the rear of the vehicle and provide a warning signal to other road-users that the vehicle is reversing or about to reverse;

“Direction-indicator lamp” means the lamp used to indicate to other road-users that the driver intends to change direction to the right or to the left;

“Parking lamp” means the lamp used to indicate the presence of a parked vehicle; it may replace the front and rear position lamps;

“Marker lamp” means the lamp positioned near the outer edge of the overall width and as near as possible to the top of the vehicle for the purpose of clearly indicating the overall width.

This signal complements the position lamps for some motor vehicles and trailers by drawing particular attention to their size;

“Hazard warning signal” means the signal given by the simultaneous functioning of all the direction-indicator lamps;

“Side lamp” means the lamp installed on the side of the vehicle so as to indicate its presence when viewed from the side;

“Special warning lamp” means the lamp intended to indicate either priority vehicles or a vehicle or a group of vehicles whose presence on the road requires other road-users to take special precautions, in particular, convoys of vehicles, vehicles of exceptional size and road construction or maintenance vehicles or equipment;

“Rear registration plate illuminating device” means the device ensuring the illumination of the rear registration plate; it may be made up of several optical elements;

“Daytime (running) lamp” means a lamp intended to improve the daytime conspicuity and visibility of the front of a vehicle in running use;

“Reflex-reflector” means a device used to indicate the presence of a vehicle by reflection of light emanating from a light source unconnected with that vehicle;

“Illuminating surface” means the orthogonal projection, in a transverse vertical plane, of the effective surface from which the light is emitted. For a reflex-reflector, the effective surface is the visible surface of the reflex-reflecting optical unit.

20. The colours of lights mentioned in this chapter should, as far as possible, be in accordance with the definitions given in the appendix to this Annex.

21. With the exception of motorcycles, every motor vehicle capable of exceeding 40 km (25 miles) per hour on level road shall be equipped in front with an even number of white or selective- yellow driving lamps capable of adequately illuminating the road at night in clear weather [words deleted]. The outer edges of the illuminating surfaces of the driving lamps shall in no case be closer to the extreme outer edge of the vehicle than the outer edges of the illuminating surfaces of the passing lamps.

22. With the exception of motorcycles, every motor vehicle capable of exceeding 10 km (6 miles) per hour on level road shall be equipped in front with an even number of white or selective- yellow passing lamps capable of adequately illuminating the road at night in clear weather. A motor vehicle shall be equipped with a device such that no more than two passing lamps may be lit simultaneously. Passing lamps shall be so adjusted as to comply with the definition in paragraph 19 of this Annex.

23. Every motor vehicle other than a two-wheeled motorcycle without side-car shall be equipped in front with

two white front position lamps; however, selective yellow shall be permitted for front position lamps incorporated in driving lamps or passing lamps which emit a selective-yellow beam. These front position lamps, when they are the only lamps switched on at the front of the vehicle, shall be visible at night in clear weather without causing undue dazzle or inconvenience to other road-users.

24. (a) Every motor vehicle other than a two-wheeled motorcycle without side-car shall be equipped at the rear with an even number of red rear position lamps visible at night in clear weather without causing undue dazzle or inconvenience to other road-users;

(b) Every trailer shall be equipped at the rear with an even number of red rear position lamps visible at night in clear weather without causing undue dazzle or inconvenience to other road-users. It shall, however, be permissible for a trailer whose overall width does not exceed 0.80m to be equipped with only one such lamp if the trailer is coupled to a two-wheeled motorcycle without side-car.

25. Every motor vehicle or trailer displaying a registration number at the rear shall be equipped with a lighting device such that the number is legible at night in clear weather.

26. The electrical connections on all motor vehicles (including motorcycles) and on all combinations consisting of a motor vehicle and one or more trailers shall be such that the driving lamps, passing lamps, front fog lamps and front position lamps of the motor vehicle and the lighting device referred to in paragraph 25 above cannot be switched on unless the rearmost rear position lamps of the motor vehicle or combination of vehicles are switched on as well.

Rear fog lamps shall be able to be switched on only if the driving lamps, the passing lamps or the front fog lamps are switched on.

However, this provision shall not apply to driving lamps or passing lamps when they are used to give the luminous warning referred to in Article 32, paragraph 3, of this Convention. In addition, the electrical connections shall be such that the front position lamps of the motor vehicle are always switched on when the passing lamps, driving lamps or fog lamps are on.

27. Every motor vehicle other than two-wheeled motorcycles without side-car shall be equipped at the rear with at least two red reflex-reflectors of other than triangular form. When illuminated by the driving, passing or fog lamps of another vehicle, the reflex-reflectors shall be visible to the driver of that vehicle at night in clear weather.

28. Every trailer shall be equipped at the rear with at least two red reflex-reflectors. These reflex-reflectors shall have the shape of an equilateral triangle with one vertex uppermost and one side horizontal. No signal lamp shall be placed inside the triangle. These reflex-reflectors shall meet the requirements for visibility laid down in paragraph 27 above. However, trailers with an overall width not exceeding 0.80 m may be equipped with only one reflex-reflector if they are coupled to a two-wheeled motorcycle without side-car.

29. Every trailer shall be equipped at the front with two white reflex-reflectors of other than triangular form. These reflex-reflectors shall meet the [words deleted] visibility requirements laid down in paragraph 27 above.

30. A trailer shall be equipped at the front with two white front position lamps if its width exceeds 1.60 m. The front position lamps thus prescribed shall be fitted as near as possible to the extreme outer edge of the trailer.

31. With the exception of two-wheeled motorcycles with or without side-car, every motor vehicle capable of exceeding 25 km (15 miles) per hour on a level road shall be equipped at the rear with at least two red stop lamps, the luminous intensity of which is markedly higher than that of the rear position lamps. The same provision shall apply to every trailer which is the last vehicle in a combination of vehicles.

32. Subject to the possibility that exemption from all or some of these obligations may be granted in respect of mopeds by Contracting Parties which, in conformity with Article 54, paragraph 2, of the Convention, have declared that they treat mopeds as motorcycles:

(a) Every two-wheeled motorcycle with or without side-car shall be equipped with one or two passing lamps satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 22 above;

(b) Every two-wheeled motorcycle with or without side-car capable of exceeding 40 km (25 miles) per hour on a level road shall be equipped, in addition to the passing lamp, with at least one driving lamp satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 21 above. If such a motorcycle has more than one driving lamp, these lamps shall be situated as close together as possible.

(f) [deleted]

33. Every two-wheeled motorcycle without side-car may be equipped at the front with one or two front position (side) lamps satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 23 above. If such a motorcycle has two front position (side) lamps, these lamps shall be situated as close together as possible.

34. Every two-wheeled motorcycle without side-car shall be equipped at the rear with one rear position side lamp satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 24 (a) above.

35. Every two-wheeled motorcycle without side-car shall be equipped at the rear with a non-triangular reflex-reflector satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 27 above.

36. Subject to the possibility for Contracting Parties which, in conformity with Article 54, paragraph 2, have declared that they treat mopeds as motorcycles, to exempt two-wheeled mopeds with or without side-cars from this obligation, every two-wheeled motorcycle with or without side-car shall be equipped with a stop lamp conforming to the provisions of paragraph 31 above.

37. Without prejudice to the provisions concerning lamps and devices prescribed for two-wheeled motorcycles without side-car, any side-car attached to a two-wheeled motorcycle shall be equipped at the front with a front position (side) lamp satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 23 above, and at the rear with a rear position (side) lamp satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 24 (a) above and with a reflex-reflector satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 27 above. The electrical connections shall be such that the front position (side) lamp and rear position (side) lamp of the side-car are switched on at the same time as the rear position (side) lamp of the motorcycle. [Last sentence deleted]

38. Motor vehicles with three wheels placed symmetrically in relation to the vehicle's median longitudinal plane, which are treated as motorcycles pursuant to Article 1, subparagraph (n), of the Convention, shall be equipped with the devices prescribed in paragraphs 21, 22, 23, 24 (a), 27 and 31 above. However, on an electric vehicle the width of which does not exceed 1.30 m and the speed of which does not exceed 40 km (25 miles) per hour a single driving lamp and a single passing lamp are sufficient.

39. Every motor vehicle, except a moped, and every trailer shall be equipped with fixed direction-indicators with flashing amber lights, fitted on the vehicle in even numbers and visible by day and by night to road-users affected by the vehicle's movements.

40. If front fog lamps are fitted on a motor vehicle they shall emit white or selective-yellow light, be two or, in the case of a motorcycle, one in number and be placed in such a way that no point on their illuminating surface is above the highest point on the illuminating surface of the passing lamps.

41. No reversing lamp shall cause undue dazzle or inconvenience to other road-users. If reversing lamps are fitted on a motor vehicle they shall emit white or selective-yellow light. These lamps shall be lit only when the reverse gear is engaged.

42. No lamps, other than direction-indicator lamps and special warning lamps, shall emit a winking or flashing light. Side lamps may wink at the same time as direction-indicator lamps.

42 bis. Special warning lamps shall emit a winking or flashing light. Colours of these lights should conform to the provisions of Article 32, paragraph 14.

42 ter. Every motor vehicle except motorcycles and every trailer shall be so equipped that they can emit a hazard warning signal.

42 quater. If rear fog lamps are fitted on a motor vehicle or a trailer they shall be red.

42 quinquies. Every motor vehicle and every trailer more than 6 m long shall be fitted with amber side reflex-reflectors.

42 sexties. Every motor vehicle and trailer more than 1.80m wide may be fitted with marker lamps. Such lamps

shall be mandatory if the width of a motor vehicle or trailer exceeds 2.10 m. If these lamps are used, there shall be at least two of them and they shall emit white or amber light towards the front and red light towards the rear.

42 septies. Every motor vehicle and trailer may be fitted with side lamps. If such lamps are fitted they shall emit amber light.

43. For the purposes of the provisions of this Annex:

(a) Any combination of two or more lamps, whether identical or not, but having the same function and the same colour of light, shall be deemed to be a single lamp;

(b) A single illuminating surface in the shape of a band shall be deemed to be two or an even number of lamps if it is placed symmetrically to the median longitudinal plane of the vehicle. The illumination of such a surface shall be provided by at least two light sources placed as close as possible to its ends.

44. Lamps on a given vehicle having the same function and facing in the same direction, shall be of the same colour. Lamps and reflex-reflectors which are of even number shall be placed symmetrically in relation to the vehicle's median longitudinal plane, except on vehicles with an asymmetrical external shape. The intensity of the lamps in each pair shall be substantially the same.

45. Lamps of different kinds, and, subject to the provisions of other paragraphs of this Chapter, lamps and reflex-reflectors, may be grouped or incorporated in the same device, provided that each of these lamps and reflectors complies with the applicable provisions of this Annex.

### CHAPTER III

#### Other requirements

##### Steering mechanism

46. Every motor vehicle shall be equipped with a strong steering mechanism which will allow the driver to change the direction of the vehicle, easily, quickly and surely.

##### Driving (rear-view) mirror

47. Every motor vehicle shall be equipped with one or more driving (rear-view) mirrors; the number, dimensions and arrangement of these mirrors shall be such as to enable the driver to see the traffic to the rear of his vehicle.

##### Audible warning device

48. Every motor vehicle shall be equipped with at least one audible warning device of sufficient power. The sound emitted by the warning device shall be continuous and uniform, but not strident. Priority vehicles and public passenger-transport vehicles may have additional audible warning devices which are not subject to these requirements.

##### Windscreen-wiper

49. Every motor vehicle having a windscreen of such dimensions and shape that the driver cannot normally see

the road ahead from his driving position except through the transparent part of the windscreen, shall be equipped with at least one efficient and strongly built windscreen-wiper in an appropriate position, the functioning of which does not require constant action by the driver.

##### Windscreen-washer

50. Every motor vehicle required to be equipped with at least one windscreen-wiper shall also be equipped with a windscreen-washer.

##### Windscreen and windows

51. On all motor vehicles and on all trailers:

(a) Transparent substances forming part of the vehicle's bodywork, including the windscreen and any interior partition, shall be such that in case of breakage, the risk of physical injury will be minimized;

(b) The transparent parts of the windscreen shall be made of a substance whose transparency does not deteriorate; they shall be such that they do not cause any appreciable distortion of objects seen through the windscreen, and that, in case of breakage, the driver still has a sufficiently clear view of the road.

##### Reversing device

52. Every motor vehicle shall be equipped with a reversing device controlled from the driving position. This device shall not, however, be compulsory on motorcycles or on motor vehicles having three wheels arranged symmetrically in relation to the vehicle's median longitudinal plane unless their permissible maximum mass exceeds 400 kg.

##### Exhaust silencer

53. Every internal combustion engine used for propelling a motor vehicle shall be equipped with an efficient exhaust silencer.

##### Tyres

54. The wheels of motor vehicles and of their trailers shall be fitted with pneumatic tyres ensuring a good adhesion, even on a wet road. This provision shall not, however, prevent Contracting Parties from authorizing the use of devices producing results at least equivalent to those obtained with pneumatic tyres.

##### Speedometer

55. Every motor vehicle capable of exceeding 40 km (25 miles) per hour on a level road shall be equipped with a speedometer; Contracting Parties may, however, exempt certain categories of motorcycles and other light vehicles from this requirement.

##### Warning device to be carried on motor vehicles

56. The device referred to in Article 23, paragraph 5, of this Convention, and in paragraph 6 of Annex 1 thereto shall be either:

(a) A signplate consisting of an equilateral triangle with a red border and with its interior part either

hollow or of a light colour; the red border shall be fitted with a reflectorized strip. It may also have a red fluorescent area and/or be illuminated by transparency; the signplate shall be such that it can be stood firmly in a vertical position; or

- (b) Some other equally effective device, prescribed by the legislation of the country in which the vehicle is registered.

#### Anti-theft device

57. Every motor vehicle shall be fitted with an anti-theft device by means of which one of its essential components can be put out of action or blocked when the vehicle is parked.

#### Restraining devices

58. Wherever technically practicable all forward-facing seats of vehicles of category B as referred to in Annexes 6 and 7 of this Convention, with the exception of vehicles constructed or used for special purposes as defined by domestic legislation, shall be equipped with approved safety belts or similarly effective approved devices.

#### General provisions

59. (a) The mechanical parts and equipment of a motor vehicle shall not, so far as this can possibly be avoided, give rise to any danger of fire or explosion; nor shall they cause excessive emission of noxious gases, opaque fumes, smells or noise.

- (b) So far as possible, the high-tension ignition device of a motor vehicle shall not cause excessive radio interference.
- (c) Every motor vehicle shall be so constructed that the driver's field of vision ahead, and to both right and left, is sufficient to enable him to drive safely.
- (d) Motor vehicles and trailers shall, as far as possible, be so constructed and equipped as to reduce the danger to their occupants and to other road-users in case of accident. In particular, they shall have no ornaments or other objects, inside or outside, with unnecessary projections or ridges which may be dangerous to the occupants or other road-users.
- (e) Vehicles of which the maximum permitted mass exceeds 3.5 t shall be equipped, as far as possible, with side and rear-under run devices.

### CHAPTER IV

#### **Exemptions**

60. For domestic purposes, Contracting Parties may grant exemptions from the provisions of this Annex in respect of:

- (a) Motor vehicles and trailers which, by virtue of their design, cannot exceed a speed of 30 km

(19 miles) per hour on a level road of whose speed is limited by domestic legislation to 30 km per hour;

- (b) Invalid carriages, i.e. small motor vehicles specially designed and constructed - and not merely adapted - for use by a person suffering from some physical defect or disability and normally used by that person only;
- (c) Vehicles used for experiments whose purpose is to keep up with technical progress and improve road safety;
- (d) Vehicles of a special form or type, or which are used for particular purposes under special conditions;
- (e) Vehicles adapted for use by handicapped persons.

61. Contracting Parties may also grant exemptions from the provisions of this Annex in respect of vehicles which they register and which may enter international traffic:

- (a) By authorizing the use of the colour amber for the front position lamps of motor vehicles and trailers;
- (b) As regards the position of lamps on special-purpose vehicles whose external shape is such that the said provisions could not be observed without the use of mounting devices which could easily be damaged or torn off;
- (c) As regards trailers, carrying long loads (tree trunks, pipes, etc.), which are not coupled to the drawing vehicle when in movement, but merely attached to it by the load;
- (d) By authorizing the emission towards the rear of white light and towards the front of red light for the following equipment:
  - Revolving of flashing lamps of priority vehicles;
  - Fixed lamps for exceptional loads;
  - Side lamps and reflex-reflectors;
  - Professional lighted signs on the roof;
- (e) By authorizing the emission of blue light towards the front and towards the rear for revolving or flashing lamps;
- (f) By authorizing on any side of a vehicle of a special shape or kind or used for special purposes and in special conditions, alternating red retro-reflective or fluorescent and white retro-reflective strips;
- (g) By authorizing the emission towards the rear of white or coloured light reflected by figures or letters or by the background of rear registration plates, by distinctive signs or by other distinctive marks required by domestic legislation;
- (h) By authorizing the use of the colour red for rearmost lateral reflex-reflectors and side lamps.

## CHAPTER V

## Transitional provisions

62. Motor vehicles first registered and trailers put into service in the territories of a Contracting Party before the entry into force of this Convention or within the two years following such entry into force shall not be subject to the provisions of this Annex, provided that they satisfy the requirements of parts I, II and III of Annex 6 of the 1949 Convention on Road Traffic.

62 bis. Motor vehicles first registered and trailers put into service in the territory of a Contracting Party before the entry into force of the amendments to this Convention or within the two years following such entry into force should not be subject to the provisions of this Annex, provided that they satisfy the provisions of Annex 5 of the 1968 Convention on Road Traffic in the wording prior to these amendments or other provisions referred to in Chapter V of the said Annex.

## Appendix

## DEFINITION OF COLOUR FILTERS FOR OBTAINING THE COLOURS REFERRED TO IN THIS ANNEX (TRICHROMATIC COORDINATES)

Red	limit towards yellow	$y \leq 0.335$
	limit towards purple <sup>1</sup>	$z \leq 0.008$
White	limit towards blue	$x \geq 0.310$
	limit towards yellow	$x \leq 0.500$
	limit towards green	$y \leq 0.150 + 0.640x$
	limit towards green	$y \leq 0.440$
	limit towards purple	$y \geq 0.050 + 0.750x$
	limit towards red	$y \geq 0.382$
Amber <sup>2</sup>	limit towards yellow <sup>1</sup>	$y \leq 0.429$
	limit towards red <sup>1</sup>	$y \geq 0.398$
	limit towards white <sup>1</sup>	$z \leq 0.007$
Selective yellow <sup>3</sup>	limit towards red <sup>1</sup>	$y \geq 0.138 + 0.580x$
	limit towards green <sup>1</sup>	$y \leq 1.29x - 0.100$
	limit towards white <sup>1</sup>	$y \geq -x + 0.966$
	limit towards spectral value <sup>1</sup>	$y \leq -x + 0.992$
Blue	limit towards green	$y = 0.065 + 0.805x$
	limit towards white	$y = 0.400 - x$
	limit towards purple	$x = 0.133 + 0.600y$

For verifying the colorimetric characteristics of these filters, a source of white light at a colour temperature of 2,854°K (corresponding to illuminant A of the International Commission on Illumination [CIE]) shall be used.

<sup>1</sup>In these cases, different limits have been adopted from those recommended by the CIE, since the supply voltages at the terminals of the lamps with which the lights are fitted vary very considerably.

<sup>2</sup>Applies to the colour of motor vehicle signs hitherto commonly called "orange" or orange-yellow. Corresponds to a specific part of the "yellow" zone of the triangle of CIE colours.

<sup>3</sup>Applies only to passing and driving lights. In the particular case of fog-lights, the selectivity of the colour shall be considered satisfactory if the purity factor is not less than 0.820, the limit towards white  $y \geq -x + 0.966$ , being in that case  $y \geq -x + 0.940$  and  $y = 0.440$ .

## Annex 6

## DOMESTIC DRIVING PERMIT

(NOTE: The present Annex is applicable until 28 March 2011 at the latest (see new article 43). The new text of the Annex applicable from 29 March 2011 is reproduced in dark blue following the present Annex)

1. The domestic driving permit shall take the form of a document.

2. The permit shall be printed in the language or languages prescribed by the authority issuing it or empowered to issue it; it shall, however, bear the title "permis de conduire" in French, with or without the same title in other languages, and the name and/or distinctive sign of the country in which the permit is issued.

3. Entries made on the permit shall either be in Latin characters or English cursive script only, or be repeated in that form.

4. The following particulars appear on the driving permit; they shall be preceded or followed by the numbers 1 to 11.

1. Surname
2. First names<sup>4</sup>
3. Date and place of birth<sup>5</sup>
4. Address<sup>6</sup>
5. Authority issuing the permit
6. Date and place of issue of the permit
7. Date of expiry of the validity of the permit<sup>7</sup>
8. Number of the permit
9. Signature and/or stamp or seal of the authority issuing the permit
10. Holder's signature<sup>8</sup>
11. Category or categories of vehicle and any sub-categories for which the permit is valid with indication of the date of issue of the permit and the dates of expiry of the validity for each of those categories.

In addition, the holder's photograph shall be affixed to the driving permit. It shall be a matter for domestic legislation to determine any additional particulars to be included in the driving permit as well as the format and the material on which the driving permit is printed.

5. The categories of vehicles for which the driving permit may be valid are the following:

- A. Motorcycles;
- B. Motor vehicles, other than those in category A, having a permissible maximum mass not exceeding 3,500kg and not more than eight seats in addition to the driver's seat;
- C. Motor vehicles, other than those in category D, whose permissible maximum mass exceeds 3,500kg;

<sup>4</sup>Father's or husband's name may be inserted here.

<sup>5</sup>If date of birth is unknown, state approximate age on date of issue of permit.

If place of birth is unknown, leave blank. Place of birth may be replaced by other particulars determined by domestic legislation.

<sup>6</sup>The address is optional.

<sup>7</sup>This is optional if the validity of the permit is unlimited.

<sup>8</sup>Or thumbprint.

D. Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat;

E. Combination of vehicles of which the driving vehicle is in a category or categories for which the driver is licensed (B, and/or C and/or D), but which are not themselves in that category or those categories.

6. Domestic legislations may introduce additional categories of vehicles not belonging to the above-mentioned categories A to E, subcategories within categories and combination of categories, which shall be clearly identified in the driving permit.

### Annex 6

#### DOMESTIC DRIVING PERMIT

*(New Annex is applicable from 29 March 2011, (see new Article 43))*

1. A domestic driving permit shall take the form of a document.

2. The permit may be made of plastic or paper. The preferred format for the plastic permit shall be 54 x 86 mm in size. The preferred colour of the permit shall be pink; the print and spaces for the entries to be made shall be defined by domestic legislation subject to the provisions of paragraphs 6 and 7.

3. On the front side of the permit is the title "Driving Permit" in the domestic language (domestic languages) of the country issuing the permit, as well as the name and/or the distinguishing sign of the country which issued the permit.

4. It is compulsory to indicate in the permit the data listed under the numbers given below:

1. Family name;
2. Given name, other names;
3. Date and place of birth;<sup>9</sup>
- 4.(a) Date of issue;
- 4.(b) Expiry date;
- 4.(c) Name or stamp of the authority which issued the permit;
5. Number of the permit;
6. Photograph of the holder;
7. Signature of the holder;
9. Categories (subcategories) of vehicles for which the permit is valid;
12. Additional information or limitations for each category (subcategory) of vehicles in coded form.

5. If additional information is required by domestic legislation, it shall be entered on the driving permit under the numbers given below:

- 4.(d) Identification number for the purposes of registration, other than the number under 5 of paragraph 4;

8. Place of normal residence;

10. Date of issue for each category (subcategory) of vehicles;

11. Expiry date for each category (subcategory) of vehicles;

13. Information for purposes of registration in the case of a change in country of normal residence;

14. Information for purposes of registration or other information related to road traffic safety.

6. All the entries on the permit shall be made only in Latin characters. If other characters are used, the entries shall also be transliterated into the Latin alphabet.

7. The information under numbers 1-7 in paragraphs 4 and 5 should preferably be on the same side of the permit. The spaces for other data under numbers 8-14 in paragraphs 4 and 5 should be set by domestic legislation. Domestic legislation may also allocate a space on the permit for the inclusion of electronically stored information.

8. The categories of vehicles for which the driving permit may be valid are the following:

A. Motorcycles;

B. Motor vehicles, other than those in category A, having a permissible maximum mass not exceeding 3,500kg and not more than eight seats in addition to the driver's seat; or motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass of which does not exceed 750kg; or motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg but does not exceed the unladen mass of the motor vehicle, where the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled does not exceed 3,500kg;

C. Motor vehicles, other than those in category D, having a permissible maximum mass exceeding 3,500kg; or motor vehicles of category C coupled to a trailer the permissible maximum mass of which does not exceed 750kg;

D. Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat; or motor vehicles of category D coupled to a trailer the permissible maximum mass of which does not exceed 750kg;

BE. Motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg and exceeds the unladen mass of the motor vehicle; or motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass of which exceeds 750kg, where the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled exceeds 3,500kg;

CE. Motor vehicles of category C coupled to a trailer whose permissible maximum mass exceeds 750kg;

DE. Motor vehicles of category D coupled to a trailer whose permissible maximum mass exceeds 750 kg.

<sup>9</sup>The place of birth may be replaced by other particulars defined by domestic legislation.

9. Under categories A, B, C, CE, D and DE, domestic legislation may introduce the following subcategories of vehicles for which the driving permit may be valid:

- A1. Motorcycles with a cubic capacity not exceeding 125 cm<sup>3</sup> and a power not exceeding 11 kW (light motorcycles);
- B1. Motor tricycles and quadricycles;
- C1. Motor vehicles, with the exception of those in category D, the permissible maximum mass of which exceeds 3,500 kg but does not exceed 7,500 kg; or motor vehicles of subcategory C1 coupled to a trailer, the permissible maximum mass of which does not exceed 750 kg;
- D1. Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than 8 seats in addition to the driver's seat but not more than 16 seats in addition to the driver's seat; or motor vehicles of subcategory D1 coupled to a trailer, the permissible maximum mass of which does not exceed 750kg;
- C1E. Motor vehicles of subcategory C1 coupled to a trailer the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg but does not exceed the unladen mass of the motor vehicle, where the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled does not exceed 12,000kg;
- D1E. Motor vehicles of subcategory D1 coupled to a trailer, not used for the carriage of persons, the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg but does not exceed the unladen mass of the motor vehicle, where the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled does not exceed 12,000kg.

10. Domestic legislation may introduce categories and subcategories of vehicle other than those listed above. The designations of such categories and subcategories should not resemble the symbols used in the Convention to designate categories and subcategories of vehicles; another type of print should also be used.

11. The categories (subcategories) of vehicles for which the permit is valid shall be represented by the pictograms in the table below.

Category code/Pictogram	Subcategory code/Pictogram
A 	A1 
B 	B1 
C 	C1 
D 	D1 
BE 	
CE 	C1E 
DE 	D1E 

**Annex 7**

**INTERNATIONAL DRIVING PERMIT**

1. The permit shall be a booklet in format A 6 (148 x 105mm). The cover shall be grey and the inside pages white.

2. The outside and inside of the front cover shall conform, respectively, to model pages Nos. 1 and 2 below; they shall be printed in the national language, or in at least one of the national languages, of the issuing State. The last two inside pages shall be facing pages conforming to model No. 3 below; they shall be printed in French. The inside pages preceding these two pages shall repeat the first of them in several languages, which must include English, Russian and Spanish.

3. Handwritten or typed entries made on the permit shall be in Latin characters or in English cursive script.

4. Contracting Parties issuing or authorizing the issuance of international driving permits of which the cover is printed in a language other than English, French, Russian or Spanish shall communicate to the Secretary-General of the United Nations the translation into that language of the text of model page No. 3 below.

MODEL PAGE No. 1  
(Outside of front cover)

1

International Motor Traffic  
INTERNATIONAL DRIVING PERMIT

No. ....

Convention on Road Traffic of 8 November 1968

Valid until ..... 2

Issued by .....

At .....

Date .....

Number of domestic driving permit



3

<sup>1</sup>Name of the issuing State and its distinguishing sign as defined in Annex 3.

<sup>2</sup>Either no more than three years after the date of issue or the date of expiry of the domestic driving permit, whichever is earlier.

<sup>3</sup>Signature of the authority or association issuing the permit.

<sup>4</sup>Seal or stamp of the authority or association issuing the permit.

MODEL PAGE No. 2  
(Inside of front cover)

(The present Model page No. 2 is applicable until 28 March 2011 at the latest (see new article 43)). The new one applicable from 29 March 2011 is reproduced in dark blue thereafter.

This permit is not valid for the territory of: .....

..... 1

.....

It is valid for the territories of all the other Contracting Parties. The categories of vehicles for the driving of which it is valid are stated at the end of the booklet.

2

This permit shall in no way affect the obligation of the holder to conform to the laws and regulations relating to residence and to the exercise of a profession in each State through which he travels. In particular, it shall cease to be valid in a State if its holder establishes his normal residence there.

(New Model page No. 2 applicable from 29 March 2011, (see new Article 43))

MODEL 3  
Right hand page

(The present Model 3 (Right hand page) is applicable until 28 March 2011 at the latest (see new article 43). The new one applicable from 29 March 2011 is reproduced in dark blue following this page.)

This permit is not valid for the territory of: .....

.....  
.....  
.....<sup>1</sup>

It is valid for the territories of all the other Contracting Parties on condition that it is presented with the corresponding domestic driving permit. The categories of vehicles for which the permit is valid are stated at the end of the booklet.

2

This permit shall cease to be valid in the territory of another Contracting Party if its holder establishes his normal residence there.

1. ....  
2. ....  
3. ....  
4. ....  
5. ....

A <sup>4</sup>		Photograph	
B <sup>4</sup>			
C <sup>4</sup>			
D <sup>4</sup>			
E <sup>4</sup>			

Signature of holder<sup>6</sup> .....

4

**DISQUALIFICATIONS:**

The holder is deprived of the right to drive in the territory of .....<sup>7</sup> until .....<sup>8</sup> 8

At ..... on .....

The holder is deprived of the right to drive in the territory of .....<sup>7</sup> until .....<sup>8</sup> 8

At ..... on .....

<sup>1</sup>Enter here the name of the Contracting Party in which the holder is normally resident.  
<sup>2</sup>Space reserved for a list of the States which are Contracting Parties (optional).

MODEL 3  
Left hand page

(The present Model 3 (Left hand page) is applicable until 28 March 2011 at the latest (see new article 43). The new one applicable from 29 March 2011 is reproduced in dark blue following this page.)

PARTICULARS CONCERNING THE DRIVER	
Surname .....	1.
Other names <sup>1</sup> .....	2.
Place of birth <sup>2</sup> .....	3.
Date of birth <sup>3</sup> .....	4.
Home address .....	5.
CATEGORIES OF VEHICLES FOR WHICH THE PERMIT IS VALID	
Motor cycles	A
Motor vehicles, other than those in category A, having a permissible maximum <u>mass</u> not exceeding 3,500 kg and not more than eight seats in addition to the driver's seat.	B
Motor vehicles used for the carriage of goods and whose permissible maximum <u>mass</u> exceeds 3,500 kg.	C
Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat.	D
Combinations of vehicles of which the drawing vehicle is in a category or categories for which the driver is licensed (B and/or C and/or D), but which are not themselves in that category or categories.	E
RESTRICTIVE CONDITIONS OF USE <sup>5</sup>	

<sup>1</sup> Father's or husband's name may be inserted here.  
<sup>2</sup> If the place of birth is unknown, leave blank.  
<sup>3</sup> If date of birth is unknown, state approximate age on date of issue of permit.  
<sup>4</sup> Seal or stamp of the authority or association issuing the permit. This seal or stamp shall be affixed against categories, A, B, C, D and E only if the holder is licensed to drive vehicles in the category in question.  
<sup>5</sup> For example, "Must wear corrective lenses", "Valid only for driving vehicle No. ...", "Vehicle must be equipped to be driven by a one-legged person".

MODEL 3  
Left hand page

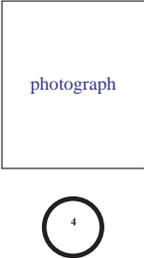
(New Model 3 (Left hand page) applicable from 29 March 2011, (see new Article 43))

PARTICULARS CONCERNING THE DRIVER	
Family name: .....	1.
Given name, other names: .....	2.
Place of birth: <sup>1</sup> .....	3.
Date of birth: .....	4.
Place of normal residence: <sup>2</sup> .....	5.
CATEGORIES AND SUBCATEGORIES OF VEHICLES, WITH THE CORRESPONDING CODES, FOR WHICH THE PERMIT IS VALID	
Category code/Pictogram	Subcategory code/Pictogram
A	A1
B	B1
C	C1
D	D1
BE	
CE	C1E
DE	D1E
RESTRICTIVE CONDITIONS OF USE <sup>3</sup>	

<sup>1</sup> The place of birth may be replaced by other particulars defined by domestic legislation.  
<sup>2</sup> To be completed when required by domestic legislation.  
<sup>3</sup> For example: "Must wear corrective lenses", "Valid only for driving vehicle No. ...", "Vehicle must be equipped to be driven by a one-legged person".

MODEL 3  
Right hand page

(New Model 3 (Right hand page) applicable from 29 March 2011, (see new Article 43))

1. ....		
2. ....		
3. ....		
4. ....		
5. ....		
		
		Signature of the holder .....
<b>DISQUALIFICATIONS:</b>		
The holder is deprived of the right to drive in the territory of ..... <sup>5</sup> until ..... <sup>6</sup> 		
At ..... <sup>5</sup> on ..... <sup>6</sup> 		
The holder is deprived of the right to drive in the territory of ..... <sup>5</sup> until ..... <sup>6</sup> 		
At ..... <sup>5</sup> on ..... <sup>6</sup> 		

<sup>4</sup> Seal or stamp of the authority or association issuing the permit. This seal or stamp shall be affixed against the designation of the categories or subcategories only if the holder is licensed to drive the appropriate vehicles.  
<sup>5</sup> Name of State.  
<sup>6</sup> Signature and seal or stamp of the authority which has invalidated the permit in its territory. If the spaces provided for disqualifications on this page have already been used, any further disqualifications should be entered overleaf.

## CONVENÇÃO SOBRE A CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA

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 1º

##### 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» duma 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 dum 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 duma 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 cm<sup>3</sup> 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 ciclomotores, 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 ciclomotores 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 400kg. O termo «motociclo» não abrange os ciclomotores; no entanto, pode qualquer das Partes contratantes, sob condição de fazer uma declaração para o efeito de acordo

com o nº 2 do artigo 54º da presente Convenção, equiparar os ciclomotores 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 ciclomotores 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 750kg;

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

u) «Veículo articulado»: significa 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 peso máximo do veículo carregado, considerado admissível pela autoridade competente do Estado em que esse veículo se encontra matriculado;

x) «Tara»: significa 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 peso efectivo do veículo carregado, com tripulação e passageiros a bordo;

z) «Sentido de trânsito» e «correspondente ao sentido de trânsito»: significam 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 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 2º

##### Anexos da Convenção

Os anexos à presente Convenção, a saber:

- Anexo 1: Excepções à obrigação de admitir em circulação internacional os veículos a motor e seus reboques;
- Anexo 2: Número de matrícula dos automóveis e dos reboques em circulação internacional;
- Anexo 3: Sinal distintivo dos automóveis e dos reboques em circulação internacional;
- Anexo 4: Marcas de identificação dos automóveis e dos reboques em circulação internacional;
- Anexo 5: Condições técnicas relativas aos automóveis e aos reboques;
- Anexo 6: Carta de condução nacional;
- Anexo 7: Licença de condução internacional;

constituem parte integrante da presente Convenção.

#### Artigo 3º

##### 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 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 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 nº 2 do artigo 54º 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 nºs 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, dum modo geral, da sua legislação em domínios diferentes da circulação rodoviária.

#### Artigo 4º

##### 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 5º

##### Valor da sinalização

1. Os utentes da via devem obedecer às prescrições transmitidas pelos sinais de trânsito verticais, sinais luminosos 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 6º

##### 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 numa 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 7º

##### 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 8º

##### 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 9º

##### 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 10º

##### 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 nº 1 do artigo 7º e no nº 6 do artigo 11º, 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 11º, quando for indicada, através de sinalização, uma via de trânsito adicional, os condutores dos veículos de marcha lenta devem utilizá-la.

#### Artigo 11º

##### 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 nº 1 do artigo 7º e no artigo 14º 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 nº 3 do artigo 10º da presente Convenção.

3. Em conformidade com o disposto no nº 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 nº 3 do artigo 10º 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 3500kg ou cuja velocidade não possa exceder, por construção, 40km/h (25 milhas/hora).

6. Quando for aplicável o disposto na alínea a) do nº 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 nº 9 do presente artigo, o facto de os veículos numa 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 nº 5 do presente artigo.

7. Na circulação em filas descrita nos nºs 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 nº 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 dum 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, exceto:
  - i) No caso previsto na alínea b) do nº 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 duma 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 nº 1 do artigo 16º 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, de grandes dimensões ou sujeito a limite de velocidade, 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 desloquem noutra via de trânsito,

ii) Afastar a aplicação do disposto no nº 3 do artigo 10º 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 nº 9 do presente artigo, o comportamento previsto não será considerado ultrapassagem para os efeitos da presente Convenção.

Artigo 12º

#### **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 do 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 13º

#### **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 nº 2 pode não ser aplicável aos condutores dos veículos prioritários referidos no nº 2 do artigo 34º ou dos que lhe sejam equiparados pelas legislações nacionais.

4. Nenhum condutor deve embaraçar 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 as ultrapassagens, os condutores de veículos ou de conjuntos de veículos com peso bruto superior a 3500kg ou com comprimento máximo superior a 10m 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 14º

##### 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 15º

##### 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 nº 1 do artigo 17º 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 16º

##### 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 nº 1 do artigo 7º e no artigo 14º 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 no disposto no artigo 21º 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 ciclomotores que circulem nas pistas que lhes são destinadas e que cruzem a faixa de rodagem em que vai entrar.

#### Artigo 17º

##### 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 nº 31 do Anexo 5 da presente Convenção.

#### Artigo 18º

##### 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 nº 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 nº 2 do presente artigo e nos nºs 2 e 4 do artigo 25º 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 19º

##### 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 dum 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 dum 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 dum passagem de nível; em caso de imobilização forçada dum 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 20º

##### 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 nºs 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 dum 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 duma 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 21º

##### 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 nº1 do artigo 7º, no nº 9 do artigo 11º e no nº 1 do artigo 13º 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 20º 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 22º

##### Refúgios na faixa de rodagem

Sem prejuízo do disposto no artigo 10º 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 duma 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 23º

##### 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, designadamente 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), ii), do presente número mas a distância entre aquela marca e o veículo for inferior a 3m 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 dum 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 dum 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 24º

#### 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 25º

#### 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 nºs 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 25º 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 26º

##### 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 27º

##### Regras especiais para ciclistas, ciclomotoristas e motociclistas

1. Não obstante o disposto no nº 3 do artigo 10º 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 nº 3 do artigo 14º 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 excepções 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 28º

##### 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 do 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 nº 3 do artigo 32º da presente Convenção. Podem igualmente fazê-lo, durante o dia, para os fins indicados na alínea b) do nº 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 nº 1 do presente artigo.

#### Artigo 29º

##### 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-ferrea, 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 deslocam 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 nº 7 do artigo 18º da presente Convenção.

Artigo 30º

**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 nº 3 do artigo 14º ou no nº 2 do artigo 17º 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 nº 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 um metro 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 0,40m 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 0,40m do limite exterior das luzes de presença vermelhas da retaguarda do mesmo veículo.

5. Nada no nº 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 30º 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 31º

**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 nº 1 do presente artigo sempre que não for causado qualquer ferimento grave e nenhuma das pessoas intervenientes no acidente exija comunicação à polícia.

Artigo 32º

**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 nº 30 do Anexo 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 dum canal ou duma 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 nº 2 do artigo 28º, 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 nº 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 6m de comprimento e 2m 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 nºs 8 e 9 do presente artigo, um veículo pode permanecer parado ou estacionado com todas as luzes desligadas:

- a) Numa via iluminada de modo a que o veículo seja visível com nitidez a uma distância suficiente;
- b) Fora da faixa de rodagem e duma 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 duma localidade.

11. A legislação nacional pode estabelecer excepções ao disposto nos nºs 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 assinale 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 nº 61 do Anexo 5. Um veículo não pode ser modificado nem equipado com luzes suplementares de modo a infringir a presente disposição.

## Artigo 33º

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

1. Qualquer veículo ou conjunto de veículos não abrangido pelas disposições do artigo 32º 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 1m.
- 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 1m. 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 34º

**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 nº 2 do artigo 6º, 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 11º e 12º da presente Convenção para ultrapassar ou cruzar com as máquinas referidas no nº 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 35º

**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 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 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 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 nº 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 instituem, 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 36º

#### 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 2 da presente Convenção.

Artigo 37º

#### 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 36º 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 distintivo 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 3 da presente Convenção.

Artigo 38º

#### Marcas de identificação

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

Artigo 39º

#### Requisitos técnicos e inspeção dos veículos

1. Cada automóvel, cada reboque e cada conjunto de veículos em circulação internacional devem satisfazer o disposto no Anexo 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 3500kg, bem como dos reboques concebidos para serem atrelados aos referidos veículos.

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

Artigo 40º

#### Disposições transitórias

1. Durante um período de dez anos a partir da entrada em vigor da presente Convenção nos termos do nº 1

do artigo 47º, 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 nº 1 do artigo 35º 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 41º

##### 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 dum 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 6 da presente Convenção;
  - c) Ou qualquer licença internacional conforme com o disposto no Anexo 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 dezoito 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 6 e 7 da presente Convenção, de qualquer título de condução cujo titular tenha idade inferior a vinte e um anos.

4. As Partes contratantes podem prever, na respectiva legislação nacional, uma subdivisão das categorias previstas nos Anexos 6 e 7 da presente Convenção. No caso do 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 nº 2 e na alínea c) do nº 3 do presente artigo:

- a) A um automóvel da categoria B, prevista nos Anexos 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 750kg mas que não exceda a tara do automóvel desde que a soma dos pesos brutos dos veículos assim atrelados não seja superior a 3500kg;
- b) A um automóvel das categorias C ou D, previstas nos Anexos 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 42º

**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 nº 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 43º

**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 nº1 do artigo 47º, serão, para os efeitos do disposto nos artigos 41º e 42º 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 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 44º

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 nº 2 do artigo 54º 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 4 da presente Convenção.

3. No território das Partes contratantes que tenham feito, de acordo com o nº 2 do artigo 54º 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 5 da mesma Convenção.

## CAPÍTULO VI

**DISPOSIÇÕES FINAIS**

## Artigo 45º

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 nº 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 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 46º

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 trinta 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 nº 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 nº 1 do presente artigo notificará o Secretário-geral do sinal ou sinais distintivos que adoptou, de acordo com o disposto no Anexo 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 47º

1. A presente Convenção entrará em vigor doze meses após a data de depósito do décimo quinto instrumento de ratificação ou de adesão.

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

#### Artigo 48º

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 Inter-Americana, 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 49º

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 doze 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 nº 1 do artigo 45º 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 doze 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 doze 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 seis meses após o termo do prazo de doze 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 doze 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 nº 4 do presente artigo se aquela proposta não for aceite nos termos do disposto no nº 2 deste artigo e se, durante o prazo de doze

meses referido no nº 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 dez, 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 nº 3 do presente artigo, o Secretário-geral convidará para a mesma todos os Estados referidos no nº 1 do artigo 45º 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, doze 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 doze 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 doze meses, se este ocorrer posteriormente.

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

#### Artigo 50º

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 51º

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

#### Artigo 52º

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 doutro meio, poderá ser apresentado para decisão, a pedido de qualquer das Partes contratantes interessadas, ao Tribunal Internacional de Justiça.

#### Artigo 53º

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 54º

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 52º da mesma Convenção. As outras Partes contratantes não ficarão vinculadas pelo artigo 52º 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 1º).

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

3. As declarações previstas no nº 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 dum sinal distintivo anteriormente adoptado e notificado de acordo com o nº 4 do artigo 45º ou com o nº 3 do artigo 46º 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 nº 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 nº 1 do artigo 45º da presente Convenção.

6. Qualquer Parte contratante que tenha formulado uma reserva ou feito uma declaração ao abrigo dos nºs 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 nº 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 55º

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

- a) Assinaturas, ratificações e adesões nos termos do artigo 45º;
- b) Notificações e declarações nos termos do nº 4 do artigo 45º e do artigo 46º;
- c) Datas de entrada em vigor da presente Convenção ao abrigo do artigo 47º;
- d) Data de entrada em vigor das emendas à presente Convenção de acordo com os nºs 2 e 5 do artigo 49º;
- e) Denúncias nos termos do artigo 50º;
- f) Cessaçã de vigência da presente Convenção nos termos do artigo 51º.

## Artigo 56º

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 nº 1 do artigo 45º da presente Convenção.

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

Feita em Viena, em oito de Novembro de mil novecentos e sessenta e oito.

**ANEXOS****Anexo 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 nº 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 anti-derrapantes 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 nº 60 do Anexo 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 nº 56 do Anexo 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 3500kg 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 37º da presente Convenção.

**Anexo 2****NÚMERO DE MATRÍCULA DOS AUTOMÓVEIS  
E SEUS REBOQUES EM CIRCULAÇÃO  
INTERNACIONAL**

1. O número de matrícula referido nos artigos 35º e 36º 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 40m 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 40m.

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

**Anexo 3****SINAL DISTINTIVO DOS AUTOMÓVEIS  
E SEUS REBOQUES EM CIRCULAÇÃO  
INTERNACIONAL**

1. O sinal distintivo referido no artigo 37º da Convenção deve ser composto por de uma a três letras em caracteres latinos maiúsculos. As letras terão a altura mínima de 0,08m e os respectivos traços a espessura mínima de 0,01m. 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 0,175m e 0,115m. Nos restantes automóveis e seus reboques as dimensões mínimas dos eixos da elipse serão:

- a) 0,24m e 0,145m se o sinal distintivo for composto por três letras;
- b) 0,175m e 0,115m se o sinal distintivo for composto por menos de três letras.

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

**Anexo 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 nº 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 5****REQUISITOS TÉCNICOS RELATIVOS  
A AUTOMÓVEIS E SEUS REBOQUES**

1. Sem prejuízo do disposto na alínea a) do nº 2 do artigo 3º e no nº 1 do artigo 39º 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.

1. Para os efeitos do presente Anexo, o termo “reboque” só se aplica aos reboques destinados a ser atrelados a um automóvel.

2. As Partes contratantes que, de acordo com a alínea n) do artigo 1º da Convenção, tenham declarado desejar equiparar a motociclos os veículos com três rodas e com tara não superior a 400kg, 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 motocicletas

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 nº 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 nº 5 do presente Anexo.

10-A. O conjunto dos dispositivos do veículo que contribuam para a travagem deve ser concebido e construído de modo a 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 nº 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 3500kg, 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 1500kg 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 dum 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 nº 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 40km (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 10km (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 nº 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 0,80m 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 a 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 nº 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 nº 3 do artigo 32º da Convenção. Por outro lado, as ligações eléctricas devem ser feitas de modo a 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 nº 27. No entanto, os reboques cuja largura máxima não seja superior a 0,80m 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 nº 27.

30. Um reboque deve estar equipado, à frente, com duas luzes de presença brancas sempre que a sua largura ultrapasse 1,60m. 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 25km (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 nº 2 do artigo 54º da Convenção, tenham declarado que equiparavam 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 nº 22;
- b) Um motociclo com duas rodas e com ou sem carro lateral, capaz de exceder, em patamar, a velocidade de 40km (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 nº 21. Se o motociclo tiver mais do que 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 2 do artigo 54º da Convenção, tenham declarado que equiparavam 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 nº 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 nº 23 e, à retaguarda, com uma luz de presença da retaguarda que satisfaça os requisitos de cor e visibilidade fixados na alínea a) do nº 24 e com um reflector que satisfaça os requisitos de cor e visibilidade fixados no nº 27. As ligações eléctricas devem ser feitas de

modo a 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 1º da Convenção, devem estar equipados com os dispositivos previstos nos artigos 21º, 22º, 23º, 24º, alínea a), 27º e 31º. No entanto, bastam uma única luz de estrada e uma única luz de cruzamento num veículo eléctrico cuja largura não seja superior a 1,30m e cuja velocidade não exceda 40km (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 a 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 nº 14 do artigo 32º.

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 6m devem estar equipados com reflectores laterais de cor âmbar.

42-E. Qualquer automóvel ou reboque de largura superior a 1,80m pode ser equipado com luzes delimitadoras. Estas luzes serão obrigatórias se a largura do automóvel ou do reboque exceder 2,10m. 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 motociclos nem nos automóveis com três rodas simétricas em relação ao plano longitudinal de simetria do veículo, desde que o respectivo peso bruto não exceda 400kg.

##### 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 40km (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 nº 5 do artigo 23º e no nº 6 do Anexo 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 anti-furto

57. Um automóvel deve estar equipado com um dispositivo anti-furto que provoque, quando o veículo se encontra estacionado, a avaria ou o bloqueio dum 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 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 dum automóvel não deve, tanto quanto possível, provocar a emissão excessiva de parasitas radioeléctricos.
- c) Um automóvel deve ser construído de modo a 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 3,5t devem estar equipados, na medida do possível, com dispositivos pára-choques à retaguarda e lateral.

## CAPÍTULO IV

**Iisenções**

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 30km (19 milhas) por hora, ou seja limitada a 30km 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.
- d) Autorizando a emissão de luz azul para a frente e para a retaguarda em relação a luzes rotativas ou de relâmpago;
- e) 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.
- f) 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;
- g) 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 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 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	$\leq 0.335$
	limite para o púrpura <sup>1</sup>	$z \leq 0.008$
Branco.....	limite para o azul.....	$x \geq 0.310$
	limite para o amarelo .....	$x \leq 0.500$
	limite para o verde.....	$y \leq 0.150 + 0.640x$
	limite para o verde.....	$y \leq 0.440$
	limite para o púrpura .....	$y \geq 0.050 + 0.750x$
	limite para o vermelho .....	$y \geq 0.382$
Âmbar <sup>2</sup> .....	limite para o amarelo <sup>1</sup> .....	$y \leq 0.429$
	limite para o vermelho <sup>1</sup> .....	$y \geq 0.398$
	limite para o branco <sup>1</sup> .....	$z \leq 0.007$
Amarelo <sup>3</sup> .....	limite para o vermelho <sup>1</sup> .....	$y \geq 0.138 + 0.580x$
	limite para o verde <sup>1</sup> .....	$y \leq 1.29x - 0.100$
	limite para o branco <sup>1</sup> .....	$y \geq -x + 0.966$
	limite para o valor espectral <sup>1</sup> .....	$y \leq -x + 0.992$
Azul.....	limite para o verde.....	$y = 0.065 + 0.805x$
	limite para o branco.....	$y = 0.400 - x$
	limite para o púrpura .....	$x = 0.133 + 0.600y$

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).

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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, sendo então  $e = y = 0,440$ .

## Anexo 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 números 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.

1. 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 3500kg e cujo número de lugares sentados, excluindo o do condutor, não seja superior a 8.
- C. Automóveis, não incluídos na categoria D, com peso bruto superior a 3500kg.
- 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 supra-mencionadas categorias A a E, categorias suplementares 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 7

## LICENÇA INTERNACIONAL DE CONDUÇÃO

1. A licença será uma caderneta de formato A6 (148x105mm). 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 nºs 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 nº 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 nº 3, a seguir apresentado, para essa língua.

### MODELO DE PÁGINA Nº 1

(Frente da primeira folha da capa)

..... 1	
CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL INTERNACIONAL	
LICENÇA INTERNACIONAL DE CONDUÇÃO	
Nº .....	
Convenção sobre a circulação rodoviária, de 8 de Novembro de 1968	
Válida até .....	2
Emitida por .....	
Em .....	
Data .....	
Número da carta de condução nacional	
	3

### MODELO DE PÁGINA Nº 2

(Verso da primeira folha da capa)

Esta licença não é válida para circular no território de .....	1
.....	
É válida no território de todas as outras Partes contratantes. As categorias de veículos para cuja condução é válida são indicadas no final da caderneta.	
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.	

<sup>1</sup> Inscrever aqui o nome da Parte contratante onde o titular tem a sua residência habitual.

<sup>2</sup> Espaço reservado à inscrição facultativa da lista dos Estados Partes contratantes.

### MODELO 3

Página da esquerda

INDICAÇÕES RELATIVAS AO CONDUTOR	
Apelido .....	1.
Nomes <sup>1</sup> .....	2.
Local de nascimento <sup>2</sup> .....	3.
Data de nascimento <sup>3</sup> .....	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
RESTRICÇÕES DE UTILIZAÇÃO <sup>5</sup>	
.....	
.....	
.....	
.....	

<sup>1</sup> Nome do Estado emissor e respectivo sinal distintivo, definido no Anexo 3.

<sup>2</sup> Três anos, no máximo, após a data de emissão ou na data de caducidade da carta de condução nacional, conforme o que primeiro ocorrer.

<sup>3</sup> Assinatura da autoridade ou da associação emissora da licença.

<sup>4</sup> Selo ou carimbo da autoridade ou associação emissora da licença.

MODELO 3

Página da direita

1. ....  
 2. ....  
 3. ....  
 4. ....  
 5. ....

A   
 B   
 C   
 D   
 E

Fotografia

Assinatura do titular <sup>6</sup> .....

EXCLUSÕES:

O titular está inibido do direito de conduzir no território de .....<sup>7</sup> até .....<sup>8</sup>  
 Em ..... data .....

O titular está inibido do direito de conduzir no território de .....<sup>7</sup> até .....<sup>8</sup>  
 Em ..... data .....

<sup>1</sup> Os apelidos paterno ou do marido podem ser averbados neste espaço.

<sup>2</sup> Se o local de nascimento for desconhecido deixar em branco.

<sup>3</sup> Se a data de nascimento for desconhecida será indicada a idade aproximada à data da emissão da carta.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Por exemplo, "Uso de óculos de correção", "Válida apenas para a condução do veículo nº .....", "Adaptação obrigatória do veículo para a condução com uma perna amputada".

<sup>6</sup> Ou impressão digital do polegar.

<sup>7</sup> Nome do Estado.

<sup>8</sup> 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.

## Resolução n.º 74/IX/2018

de 2 de março

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea g) do artigo 180.º da Constituição, a seguinte resolução :

Artigo único

Conceder, ao abrigo do disposto no artigo 12º do Estatuto dos Deputados, a autorização solicitada pela Procuradoria-Geral da República no sentido do Deputado José Maria Gomes da Veiga ser ouvido, na qualidade de testemunha, nos autos de processo-crime, em instrução, registado sob o nº 11992/2015-16, que correm os seus trâmites nos serviços do Ministério Público da Procuradoria da República da Comarca da Praia.

Aprovada em 25 de janeiro de 2018.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Jorge Pedro Mauricio dos Santos*

## Resolução n.º 75/IX/2018

de 2 de março

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea g) do artigo 180.º da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

**Aprovação**

É aprovada, para adesão, a Declaração do Governo Aberto (*Open Government Partnership - OGP*), cujo texto original em inglês e a respetiva tradução na **língua portuguesa** se publicam em anexo à presente Resolução, da qual fazem parte integrante.

Artigo 2.º

**Entrada em vigor**

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e a Declaração referida no artigo anterior produz efeitos em conformidade com o que nela se estipula, após cumprimento de todos os procedimentos internos para o efeito.

Aprovada em 26 de janeiro de 2018.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Jorge Pedro Mauricio dos Santos*

## OPEN GOVERNMENT DECLARATION

September 2011

As members of the Open Government Partnership, committed to the principles enshrined in the Universal Declaration of Human Rights, the UN Convention against Corruption, and other applicable international instruments related to human rights and good governance:

**We acknowledge** that people all around the world are demanding more openness in government. They are calling for greater civic participation in public affairs, and seeking ways to make their governments more transparent, responsive, accountable, and effective.

**We recognize** that countries are at different stages in their efforts to promote openness in government, and that each of us pursues an approach consistent with our national priorities and circumstances and the aspirations of our citizens.

**We accept** responsibility for seizing this moment to strengthen our commitments to promote transparency, fight corruption, empower citizens, and harness the power of new technologies to make government more effective and accountable.

**We uphold the value** of openness in our engagement with citizens to improve services, manage public resources, promote innovation, and create safer communities. We embrace principles of transparency and open government with a view toward achieving greater prosperity, well-being, and human dignity in our own countries and in an increasingly interconnected world.

Together, we declare our commitment to:

**Increase the availability of information about governmental activities.**

Governments collect and hold information on behalf of people, and citizens have a right to seek information

about governmental activities. We commit to promoting increased access to information and disclosure about governmental activities at every level of government. We commit to increasing our efforts to systematically collect and publish data on government spending and performance for essential public services and activities. We commit to pro-actively provide high-value information, including raw data, in a timely manner, in formats that the public can easily locate, understand and use, and in formats that facilitate reuse. We commit to providing access to effective remedies when information or the corresponding records are improperly withheld, including through effective oversight of the recourse process. We recognize the importance of open standards to promote civil society access to public data, as well as to facilitate the interoperability of government information systems. We commit to seeking feedback from the public to identify the information of greatest value to them, and pledge to take such feedback into account to the maximum extent possible.

### **Support civic participation.**

We value public participation of all people, equally and without discrimination, in decision making and policy formulation. Public engagement, including the full participation of women, increases the effectiveness of governments, which benefit from people's knowledge, ideas and ability to provide oversight. We commit to making policy formulation and decision making more transparent, creating and using channels to solicit public feedback, and deepening public participation in developing, monitoring and evaluating government activities. We commit to protecting the ability of not-for-profit and civil society organizations to operate in ways consistent with our commitment to freedom of expression, association, and opinion. We commit to creating mechanisms to enable greater collaboration between governments and civil society organizations and businesses.

### **Implement the highest standards of professional integrity throughout our administrations.**

Accountable government requires high ethical standards and codes of conduct for public officials. We commit to having robust anti-corruption policies, mechanisms and practices, ensuring transparency in the management of public finances and government purchasing, and strengthening the rule of law. We commit to maintaining or establishing a legal framework to make public information on the income and assets of national, high ranking public officials. We commit to enacting and implementing rules that protect whistleblowers. We commit to making information regarding the activities and effectiveness of our anticorruption prevention and enforcement bodies, as well as the procedures for recourse to such bodies, available to the public, respecting the confidentiality of specific law enforcement information. We commit to increasing deterrents against bribery and other forms of corruption in the public and private sectors, as well as to sharing information and expertise.

### **Increase access to new technologies for openness and accountability.**

New technologies offer opportunities for information sharing, public participation, and collaboration. We intend to harness these technologies to make more information public in ways that enable people to both understand what their governments do and to influence decisions.

We commit to developing accessible and secure online spaces as platforms for delivering services, engaging the public, and sharing information and ideas. We recognize that equitable and affordable access to technology is a challenge, and commit to seeking increased online and mobile connectivity, while also identifying and promoting the use of alternative mechanisms for civic engagement. We commit to engaging civil society and the business community to identify effective practices and innovative approaches for leveraging new technologies to empower people and promote transparency in government. We also recognize that increasing access to technology entails supporting the ability of governments and citizens to use it. We commit to supporting and developing the use of technological innovations by government employees and citizens alike. We also understand that technology is a complement, not a substitute, for clear, useable, and useful information.

We acknowledge that open government is a process that requires ongoing and sustained commitment. We commit to reporting publicly on actions undertaken to realize these principles, to consulting with the public on their implementation, and to updating our commitments in light of new challenges and opportunities.

We pledge to lead by example and contribute to advancing open government in other countries by sharing best practices and expertise and by undertaking the commitments expressed in this declaration on a non-binding, voluntary basis. Our goal is to foster innovation and spur progress, and not to define standards to be used as a precondition for cooperation or assistance or to rank countries. We stress the importance to the promotion of openness of a comprehensive approach and the availability of technical assistance to support capacity- and institution-building.

We commit to espouse these principles in our international engagement, and work to foster a global culture of open government that empowers and delivers for citizens, and advances the ideals of open and participatory 21st century government.

### **Declaração de Governo Aberto**

Como integrantes da Aliança para o Governo Aberto, comprometidos com os princípios consagrados na Declaração Universal dos Direitos Humanos, a Convenção das Nações Unidas contra a Corrupção e outros instrumentos internacionais relacionados com os direitos humanos e um bom governo:

**Reconhecemos** que os povos do mundo inteiro exigem uma maior abertura no Governo. Pedem maior participação dos cidadãos nos assuntos públicos e buscam vias para que os seus governos sejam mais transparentes, sensíveis, responsáveis e eficazes.

**Reconhecemos** que os países se encontram em diferentes etapas nos seus esforços para a promoção da abertura no governo, e que cada um de nós busca uma abordagem coerente com as nossas prioridades, circunstâncias nacionais e as aspirações dos nossos cidadãos.

**Aceitamos** a responsabilidade de aproveitar este momento para fortalecermos os nossos compromissos, com vista a promover a transparência, lutar contra a corrupção, empoderar os cidadãos e aproveitar o poder das novas tecnologias para que o Governo seja mais eficaz e responsável.

**Defendemos** o valor da abertura no nosso compromisso com os cidadãos para melhorar os serviços, gerir os recursos públicos, promover a inovação e criar comunidades mais seguras. Adotamos os princípios da transparência e governo aberto para que haja mais prosperidade, bem-estar e dignidade humana nos nossos próprios países e num mundo cada vez más interconectado.

Juntos, declaramos nossos compromissos para:

Aumentar a disponibilidade de informações sobre as atividades governamentais.

Os governos recolhem e armazenam a informação em nome das pessoas, e os cidadãos têm direito a solicitar informação sobre as atividades governamentais. Comprometemo-nos a promover um maior acesso à informação e divulgação sobre as atividades governamentais em todos os níveis de governo. Comprometemo-nos a enviar mais esforços para recolher e publicar de forma sistemática dados sobre o gasto público e o rendimento das atividades e os serviços públicos essenciais. Comprometemo-nos a ativamente proporcionar informação de alto valor, incluindo os dados primários, de maneira oportuna, e em formatos que o público possa encontrar, compreender e utilizar facilmente, e em formatos que facilitem a sua reutilização. Comprometemo-nos a proporcionar acesso a recursos eficazes, quando a informação, os registos correspondentes sejam retidos indevidamente, inclusive, mediante uma supervisão eficaz do processo de recurso. Reconhecemos a importância dos modelos abertos para promover o acesso da sociedade civil aos dados públicos, assim como para facilitar a interoperabilidade dos sistemas de informação do governo. Comprometemo-nos a solicitar comentários do público para saber qual informação lhe é mais valiosa, e comprometemo-nos a tomar em conta esses comentários da melhor forma possível.

### **Apoiar a participação do cidadão.**

Valoramos a participação de todas as pessoas, por igual e sem discriminação, na tomada de decisões e formulação de políticas. A participação do público, incluindo a participação plena das mulheres, faz aumentar a eficácia dos governos que beneficiam de conhecimentos, ideias e a capacidade das pessoas para proporcionar a supervisão. Comprometemo-nos a tornar mais transparentes a conceção de políticas e a tomada de decisões, mediante o estabelecimento e uso de vias para solicitar a opinião do público, e o aumento da participação deste, na realização, seguimento e avaliação das atividades governamentais. Comprometemo-nos a proteger a capacidade das organizações sem fins lucrativos e da sociedade civil, para que o seu funcionamento seja coerente com o nosso compromisso, com a liberdade de expressão, de associação e de opinião. Comprometemo-nos a criar mecanismos que permitam uma maior colaboração entre os governos e as organizações da sociedade civil e as empresas.

### **Aplicar os mais altos padrões de integridade profissional em todos os nossos governos.**

Um governo responsável requer altos padrões éticos e códigos de conduta para seus funcionários públicos. Comprometemo-nos a adotar políticas, práticas e mecanismos sólidos contra a corrupção, que garantam a transparência na gestão das finanças públicas e as compras governamentais, e que fortaleçam o primado da lei. Comprometemo-nos a manter ou estabelecer um quadro jurídico para tornar pública a informação sobre os

ingressos e bens dos altos funcionários públicos nacionais. Comprometemo-nos a promulgar e aplicar normas que protejam os denunciantes. Comprometemo-nos a colocar à disposição do público, informação sobre atividades e eficácia dos nossos organismos encarregues de aplicar as leis contra a corrupção e de evitá-la, assim como os procedimentos de recurso a esses organismos, respeitando a confidencialidade de informação específica, relativa à aplicação das leis. Comprometemo-nos a aumentar o número de elementos dissuasivos contra o suborno e outras formas da corrupção nos setores público e privado, assim como a intercambiar informação e experiência.

### **Aumentar o acesso às novas tecnologias para a abertura e a prestação de contas.**

As novas tecnologias oferecem oportunidades para o intercâmbio de informação, a participação do público e a colaboração. Temos a intenção de aproveitar estas tecnologias para proporcionar ao público mais informação, de modo a permitir as pessoas entenderem o que os seus governos fazem e influir nas decisões. Comprometemo-nos a criar espaços acessíveis e seguros, como plataformas para a prestação de serviços, a participação do público e o intercâmbio de informação e ideias.

Reconhecemos que o acesso equitativo e exequível à tecnologia é um reto, e nos comprometemos a buscar uma maior conectividade em linha e móvel, ao mesmo tempo que identificamos e promovemos o uso de outros mecanismos para a participação cidadã. Comprometemo-nos a diligenciar para que a sociedade civil e a comunidade empresarial participem na identificação de práticas eficazes e enfoques inovadores, aproveitando as novas tecnologias que permitam empoderar as pessoas e promover a transparência no governo. Reconhecemos também que um maior acesso à tecnologia implica apoiar os governos e os cidadãos na sua capacitação para a utilização da mesma. Comprometemo-nos a apoiar e desenvolver o uso de inovações tecnológicas por parte dos funcionários públicos e cidadãos. Também entendemos que a tecnologia é um complemento e não um substituto duma informação clara, aproveitável e útil.

Reconhecemos que o governo aberto é um processo que requer um compromisso permanente e sustentável. Comprometemo-nos a informar publicamente sobre as medidas adotadas para tornar realidade estes princípios, a ouvir as pessoas sobre a sua aplicação, e a atualizar nossos compromissos, à luz de novos desafios e oportunidades.

Comprometemo-nos a dar o exemplo e a contribuir no avanço de um governo aberto noutros países, mediante o intercâmbio de melhores práticas e experiência, e mediante a realização dos compromissos expressos na presente Declaração, sobre uma base não vinculativa, com carácter voluntário. O nosso objetivo é fomentar a inovação e estimular o progresso, e não definir modelos que não-de utilizar-se como condição prévia para a cooperação ou assistência, nem para classificar países. Para fomentar a abertura, destacamos a importância de um enfoque integral e a disponibilidade de assistência técnica para apoiar o fortalecimento da capacidade e das instituições.

Comprometemo-nos a adotar estes princípios no nosso compromisso internacional, e trabalhar para fomentar uma cultura mundial de governo aberto que empodere, satisfaça os cidadãos, e faça avançar os ideais de um governo aberto e participativo no século XXI.



*I SÉRIE*  
**BOLETIM  
OFICIAL**

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: [www.incv.cv](http://www.incv.cv)



*Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde*  
*C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09*  
*Email: [kioske.incv@incv.cv](mailto:kioske.incv@incv.cv) / [incv@incv.cv](mailto:incv@incv.cv)*

**I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do *Boletim Oficial* devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.**