

Conventie

din 08/11/1968
Publicat in Buletinul Oficial nr. 86 din 20/10/1980

asupra circulatiei rutiere*)

*) Traducere.

*Partile contractante,
dornice sa inlesneasca circulatia rutiera internationala si sa sporeasca siguranta pe drumuri prin
adoptarea unor reguli uniforme de circulatie,
au convenit asupra urmatoarelor dispozitii:*

CAPITOLUL I

Dispozitii generale

ARTICOLUL 1

Definitii

Pentru aplicarea dispozitiilor prezentei conventii, termenii de mai jos vor avea sensul ce le este dat in acest articol:

a) legislatia nationala a unei parti contractante cuprinde totalitatea legilor si reglementarilor nationale sau locale in vigoare pe teritoriul partii contractante;

b) un vehicul este considerat in circulatie internationala pe teritoriul unui stat cind:

i) apartine unei persoane fizice sau juridice cu resedinta obisnuita in afara acestui stat;

ii) nu este inmatriculat in acest stat;

iii) si este adus in mod temporar pe teritoriul acestui stat,

oricare parte contractanta putind sa nu considere in "circulatie internationala" un vehicul ce ar ramine pe teritoriul sau mai mult de un an fara o intrerupere importanta a carei durata poate fi fixata de partea contractanta.

Un ansamblu de vehicule este considerat in "circulatie internationala" daca cel putin unul dintre vehiculele care-l compun raspunde definitiei;

c) localitate este spatiul ce cuprinde imobile cladite si ale carei intrari si iesiri sint stabilite in mod special sau care este definit in orice alt mod in legislatia nationala;

d) drum inseamna intreaga latime a unei cai sau strazi deschisa circulatiei publice;

e) parte carosabila este acea parte a drumului folosita in mod normal pentru circulatia vehiculelor; un drum poate avea mai multe parti carosabile separate in mod distinct, una de alta, printr-o zona centrala despartitoare sau o diferenta de nivel;

f) pe partile carosabile unde una sau mai multe cai laterale ori una sau mai multe piste sint rezervate circulatiei anumitor vehicule, marginea partii carosabile inseamna, pentru ceilalti participanti la circulatie, marginea restului partii carosabile;

g) cale este oricare dintre benzile longitudinale materializate sau nu prin marcaje rutiere longitudinale, in care poate fi impartita partea carosabila, si care are o latime suficienta pentru a permite scurgerea unui sir de automobile, altele decit motociclete;

h) intersectie este oricare incrucisare la nivel, intilnire sau bifurcare de drumuri, inclusiv locurile formate de aceste incrucisari, intilniri sau bifurcari;

i) trecere la nivel este orice incrucisare la nivel a unui drum cu o cale ferata sau de tramvai cu platforma proprie;

j) autostrada este un drum proiectat si construit in mod special pentru circulatia automobilelor, care nu deservește proprietatile alaturate si care:

i) cu exceptia unor locuri speciale sau cu caracter temporar, are, pentru cele doua sensuri de circulatie, parti carosabile distincte, separate una de alta printr-o banda de teren care nu este destinata circulatiei sau, in mod exceptional, prin alte mijloace;

ii) nu se intersecteaza la nivel cu un drum, cu o cale ferata, de tramvai sau destinata circulatiei pietonilor;

iii) si este special semnalizata ca autostrada;

k) un vehicul este:

i) oprit, cind este imobilizat pe o perioada de timp necesara pentru a lua sau lasa persoane ori de a incarca sau descarca bunuri;

ii) stationat, cind este imobilizat pentru un motiv, altul decit acela de a evita un conflict cu un participant la

circulatie sau un obstacol ori pentru a se supune regulilor de circulatie, iar imobilizarea nu se limiteaza la timpul necesar luarii sau lasarii de persoane ori de bunuri.

Partile contractante vor putea sa considere "oprite" vehiculele imobilizate in conditiile aratate la alin. ii) de mai sus, daca durata imobilizarii nu depaseste o limita de timp stabilita de legislatia nationala si sa considere "stationate" vehiculele imobilizate in conditiile definite la alin. i) de mai sus, daca durata imobilizarii depaseste o limita de timp stabilita de legislatia nationala;

l) bicicleta este acel vehicul care are cel putin doua roti si este actionat exclusiv de energia musculara a persoanelor care se gasesc pe acest vehicul, in special cu ajutorul pedalelor sau al manivelor;

m) motoreta este acel vehicul cu doua sau trei roti, actionat de un motor cu ardere interna, avind o capacitate cilindrica de cel mult 50 cm³, si a carui limita de viteza, prin constructie, nu depaseste 50 km/ora. Partile contractante pot sa nu considere ca motorete, potrivit legislatiei lor nationale, vehiculele care nu au caracteristicile bicicletelor, in ce priveste posibilitatile lor de folosire, in special caracteristica de a putea fi puse in miscare cu ajutorul pedalelor, sau a caror viteza maxima, prin constructie, greutate sau anumite caracteristici ale motorului, depasesc limitele stabilite. Nimic din aceasta definitie nu va putea fi interpretat ca impiedicind partile contractante sa asimileze complet motoretele bicicletelor pentru aplicarea dispozitiilor din legislatia nationala asupra circulatiei rutiere;

n) motocicletă este acel vehicul cu doua roti, cu sau fara atas, echipat cu un motor cu ardere interna. Partile contractante pot, in legislatia nationala, sa asimileze motocicletelor vehiculele cu 3 roti a caror greutate in gol nu depaseste 400 kg. Termenul motocicletă nu include motoretele; totusi, partile contractante pot asimila motoretele motocicletelor, cu conditia sa faca o declaratie in acest scop conform paragrafului 2 al art. 54 din conventie;

o) vehicul cu motor este, cu exceptia motoretelor pe teritoriul partilor contractante care nu le-au asimilat motocicletelor si a vehiculelor care se deplaseaza pe sine, acel vehicul prevazut cu un motor cu ardere interna care circula pe drum prin mijloacele sale proprii;

p) automobil este acel vehicul cu motor care serveste in mod normal la transportul pe drum de persoane sau bunuri ori la tractarea pe drum a vehiculelor folosite la transportul de persoane sau bunuri. Acest termen include troleibuzele, adica vehiculele legate de o linie electrica si care nu circula pe sine. Nu include vehiculele, cum ar fi tractoarele agricole, a caror utilizare la transportul pe drum de persoane sau bunuri ori la tractarea pe drum a vehiculelor utilizate la transportul de persoane sau bunuri nu este decit accesorie;

q) remorca este orice vehicul destinat a fi tractat de un vehicul cu motor; acest termen include semiremorca;

r) semiremorca este acea remorca destinata a fi cuplata la un automobil, in asa fel incit sa se sprijine in parte pe ea insasi, iar o parte apreciabila a greutatii sale si a greutatii incarcaturii sale sa fie suportata de automobil;

s) remorca usoara este acea remorca a carei greutate maxima autorizata nu depaseste 750 kg;

t) ansamblu de vehicule inseamna vehicule cuplate care circula pe drum ca o unitate;

u) vehicul articulat este ansamblul de vehicule constituit dintr-un automobil si o semiremorca cuplata la acest automobil;

v) conducator este acea persoana care isi asuma conducerea unui vehicul cu sau fara motor (inclusiv bicicleta) si care insoteste pe drum animale izolate sau in turma ori animale de tractiune, de povara sau de calarie;

w) greutate maxima autorizata este greutatea maxima a vehiculului incarcat, declarata admisibila de autoritatea competenta din statul in care vehiculul este inmatriculat;

x) greutate in gol este greutatea vehiculului fara echipaj, pasageri sau incarcatura, dar cu plinul de carburant si cu utilajul normal de bord;

y) greutate in sarcina este greutatea efectiva a vehiculului astfel cum este incarcat, cu echipajul si pasagerii la bord;

z) sens de circulatie si corespunzator sensului circulatiei inseamna partea dreapta cind, dupa legislatia nationala, conducatorul unui vehicul trebuie sa permita unui alt vehicul care circula din sens contrar sa treaca prin stanga sa; in caz contrar, inseamna partea stinga;

aa) obligatia unui conducator de vehicul de a ceda trecerea altor vehicule inseamna ca acesta nu trebuie sa-si continue mersul sau manevra ori sa o reia daca aceasta risca sa determine pe conducatorii altor vehicule sa modifice in mod brusc directia sau viteza vehiculelor lor.

ARTICOLUL 2

Anexele conventiei

Anexele prezentei conventii, si anume:

Anexa nr. 1 - Exceptii de la obligatia de a admite in circulatie internationala automobilele si remorcile;

Anexa nr. 2 - Numarul de inmatriculare al automobilelor si remorcilor in circulatie internationala;

Anexa nr. 3 - Semnul distinctiv al automobilelor si remorcilor in circulatie internationala;

Anexa nr. 4 - Elemente de identificare a automobilelor si remorcilor in circulatie internationala;

Anexa nr. 5 - Conditii tehnice pentru automobile si remorci;

Anexa nr. 6 - Permisul de conducere national si

Anexa nr. 7 - Permisul de conducere international, fac parte integranta din aceasta conventie.

ARTICOLUL 3

Obligatiile partilor contractante

1.a) Partile contractante vor lua masurile corespunzatoare pentru ca regulile de circulatie in vigoare pe teritoriul lor sa fie, in ce priveste fondul lor, in concordanta cu dispozitiile cap. II al conventiei. Cu conditia ca ele sa nu fie in nici un fel contrare dispozitiilor conventiei:

i) aceste reguli pot sa nu reia acele dintre prevederile care se aplica situatiilor ce nu apar pe teritoriul partilor contractante;

ii) aceste reguli pot sa contina dispozitii neprevazute in acest cap. II.

b) Prevederile prezentului paragraf nu obliga partile contractante sa prevada sanctiuni penale pentru orice incalcare a dispozitiilor cap. II reluate in regulile lor de circulatie.

2.a) Partile contractante vor lua, de asemenea, masurile corespunzatoare pentru ca regulile in vigoare pe teritoriul lor, referitoare la conditiile tehnice pe care trebuie sa le indeplineasca automobilele si remorcile, sa fie conforme cu dispozitiile anexei nr. 5 a conventiei; aceste reguli pot contine dispozitii neprevazute in aceasta anexa, cu conditia de a nu fi deloc contrare principiilor de siguranta ce stau la baza dispozitiilor sus-aratate. In plus, ele vor lua masurile corespunzatoare pentru ca automobilele si remorcile inmatriculate pe teritoriul lor sa fie conforme cu dispozitiile anexei nr. 5 atunci cind sint in circulatie internationala.

b) Dispozitiile prezentului paragraf nu impun nici o obligatie partilor contractante in ce priveste regulile in vigoare pe teritoriul lor referitoare la conditiile tehnice pe care trebuie sa le indeplineasca vehiculele cu motor care nu sint automobile in sensul conventiei.

3. In afara exceptiilor prevazute la anexa nr. 1 a conventiei, partile contractante vor fi obligate sa admita pe teritoriul lor in circulatie internationala automobilele si remorcile care indeplinesc conditiile prevazute in cap. III al conventiei si ai caror conducatori indeplinesc conditiile prevazute in cap. IV; ele vor fi obligate sa recunoasca si certificatele de inmatriculare eliberate conform dispozitiilor cap. III ca dovedind, pina la proba contrara, ca vehiculele ce fac obiectul acestor prevederi indeplinesc conditiile prevazute la cap. III.

4. Masurile pe care le-au luat sau pe care le vor lua partile contractante, fie unilateral, fie prin acorduri bilaterale sau multilaterale, pentru a admite pe teritoriul lor in circulatie internationala automobile si remorci care nu indeplinesc toate conditiile prevazute in cap. III al conventiei si pentru a recunoaste, in afara cazurilor prevazute in cap. IV, valabilitatea pe teritoriul lor a permiselor eliberate de o parte contractanta, vor fi considerate ca fiind conforme cu obiectul conventiei.

5. Partile contractante vor fi obligate sa admita in circulatie internationala pe teritoriul lor bicicletele si motoretele care indeplinesc conditiile tehnice prevazute in cap. V al conventiei si ai caror conducatori au resezinta pe teritoriul unei alte parti contractante. Nici o parte contractanta nu va putea sa ceara conducatorilor de biciclete sau motorete in circulatie internationala sa fie titulari ai unui permis de conducere; totusi, partile contractante care vor face, conform paragrafului 2 al art. 54 al conventiei, o declaratie prin care asimileaza motoretele motocicletelor, vor putea cere permis de conducere conducatorilor de motorete in circulatie internationala.

6. Partile contractante se obliga, la cererea oricarei parti contractante, sa comunice informatiile necesare stabilirii identitatii persoanei pe numele careia este inmatriculat pe teritoriul lor un automobil sau o remorca cuplata la un automobil, cind din cererea prezentata rezulta ca vehiculul a fost implicat intr-un accident pe teritoriul partii contractante care a adresat cererea.

7. Masurile pe care le-au luat sau pe care le vor lua partile contractante, fie unilateral, fie prin acorduri bilaterale sau multilaterale, pentru a inlesni circulatia rutiera internationala prin simplificarea formalitatilor de vama, de politie sau de sanatate si alte formalitati de acelasi gen, precum si masurile luate pentru a face sa coincida competentele si orele de deschidere a birourilor si posturilor vamale in acelasi punct al frontierei, vor fi considerate ca fiind conforme cu obiectul conventiei.

8. Dispozitiile paragrafelor 3, 5 si 7 ale acestui articol nu afecteaza dreptul oricarei parti contractante de a conditiona admiterea pe teritoriul sau, in circulatie internationala, a automobilelor, remorcilor, motoretelor si bicicletelor, precum si a conducatorilor si pasagerilor lor, de respectarea reglementarilor cu privire la: transporturile comerciale de calatori si marfuri, asigurarea de raspundere civila a conducatorilor de autovehicule si in materie de vama, precum si, in general, a reglementarilor din alte domenii decit circulatia rutiera.

ARTICOLUL 4

Semnalizarea

Partile contractante la conventie, care nu vor fi si parti contractante la Conventia asupra semnalizarii rutiere, deschisa semnarii la Viena in aceeaasi zi cu prezenta conventie, se obliga:

a) ca toate indicatoarele, semnalele luminoase de circulatie si marcajele rutiere, instalate pe teritoriul lor, sa constituie un sistem unitar;

b) ca numarul tipurilor de indicatoare sa fie limitat, iar indicatoarele sa nu fie instalate decit in locuri unde prezenta lor este socotita necesara;

c) ca indicatoarele de avertizare a pericolului sa fie instalate la o distanta suficienta de obstacole, pentru a-i putea anunta din timp pe conducatori; si

d) sa interzica:

i) de a figura pe un indicator, pe suportul lui sau pe oricare alta instalatie ce serveste la dirijarea circulatiei,

orice nu are legatura cu obiectul acestui indicator sau instalatii; totusi, cind partile contractante sau subdiviziunile lor autoriza o asociatie fara scop lucrativ sa instaleze indicatoare de orientare, ele pot permite ca emblema acestei asociatii sa figureze pe indicator sau pe suportul acestuia, cu conditia ca intelegerea semnificatiei indicatorului sa nu fie ingreuiata;

ii) de a instala panouri, afise, marci sau instalatii ce risca sa fie confundate cu indicatoare sau cu alte instalatii ce servesc la dirijarea circulatiei, sa le reduca vizibilitatea sau eficacitatea, sa-i stinjeneasca pe participantii la circulatie sau sa le distraga atentia intr-un mod periculos pentru siguranta circulatiei.

CAPITOLUL II

Reguli aplicabile circulatiei rutiere

ARTICOLUL 5

Valoarea semnalizarii

1. Participantii la circulatie trebuie sa se conformeze semnificatiei indicatoarelor rutiere, semnalelor luminoase de circulatie si marcajelor rutiere, chiar daca semnificatia acestora ar fi in contradictie cu alte reguli de circulatie.

2. Semnificatia, semnalelor luminoase de circulatie prevaleaza asupra indicatoarelor rutiere care reglementeaza prioritatea.

ARTICOLUL 6

Comenzi date de agentii care dirijeaza circulatia

1. Agentii care dirijeaza circulatia vor fi usor recunoscuti si vizibili de la distanta, atat noaptea cit si ziua.

2. Participantii la circulatie sint obligati sa se supuna imediat comenzilor date de agentii care dirijeaza circulatia.

3. Se recomanda ca legislatiile nationale sa prevada ca sint considerate, in special, ca comenzi date de agentii care dirijeaza circulatia:

a) bratul ridicat vertical; acest gest inseamna "atentie, oprire" pentru toti participantii la circulatie, exceptind pe conducatorii care nu s-ar mai putea opri in conditii de siguranta suficienta; mai mult, daca acest gest este facut intr-o intersectie, el nu obliga oprirea conducatorilor angajati deja in intersectie;

b) bratul sau bratele intinse orizontal; acest gest inseamna "oprire" pentru toti participantii la circulatie care vin, oricare ar fi sensul lor de mers, din directiile intersectate de bratul sau de bratele intinse; dupa ce a facut acest gest, agentul care dirijeaza circulatia va putea cobori bratul sau bratele; pentru conducatorii care se gasesc in fata sau in spatele agentului, acest gest inseamna, de asemenea, "oprire";

c) balansarea unei lumini rosii; acest gest inseamna "oprire" pentru participantii la circulatie spre care este indreptata lumina.

4. Comenzile agentilor care dirijeaza circulatia prevaleaza asupra semnificatiei indicatoarelor rutiere, a semnalelor luminoase de circulatie sau a marcajelor rutiere, precum si asupra regulilor de circulatie.

ARTICOLUL 7

Reguli generale

1. Participantii la circulatie trebuie sa evite orice comportare ce ar putea constitui un pericol sau un obstacol pentru circulatie, de a pune in pericol persoane ori de a produce o paguba proprietatilor publice sau particulare.

2. Se recomanda ca legislatiile nationale sa prevada ca participantii la circulatie trebuie sa evite a stinjeni circulatia ori sa o faca periculoasa aruncind, depozitind sau abandonind pe drum obiecte sau materii ori creind orice alte obstacole pe drum. Participantii la circulatie care n-au putut evita crearea unui obstacol sau a unui pericol trebuie sa ia masurile necesare pentru a-l face sa dispara cit mai repede posibil si, in cazul in care nu-l poate face sa dispara imediat, sa-i semnaleze prezenta celorlalti participantii la circulatie.

ARTICOLUL 8

Conducatori

1. Orice vehicul sau ansamblu de vehicule in miscare trebuie sa aiba un conducator.

2. Se recomanda ca legislatiile nationale sa prevada ca animalele de povara, de tras sau de calarie si, eventual, cu exceptia unor zone semnalizate special la intrare, animalele izolate sau in turma, trebuie sa aiba un conducator.

3. Fiecare conducator trebuie sa aiba calitatile fizice si psihice necesare si sa fie in stare fizica si mintala de a conduce.

4. Fiecare conducator de vehicul cu motor trebuie sa aiba cunostintele si indemnarea necesare conducerii vehiculului; aceasta dispozitie nu constituie, totusi, un impediment pentru invatarea conducerii vehiculelor, potrivit legislatiei nationale.

5. Fiecare conducator trebuie sa aiba permanent controlul vehiculului sau ori sa poata insoti animalele sale.

ARTICOLUL 9

Turme

Se recomanda ca legislatiile nationale sa prevada ca, cu exceptia derogarii acordate pentru a inlesni migratiile, turmele trebuie sa fie fractionate in grupuri de lungime moderata si separate unele de altele prin intervale suficient de mari pentru comoditatea circulatiei.

ARTICOLUL 10

Locul pe partea carosabila

1. Sensul de circulatie trebuie sa fie acelasi pe toate drumurile unui stat, cu exceptia, daca e cazul, a drumurilor care servesc exclusiv sau in primul rind tranzitului intre doua alte state.

2. Animalele ce sint insotite pe partea carosabila trebuie sa fie mentinute, pe cit posibil, cit mai aproape de marginea partii carosabile corespunzatoare sensului circulatiei.

3. Sub rezerva dispozitiilor contrare ale paragrafului 1 al art. 7, ale paragrafului 6 al art. 11 si ale altor dispozitii contrare din conventie, orice conducator de vehicul trebuie, atit cit ii permit imprejurarile, sa mentina vehiculul cit mai aproape de marginea partii carosabile corespunzatoare sensului circulatiei. Partile contractante sau subdiviziunile lor pot stabili reguli mai precise referitoare la locul pe partea carosabila al vehiculelor destinate transportului de marfuri.

4. Cind un drum are doua sau trei parti carosabile, nici un conducator nu trebuie sa mearga pe partea carosabila situata pe partea opusa aceleia care corespunde sensului circulatiei.

5. a) Pe partile carosabile unde circulatia se face in ambele sensuri si care are cel putin patru benzi, nici un conducator nu trebuie sa circule pe benzile situate pe cealalta jumătate a partii carosabile opusa sensului circulatiei.

b) Pe partile carosabile unde circulatia se face in ambele sensuri si care are trei benzi, nici un conducator nu poate circula pe banda situata la marginea partii carosabile opusa sensului circulatiei.

ARTICOLUL 11

Depasirea si circulatia pe benzi

1. a) Depasirea trebuie sa se faca pe partea opusa celei care corespunde sensului circulatiei.

b) Totusi, depasirea trebuie sa se faca pe partea corespunzatoare sensului circulatiei in cazul cind conducatorul care urmeaza sa fie depasit, dupa ce a semnalizat intentia de a se indrepta spre partea opusa celei care corespunde sensului circulatiei, a condus vehiculul sau animalele spre aceasta parte a drumului, in scopul fie de a vira in aceasta parte pentru a circula pe alt drum sau pentru a intra intr-o proprietate alaturata, fie pentru a opri pe aceasta parte.

2. Inainte de a depasi, conducatorul trebuie, sub rezerva dispozitiilor paragrafului 1 al art. 7 si ale art. 14 ale conventiei, sa se asigure ca:

a) nici un conducator care il urmeaza nu a inceput o manevra pentru a-l depasi;

b) cel care il precede pe aceeasi banda nu a semnalizat intentia de a depasi un altul;

c) banda pe care urmeaza sa se angajeze este libera pe o distanta suficienta pentru ca, tinind seama de diferenta dintre viteza vehiculului sau in timpul depasirii si aceea a participantilor la circulatie ce urmeaza sa fie depasiti, manevra sa nu pericliteze sau sa stanjeneasca circulatia din sens invers;

d) si ca, in afara cazului cind se angajeaza pe o banda interzisa circulatiei din sens invers, va putea, fara a stinjeni pe cei depasiti, sa-si reia locul prevazut la paragraful 3 al art. 10 din conventie.

3. Conform dispozitiilor paragrafului 2 al acestui articol, pe partile carosabile unde circulatia se face in ambele sensuri, depasirea este interzisa in apropierea virfului unei pante si, cind vizibilitatea este insuficienta, in curbe, afara de cazul cind in aceste locuri exista benzi materializate prin marcaje rutiere longitudinale, iar depasirea se face fara a iesi de pe aceste benzi interzise prin marcaje circulatiei din sens invers.

4. In timpul depasirii, conducatorul trebuie sa se indeparteze de cel sau de cei depasiti, astfel incit sa lase libera o distanta laterala suficienta.

5. a) Pe partile carosabile care au cel putin doua benzi rezervate circulatiei in sensul de mers, un conducator care ar vrea sa efectueze o noua manevra de depasire imediat sau la putin timp dupa ce a revenit pe locul prevazut de paragraful 3 al art. 10 din conventie, poate, pentru a efectua aceasta manevra si cu conditia de a se asigura ca aceasta nu stinjeneste in mod deosebit pe conducatorii vehiculelor mai rapide care vin din spate, sa ramina pe banda pe care s-a angajat la efectuarea primei depasiri.

b) Partile contractante sau subdiviziunile lor pot totusi sa nu aplice dispozitiile prezentului paragraf conducatorilor de biciclete, motorete, motociclete si vehicule care nu sint automobile in sensul conventiei, precum si conducatorilor de automobile a caror greutate maxima autorizata depaseste 3.500 kg sau a caror viteza, prin constructie, nu poate depasi 40 km pe ora.

6. Cind sint aplicabile dispozitiile paragrafului 5. a) al acestui articol, iar densitatea circulatiei este de asa natura incit vehiculele nu numai ca ocupa toata latimea partii carosabile rezervata sensului lor de circulatie, dar circula cu o viteza ce depinde de viteza vehiculului pe care-l precede pe banda pe care se afla:

a) sub rezerva dispozitiilor paragrafului 9 al prezentului articol, faptul ca vehiculele de pe o banda circula

mai repede decit vehiculele de pe alta banda nu este considerat depasire in sensul acestui articol;

b) un conducator care nu se gaseste pe banda cea mai apropiata de marginea partii carosabile corespunzatoare sensului circulatiei trebuie sa nu schimbe banda decit pentru a se pregati sa vireze la dreapta sau la stinga ori pentru a stationa, cu exceptia schimbarilor de banda efectuate, conform legislatiei nationale, in aplicarea prevederilor paragrafului 5. b) al prezentului articol.

7. In circulatia pe benzi prevazuta la paragrafele 5 si 6 ale acestui articol, este interzis conducatorilor, atunci cind benzile sint delimitate pe partea carosabila prin marcaje longitudinale, sa circule incalcind aceste marcaje.

8. Sub rezerva dispozitiilor paragrafului 2 al prezentului articol si ale altor restrictii pe care partile contractante sau subdiviziunile lor le vor putea stabili in ce priveste depasirea la intersectii si la trecerile la nivel, nici un conducator de vehicul nu trebuie sa depaseasca un vehicul, altul decit o bicicleta cu doua roti, o motoreta sau o motocicletata fara atas:

a) imediat inainte si intr-o intersectie alta decit o intersectie cu sens giratoriu, in afara de:

i) cazul prevazut la paragraful 1 b) al prezentului articol;

ii) cazul in care drumul sau locul unde are loc depasirea beneficiaza de prioritate la intersectie;

iii) cazul in care circulatia este dirijata la intersectii de un agent de circulatie sau de semnale luminoase de circulatie;

b) imediat inainte si pe trecerile la nivel neprevazute cu bariere sau semibariere, partile contractante sau subdiviziunile lor putind totusi sa permita depasirea la trecerile la nivel unde circulatia este dirijata prin semnale luminoase de circulatie, cind semnalul permite trecerea vehiculelor.

9. Un vehicul nu trebuie sa depaseasca un alt vehicul care se apropie de o trecere pentru pietoni, delimitata prin marcaje sau semnalizata ca atare, ori care este oprit in dreptul acesteia, decit cu o viteza suficient de redusa pentru a putea opri daca un pieton se afla pe trecere. Nici o dispozitie din prezentul paragraf nu va fi interpretata ca impiedicind partile contractante sau subdiviziunile lor sa interzica depasirea incepind de la o anumita distanta de o trecere pentru pietoni sau sa impuna prevederi mai stricte conducatorului unui vehicul care vrea sa depaseasca un altul oprit in dreptul trecerii.

10. Un conducator care constata ca un altul care il urmeaza doreste sa-l depaseasca trebuie, in afara cazului prevazut la paragraful 1 b) al art. 16 al conventiei, sa se apropie de marginea partii, carosabile, corespunzatoare sensului circulatiei si sa nu mareasca viteza. Daca insuficienta latimii, profilul sau starea partii carosabile nu permit, tinind seama de densitatea circulatiei din sens invers, de a depasi cu usurinta si fara pericol un vehicul lent, voluminos ori obligat sa respecte o limita de viteza, conducatorul acestui din urma vehicul trebuie sa reduca viteza si, la nevoie, sa se dea la o parte de indata ce este posibil, pentru a lasa sa treaca vehiculele care il urmeaza.

11. a) Partile contractante sau subdiviziunile lor pot, pe drumurile cu sens unic si pe cele unde circulatia se desfasoara in ambele sensuri, cind cel putin doua benzi in localitati si trei benzi in afara localitatilor sint rezervate circulatiei in acelasi sens, delimitate prin marcaje longitudinale:

i) sa permita vehiculelor care circula pe o banda sa depaseasca, pe partea corespunzatoare sensului de circulatie, vehiculele care circula pe alta banda;

ii) sa nu aplice dispozitiile paragrafului 3 al art. 10 din conventie,

cu exceptia unor dispozitii corespunzatoare care sa restringa posibilitatea de a schimba banda.

b) In cazul prevazut la alin. a) al prezentului paragraf, modul de a conduce va fi considerat ca nu constituie o depasire in sensul conventiei; totusi, dispozitiile paragrafului 9 al prezentului articol ramin aplicabile.

ARTICOLUL 12

Trecerea pe linga vehiculele care circula din sens opus

1. Pentru a trece pe linga un vehicul care circula din sens opus, orice conducator trebuie sa lase libera o distanta laterala suficienta si, la nevoie, sa circule cit mai aproape de marginea partii carosabile corespunzatoare sensului circulatiei; daca, procedind astfel, mersul sau inainte este impiedicat de un obstacol sau de prezenta altor participanti la circulatie, el trebuie sa reduca viteza si, la nevoie, sa opreasca pentru a lasa sa treaca pe cel sau pe cei care vin din sens opus.

2. Pe drumurile de munte si pe cele cu panta mare ce au caracteristici similare, unde trecerea pe linga vehicule care circula din sens opus este imposibila sau grea, obligatia de a lasa sa treaca orice vehicul care urca revine conducatorului de vehicul care coboara, in afara de cazul cind prin modul cum sint situate refugiile de-a lungul partii carosabile, pentru a permite vehiculelor sa le foloseasca, este de asa natura incit, tinind seama de viteza si pozitia lor, vehiculul care urca are in fata lui un refugiu, iar mersul inapoi al unuia dintre vehicule ar fi necesar daca vehiculul ce urca nu s-ar opri pe acest refugiu. In cazul in care unul dintre cele doua vehicule este obligat sa mearga inapoi pentru a face posibila trecerea unul pe linga altul, aceasta manevra va fi facuta de conducatorul vehiculului care coboara, cu exceptia cazului in care manevra este in mod evident mai usor de facut de catre conducatorul vehiculului care urca. Partile contractante sau subdiviziunile lor pot, pentru anumite vehicule si anumite drumuri sau sectoare ale acestora, sa stabileasca reguli speciale diferite de cele din acest paragraf.

ARTICOLUL 13

Viteza si distanta intre vehicule

1. Orice conducator de vehicul trebuie sa ramina, in toate imprejurarile, stapin pe vehiculul sau, in asa fel incit sa poata face fata cerintelor prudentei si sa fie continuu in masura sa efectueze toate manevrele ce ii revin. El trebuie ca, privind viteza vehiculului, sa tina tot timpul seama de imprejurari, in special de disponibilitatea locurilor, de starea drumului, de starea si incarcatura vehiculului sau, de conditiile atmosferice si de intensitatea circulatiei, asa incit sa poata opri vehiculul in limitele timpului sau vizual din fata, precum si inaintea oricarui obstacol previzibil. El trebuie sa reduca viteza si, la nevoie, sa opreasca ori de cite ori imprejurarile o cer, in special atunci cind vizibilitatea nu este buna.

2. Nici un conducator nu trebuie sa stinjeneasca mersul normal al celorlalte vehicule circulind, fara motiv temeinic, cu o viteza anormal de redusa.

3. Conducatorul unui vehicul care circula in spatele altui vehicul trebuie sa lase libera, in spatele acestuia, o distanta de siguranta suficienta pentru a putea evita o lovire in caz de reducere brusca a vitezei sau de oprire neasteptata a vehiculului care il precede.

4. In afara localitatilor, in scopul de a se inlesni depasirile, conducatorii vehiculelor sau ai ansamblurilor de vehicule cu mai mult de 3.500 kg greutate maxima autorizata sau cu o lungime mai mare de 10 m trebuie, in afara cazului cind depasesc sau se pregatesc sa depaseasca, sa mentina un interval intre vehiculele lor si cele care le preced, in asa fel incit vehiculele care ii depasesc sa se poata intercala fara pericol in spatiul lasat in fata vehiculului depasit. Aceasta dispozitie nu este aplicabila atunci cind circulatia este intensa si nici atunci cind depasirea este interzisa. In plus:

a) Autoritatile competente pot dispune ca anumite convoaie de vehicule sa beneficieze de derogari de la aceste prevederi sau sa le faca inaplicabile, chiar si pe drumurile unde exista doua benzi pe acelasi sens de circulatie.

b) Partile contractante sau subdiviziunile lor pot stabili cifre diferite de cele mentionate in prezentul paragraf pentru caracteristicile vehiculelor respective.

5. Nimic din aceasta conventie nu ar putea fi interpretat ca impiedicind partile contractante sau subdiviziunile lor de a stabili limite generale sau locale de viteza, pentru toate vehiculele sau pentru anumite categorii de vehicule, ori de a stabili, pe anumite drumuri sau categorii de drumuri, fie viteze minime sau maxime, ori de a stabili intervale minime determinate de prezenta pe drum a anumitor categorii de vehicule ce prezinta un pericol deosebit datorita, mai ales, greutatii sau incarcaturii lor.

ARTICOLUL 14

Dispozitii generale pentru manevre

1. Orice conducator care vrea sa execute o manevra, ca aceea de a iesi dintr-un rind de vehicule stationate sau de a intra intr-un asemenea rind, a devia directia la dreapta sau la stinga pe partea carosabila, a vira la dreapta sau la stinga pentru a merge pe un alt drum ori pentru a intra intr-o proprietate alaturata, trebuie sa nu inceapa a executa aceasta manevra decit dupa ce s-a asigurat ca o poate face fara a constitui un pericol pentru ceilalti participanti la circulatie care il urmeaza, il preced sau cu care urmeaza sa se incruciseze, tinind seama de pozitia, directia si viteza lor.

2. Orice conducator care vrea sa efectueze o intoarcere sau sa mearga inapoi trebuie sa nu inceapa a executa aceasta manevra decit dupa ce s-a asigurat ca o poate face fara a constitui un pericol sau un obstacol pentru ceilalti participanti la circulatie.

3. Inainte de a vira sau de a efectua o manevra ce implica o deplasare laterala, orice conducator trebuie sa-si anunte intentia in mod clar si din timp cu ajutorul indicatorului sau al indicatoarelor de directie ale vehiculului ori, in lipsa, semnalizind corespunzator cu bratul. Semnalizarea cu ajutorul indicatorului sau al indicatoarelor de directie trebuie sa se mentina pe intreaga durata a manevrei. Semnalizarea trebuie sa inceteze indata ce manevra s-a efectuat.

ARTICOLUL 15

Dispozitii speciale referitoare la vehiculele din serviciile regulate de transport in comun

Se recomanda ca legislatiile nationale sa prevada ca in localitati, in scopul de a usura circulatia vehiculelor din serviciile regulate de transport in comun, conducatorii celorlalte vehicule, cu exceptia dispozitiilor paragrafului 1 al art. 17 din prezenta conventie, sa reduca viteza si, la nevoie, sa opreasca pentru a lasa aceste vehicule de transport in comun sa efectueze manevra necesara repunerii in miscare din statiile semnalizate ca atare. Dispozitiile astfel luate de partile contractante sau de subdiviziunile lor nu modifica cu nimic obligatia conducatorilor de vehicule de transport in comun de a lua masurile necesare pentru a evita un accident, dupa ce au anuntat cu ajutorul luminilor de semnalizare a directiei intentia lor de a se repune in miscare.

ARTICOLUL 16

Schimbarea directiei

1. Inainte de a vira la dreapta sau la stinga pentru a intra pe un alt drum sau intr-o proprietate alaturata, oricare conducator trebuie, sub rezerva dispozitiilor paragrafului 1 al art. 7 si ale art. 14 din conventie:

a) daca vrea sa paraseasca drumul pe partea corespunzatoare sensului circulatiei, sa se apropie cit mai

mult posibil de marginea partii carosabile corespunzatoare acestui sens si sa execute manevra intr-un spatiu cit mai restrins posibil;

b) daca vrea sa paraseasca drumul pe cealalta parte, cu exceptia posibilitatii pentru partile contractante sau subdiviziunile lor de a stabili prevederi diferite pentru biciclete si motorete, sa se apropie cit mai mult de axa drumului, daca este vorba de un drum cu circulatie in ambele sensuri, sau de marginea opusa partii care corespunde sensului circulatiei, daca este vorba de un drum cu sens unic, si, daca vrea sa se angajeze pe un alt drum unde circulatia se face in ambele sensuri, sa execute manevra in asa fel incit sa intre pe acest drum pe partea corespunzatoare sensului circulatiei.

2. In timpul manevrei de schimbare a directiei de mers conducatorul trebuie, sub rezerva dispozitiilor art. 21 al conventiei, in ce priveste pietonii, sa lase sa treaca vehiculele ce vin din sens opus pe drumul pe care se pregateste sa-l paraseasca, precum si bicicletele si motoretele care circula pe piste pentru biciclete ce traverseaza partea carosabila pe care urmeaza sa intre.

ARTICOLUL 17

Reducerea vitezei

1. Nici un conducator de vehicul nu trebuie sa efectueze o frinare brusca neimpusa de motive de siguranta.

2. Orice conducator care vrea sa reduca mult viteza trebuie, in afara de cazul cind aceasta nu este justificata de un pericol iminent, sa se asigure in prealabil ca o poate face fara pericol si stinjenire excesiva pentru ceilalti conducatori. Mai mult, el trebuie, in afara de cazul cind s-a asigurat ca nu este urmat de nici un vehicul sau ca acesta se afla foarte departe, sa semnalizeze in mod clar si din timp intentia sa facind un semn corespunzator cu bratul; totusi, aceasta dispozitie nu se aplica in cazul in care semnalul de reducere a vitezei este dat prin aprinderea luminilor stop prevazute la paragraful 31 al anexei nr. 5 a conventiei.

ARTICOLUL 18

Intersectii si obligatia de a ceda trecerea

1. Orice conducator care se apropie de o intersectie trebuie sa dea dovada de o prudenta sporita, potrivita conditiilor locale. Conducatorul unui vehicul trebuie, in special, sa conduca cu o viteza care sa-i dea posibilitatea de a opri pentru a lasa sa treaca vehiculele ce au prioritate de trecere.

2. Orice conducator care patrunde de pe o carare sau drum de pamint pe un drum care nu-i nici carare, nici drum de pamint, este obligat sa cedeze trecerea vehiculelor care circula pe acest drum. In sensul prezentului articol, termenii de carare si drum de pamint vor putea fi definiti in legislatia nationala.

3. Orice conducator care iese de pe o proprietate alaturata si intra pe un drum este obligat sa cedeze trecerea vehiculelor care circula pe acest drum.

4. Cu exceptia dispozitiilor paragrafului 7 al prezentului articol:

a) in statele unde sensul de circulatie este pe dreapta, in intersectii altele decit cele care sint prevazute de paragraful 2 al acestui articol si de paragrafele 2 si 4 ale art. 25 al conventiei, conducatorul unui vehicul este obligat sa cedeze trecerea vehiculelor care vin din dreapta;

b) partile contractante sau subdiviziunile lor pe teritoriul carora sensul de circulatie este pe stinga sint libere sa stabileasca cum doresc regulile de prioritate in intersectii.

5. Chiar daca semnalele luminoase permit, un conducator nu trebuie sa se angajeze intr-o intersectie daca densitatea circulatiei este atit de mare incit el risca sa ramina imobilizat in intersectie, stinjenind sau impiedicind astfel circulatia transversala.

6. Orice conducator intrat intr-o intersectie unde circulatia este dirijata prin semnale luminoase poate parasii intersectia fara sa astepte ca circulatia sa fie deschisa in sensul in care intentioneaza sa mearga, cu conditia sa nu stinjeneasca circulatia celorlalti participanti la circulatie care inainteaza in sensul in care circulatia este deschisa.

7. In intersectii conducatorii vehiculelor care nu se deplaseaza pe sine au obligatia de a ceda trecerea vehiculelor care se deplaseaza pe sine.

ARTICOLUL 19

Treceri la nivel

Orice participant la circulatie trebuie sa dea dovada de prudenta, sporita la apropierea si la traversarea trecerilor la nivel. In special:

a) orice conducator de vehicul trebuie sa circule cu viteza redusa;

b) in afara obligatiei de a se supune indicatiei de oprire date de un semnal luminos sau acustic, nici un participant la circulatie nu trebuie sa se angajeze pe o trecere la nivel ale carei bariere sau semibariere sint coborite sau pe cale de a fi coborite ori ale carei semibariere sint in curs de ridicare;

c) daca o trecere la nivel nu este prevazuta cu bariere, cu semibariere sau cu semnale luminoase, nici un participant la circulatie nu trebuie sa intre fara a se fi asigurat ca nu se apropie nici un vehicul pe sine;

d) nici un participant la circulatie nu trebuie sa prelungeasca nejustificat traversarea trecerii la nivel; in caz de imobilizare fortata a unui vehicul, conducatorul lui trebuie sa se straduiasca sa-l scoata in afara caii ferate si, in cazul in care nu poate sa o faca, sa ia imediat toate masurile ce-i stau in putinta pentru ca mecanicii

vehiculelor pe sine sa fie preveniti din timp de existenta pericolului.

ARTICOLUL 20

Dispozitii aplicabile pietonilor

1. Partile contractante sau subdiviziunile lor vor putea sa nu aplice dispozitiile prezentului articol decit in cazul in care circulatia pietonilor pe partea carosabila ar fi periculoasa sau stinjenitoare pentru circulatia vehiculelor.

2. Daca exista trotuare sau acostamente practicabile pentru pietoni, acestia trebuie sa circule pe ele. Totusi, luind masurile de precautie necesare:

a) pietonii care imping sau transporta obiecte stinjenitoare pot merge pe partea carosabila daca circulatia lor pe trotuar sau acostament ar cauza o stinjenire importanta celorlalti pietoni;

b) grupurile de pietoni conduse de un responsabil si care formeaza un cortegiu pot circula pe partea carosabila.

3. Daca nu este posibil sa se foloseasca trotuarele sau acostamentele ori in lipsa acestora, pietonii pot circula pe partea carosabila; atunci cind exista o pista pentru biciclete, iar densitatea circulatiei le permite, ei pot circula pe aceasta pista, dar fara sa stinjeneasca trecerea biciclistilor si a conducatorilor de motorete.

4. Atunci cind, in aplicarea paragrafelor 2 si 3 ale prezentului articol, pietonii circula pe partea carosabila, ei trebuie sa mearga cit mai aproape posibil de marginea partii carosabile.

5. Se recomanda ca legislatiile nationale sa prevada cele ce urmeaza: atunci cind pietonii circula pe partea carosabila, ei trebuie, afara de cazul cind aceasta este de natura a-i pune in pericol, sa mearga pe partea opusa celei corespunzatoare sensului circulatiei. Totusi, persoanele care imping cu mina o bicicleta, o motoreta sau o motocicletă trebuie totdeauna sa circule pe partea corespunzatoare sensului circulatiei ca si grupurile de pietoni conduse de un responsabil sau care formeaza un cortegiu. Cu exceptia cazului cind formeaza un cortegiu, pietonii care circula pe partea carosabila trebuie ca, in timpul noptii sau cind vizibilitatea este redusa, precum si ziua, cind densitatea circulatiei o cere, sa mearga pe cit posibil pe un singur sir.

6. a) Pietonii nu trebuie sa se angajeze pe partea carosabila pentru a o traversa decit dind dovada de prudenta; ei trebuie sa foloseasca trecerea pentru pietoni atunci cind exista in apropiere o asemenea trecere.

b) Pentru a traversa o trecere pentru pietoni semnalizata ca atare sau delimitata de marcaje pe partea carosabila:

i) daca trecerea este prevazuta cu semnale luminoase pentru pietoni, acestia trebuie sa se supuna semnificatiei acestora;

ii) daca trecerea nu este prevazuta cu o astfel de semnalizare, dar circulatia vehiculelor este dirijata prin semnale luminoase sau de catre un agent de circulatie, pietonii nu trebuie sa intre pe partea carosabila atit timp cit semnalul luminos sau gestul agentului de circulatie permite trecerea vehiculelor;

iii) la celelalte treceri pentru pietoni, pietonii nu trebuie sa intre pe partea carosabila fara sa tina seama de distanta si viteza vehiculelor care se apropie.

c) Pentru a traversa in afara unei treceri pentru pietoni semnalizata ca atare sau delimitata de marcaje pe partea carosabila, pietonii nu trebuie sa se angajeze mai inainte de a se fi asigurat ca o pot face fara sa stinjeneasca circulatia vehiculelor.

d) Odata angajati in traversarea partii carosabile, pietonii nu trebuie sa prelungeasca trecerea, sa intirzie sau sa se opreasca fara motiv.

7. Totusi, partile contractante sau subdiviziunile lor pot prevedea dispozitii mai stricte pentru pietonii care traverseaza partea carosabila.

ARTICOLUL 21

Conduita conducatorilor fata de pietoni

1. Cu exceptia dispozitiilor paragrafului 1 al art. 7, ale paragrafului 9 al art. 11 si ale paragrafului 1 al art. 13 din conventie, cind pe partea carosabila exista o trecere pentru pietoni semnalizata ca atare sau delimitata prin marcaje:

a) daca circulatia vehiculelor este dirijata la aceasta trecere de semnale luminoase sau de un agent de circulatie, conducatorii trebuie, atunci cind le este interzis sa treaca, sa opreasca inainte de a se angaja pe trecere, iar atunci cind le este permis sa treaca, sa nu impiedice sau sa stinjeneasca trecerea pietonilor care sint angajati pe trecere si traverseaza in conditiile prevazute de art. 20 din conventie; daca conducatorii vireaza pentru a intra pe un alt drum la inceputul caruia se gaseste o trecere pentru pietoni, ei nu trebuie s-o faca decit cu viteza redusa si chiar daca in acest scop trebuie sa opreasca lasind sa treaca pietonii angajati sau care se angajeaza pe o trecere in conditiile prevazute de paragraful 6 al art. 20 din conventie;

b) daca circulatia vehiculelor nu este dirijata la aceasta trecere de semnale luminoase sau de un agent de circulatie, conducatorii nu trebuie sa se apropie de aceasta trecere decit cu viteza suficient de redusa pentru a nu pune in pericol pietonii angajati sau care se pregatesc sa se angajeze in traversare; la nevoie, ei trebuie sa opreasca pentru a-i lasa sa treaca.

2. Conducatorii care au intentia sa depaseasca, pe partea corespunzatoare sensului circulatiei, un vehicul de transport in comun oprit intr-o statie semnalizata ca atare, trebuie sa reduca viteza si, la nevoie, sa

opreasca pentru a permite calatorilor sa urce in vehicul sau sa coboare din acesta.

3. Nici o dispozitie din prezentul articol nu va fi interpretata ca impiedicind partile contractante sau subdiviziunile lor:

- sa oblige pe conducatorii unui vehicul sa opreasca ori de cite ori pietonii s-au angajat ori se angajeaza pe o trecere pentru pietoni semnalizata ca atare sau delimitata prin marcaje pe partea carosabila, in conditiile prevazute de art. 20 al conventiei, sau

- sa le interzica de a impiedica sau stinjeni mersul pietonilor care traverseaza o intersectie sau foarte aproape de o intersectie, chiar daca in acel loc nu exista o trecere pentru pietoni, semnalizata ca atare sau delimitata prin marcaje pe partea carosabila.

ARTICOLUL 22

Refugii pe partea carosabila

Cu exceptia dispozitiilor art. 10 al conventiei, orice conducator poate sa lase la stinga sau la dreapta lui refugiile, bornele si celelalte dispozitive existente pe partea carosabila, cu exceptia urmatoarelor cazuri:

a) atunci cind un indicator impune trecerea pe una din laturile refugiului, bornei sau dispozitivului;

b) atunci cind refugiul, borna sau dispozitivul se afla pe axa drumului unde circulatia se face in doua sensuri; in acest ultim caz, conducatorul trebuie sa lase refugiul, borna sau dispozitivul pe partea opusa aceleia care corespunde sensului circulatiei.

ARTICOLUL 23

Oprirea si stationarea

1. In afara localitatilor, vehiculele si animalele trebuie sa fie, pe cit posibil, oprite sau stationate in afara partii carosabile. Ele nu trebuie lasate pe pistele pentru biciclete si, cu exceptia cazului in care legislatia nationala o permite, nici pe trotuarele sau acostamentele amenajate pentru circulatia pietonilor.

2. a) Animalele si vehiculele oprite sau stationate pe partea carosabila trebuie sa stea cit mai aproape posibil de marginea acesteia. Un conducator nu trebuie sa opreasca vehiculul sau sa stationeze pe partea carosabila decit pe partea care corespunde pentru el sensului circulatiei; totusi, oprirea sau stationarea este permisa si pe cealalta parte atunci cind nu este posibila pe partea care corespunde sensului circulatiei ca urmare a existentei unei cai ferate. In plus, partile contractante sau subdiviziunile lor pot:

i) sa nu interzica, in anumite conditii, oprirea sau stationarea pe o parte sau pe cealalta parte, mai ales daca indicatoare rutiere interzic oprirea pe partea corespunzatoare sensului circulatiei;

ii) pe drumurile cu sens unic, sa permita oprirea si stationarea pe cealalta parte, concomitent sau nu cu oprirea sau stationarea pe partea care corespunde sensului circulatiei;

iii) sa permita oprirea si stationarea in mijlocul partii carosabile in locuri special indicate.

b) In afara unor dispozitii contrare din legislatia nationala, vehiculele altele decit bicicletele cu doua roti, motoretele sau motocicletele fara atas nu trebuie sa fie oprite sau stationate pe partea carosabila pe doua rinduri. Vehiculele oprite sau stationate trebuie, cu exceptia cazurilor in care dispunerea locurilor permite altfel, sa fie asezate paralel cu marginea partii carosabile.

3. a) Orice oprire si stationare a unui vehicul sint interzise pe partea carosabila:

i) pe trecerile pentru pietoni, pe cele pentru biciclisti si pe trecerile la nivel;

ii) pe sinele de tramvai sau de tren ori atit de aproape de aceste sine incit circulatia tramvaielor sau a trenurilor ar putea fi impiedicata, precum si cu conditia ca partile contractante sau subdiviziunile lor sa prevada dispozitii contrare, pe trotuare si pe pistele pentru biciclete;

b) Oprirea si stationarea unui vehicul sint interzise in orice loc unde acestea ar constitui un pericol, in special:

i) sub pasajele superioare si in tunele, cu exceptia eventual a unor locuri special indicate;

ii) pe partea carosabila, in apropierea virfurilor de pante si in curbe, cind vizibilitatea este insuficienta, pentru ca depasirea vehiculului sa se poata face in deplina siguranta, tinind seama de viteza vehiculelor pe acel sector de drum;

iii) pe partea carosabila in dreptul marcajului longitudinal, atunci cind alin. b) ii) al prezentului paragraf nu se aplica, daca latimea partii carosabile intre marcaj si vehicul este sub 3 m, iar marcajul interzice incalcarea lui de catre vehiculele care circula pe aceeasi parte.

c) Stationarea unui vehicul pe partea carosabila este interzisa:

i) in apropiere de trecerile la nivel, de intersectii si de statiile pentru autobuze, troleibuze si vehicule pe sine, pe distantele prevazute de legislatia nationala;

ii) in fata intrarilor carosabile ale proprietatilor;

iii) in orice loc unde vehiculul stationat ar impiedica accesul la un alt vehicul stationat regulamentar sau degajarea unui asemenea vehicul;

iv) pe banda centrala a drumurilor cu trei parti carosabile si, in afara localitatilor, pe partile carosabile ale drumurilor indicate ca prioritare de o semnalizare corespunzatoare;

v) in locurile unde vehiculul stationat ar acoperi vederii participantilor la circulatie indicatoarele sau semnalele luminoase de circulatie.

4. Un conducator nu trebuie sa-si paraseasca vehiculul sau animalele fara sa fi luat toate masurile necesare pentru a evita un accident si, in cazul unui automobil, pentru a evita sa fie folosit fara aprobare.

5. Se recomanda ca legislatiile nationale sa prevada ca orice vehicul cu motor altul decit o motoreta sau o motocicletata fara atas, precum si orice remorca, cuplata sau nu, care, se afla imobilizata pe partea carosabila in afara unei localitati, sa fie semnalizata de la distanta, cu ajutorul unui dispozitiv corespunzator asezat in locul cel mai potrivit pentru a-i avertiza din timp pe ceilalti conducatori care se apropie:

a) atunci cind vehiculul este imobilizat noaptea pe partea carosabila in astfel de conditii incit conducatorii care se apropie nu-si pot da seama de obstacolul existent;

b) atunci cind conducatorul, in alte cazuri, a fost constrins sa imobilizeze vehiculul intr-un loc unde oprirea este interzisa.

6. Nimic din prezentul articol nu ar putea fi interpretat ca impiedicind partile contractante sau subdiviziunile lor sa impuna alte interdictii de stationare si oprire.

ARTICOLUL 24

Deschiderea usilor

Este interzis de a deschide usa unui vehicul, de a o lasa deschisa sau de a cobori din vehicul fara a se fi asigurat ca nu poate sa rezulte un pericol pentru ceilalti participanti la circulatie.

ARTICOLUL 25

Autostrazi si drumuri cu caracter asemanator

1. Pe autostrazi si, daca legislatia nationala dispune astfel, pe drumurile speciale de intrare pe autostrazi si de iesire de pe autostrazi:

a) circulatia este interzisa pietonilor, animalelor, bicicletelor, motoretelor, daca acestea nu sint asimilate motocicletelor, si tuturor vehiculelor altele decit automobilele si remorcile lor, precum si automobilelor sau remorcilor lor care, prin constructie, nu pot atinge in linie dreapta o viteza fixata de legislatia nationala;

b) este interzis conducatorilor:

i) sa opreasca sau sa stationeze vehiculele in alta parte decit in locurile de stationare semnalizate; in caz de imobilizare fortata a unui vehicul, conducatorul sau trebuie sa se straduiasca sa-l duca in afara partii carosabile si chiar in afara benzii de urgenta, iar daca nu o poate face, sa semnalizeze imediat de la distanta prezenta vehiculului, pentru a avertiza din timp pe ceilalti conducatori care se apropie;

ii) sa intoarca sau sa dea inapoi ori sa patrunda pe banda centrala, inclusiv pe racordurile care leaga intre ele cele doua parti carosabile.

2. Conducatorii care patrund pe o autostrada trebuie:

a) daca nu exista banda de acceleratie in continuarea drumului de acces, sa cedeze trecerea vehiculelor care circula pe autostrada;

b) daca exista banda de acceleratie, sa circule pe aceasta si sa intre in circulatia autostrazii respectind prevederile paragrafelor 1 si 3 ale art. 14 din conventie.

3. Conducatorul care paraseste autostrada trebuie ca, din timp, sa circule pe banda corespunzatoare iesirii de pe autostrada si sa se angajeze cit mai curind pe banda de deceleratie daca exista o astfel de banda.

4. Pentru aplicarea paragrafelor 1, 2 si 3 ale prezentului articol sint asimilate autostrazilor celelalte drumuri rezervate circulatiei automobilelor semnalizate ca atare si care nu fac legatura cu proprietati alaturate.

ARTICOLUL 26

Dispozitii speciale aplicabile cortegiilor si infirmilor

1. Este interzis participantilor la circulatie sa intrerupa coloanele militare, grupurile de elevi sub conducerea unui responsabil si celelalte cortegii.

2. Infirmitii care se deplaseaza cu un scaun rulant miscat de ei insisi sau care circula cu viteza redusa pot merge pe trotuare si pe acostamentele practicabile.

ARTICOLUL 27

Dispozitii speciale aplicabile biclistilor, conducatorilor de motorete si de motociclete

1. Cu toate dispozitiile paragrafului 3 al art. 10 din conventie, partile contractante sau subdiviziunile lor pot sa nu interzica biclistilor de a circula mai multi unul linga altul.

2. Este interzis biclistilor sa circule fara sa tina ghidonul cel putin cu o mina, sa fie remorcati de un alt vehicul sau de a transporta, trage sau impinge obiecte stinjenitoare pentru conducere sau periculoase pentru ceilalti participanti la circulatie. Aceleasi dispozitii sint aplicabile conducatorilor de motorete si de motociclete dar, in plus, acestia trebuie sa tina ghidonul cu ambele miini, cu exceptia cazului in care eventual semnalizeaza manevra descrisa la paragraful 3 al art. 14 din conventie.

3. Este interzis biclistilor si conducatorilor de motorete de a transporta pasageri pe vehiculul lor; partile contractante sau subdiviziunile lor pot, totusi, sa permita exceptii de la aceasta dispozitie permitind, in special, transportul pasagerilor pe locul sau locurile suplimentare amenajate pe bicicleta. Nu este permis motociclistilor sa transporte pasageri decit in atas, in cazul in care acesta exista, si pe locul suplimentar amenajat eventual in spatele conducatorului.

4. In cazul cind exista o pista pentru biciclete, partile contractante sau subdiviziunile lor pot interzice biciclistilor sa circule pe partea carosabila. In acest caz, ele pot permite conducatorilor de motorete sa circule pe pista pentru biciclete si, daca considera util, sa le interzica sa circule pe restul partii carosabile.

ARTICOLUL 28

Avertismente sonore si luminoase

1. Pot fi utilizate avertizoarele sonore numai:

- a) pentru a da avertismentele necesare in vederea evitarii unui accident;
- b) in afara localitatilor, atunci cind se avertizeaza un conducator care urmeaza sa fie depasit.

Emiterea sunetelor de catre avertizoarele sonore nu trebuie sa se prelungeasca mai mult decit este necesar.

2. Conducatorii de automobile pot sa utilizeze, de la caderea noptii si pina la ivirea zorilor, avertismentele luminoase prevazute de paragraful 5 al art. 33 din conventie in loc de avertismentele sonore. Ei o pot face si ziua in scopurile indicate la alin. b) al paragrafului 1 al prezentului articol, daca acest mod de a proceda este mai potrivit in raport de imprejurari.

3. Partile contractante sau subdiviziunile lor pot permite folosirea avertismentelor luminoase, in scopurile prevazute la paragraful 1 b) al prezentului articol, si in localitati.

ARTICOLUL 29

Vehicule pe sine

1. Atunci cind o cale ferata este situata pe partea carosabila, oricare participant la circulatie trebuie, la apropierea unui tramvai sau a oricarui alt vehicul pe sine, sa o elibereze indata ce este posibil, pentru a permite trecerea vehiculului pe sine.

2. Partile contractante sau subdiviziunile lor pot adopta, pentru circulatia pe drum a vehiculelor care se deplaseaza pe sine si pentru incrucisarea cu vehicule ce circula din sens opus sau pentru depasirea lor, reguli speciale diferite de cele stabilite in prezentul capitol. Totusi, partile contractante sau subdiviziunile lor nu pot sa adopte dispozitii contrare celor de la paragraful 7 al art. 18 din conventie.

ARTICOLUL 30

Incarcarea vehiculelor

1. Daca pentru un vehicul este stabilita o greutate maxima autorizata, greutatea in sarcina a acestui vehicul nu trebuie sa depaseasca niciodata greutatea maxima autorizata.

2. Orice incarcatura a unui vehicul trebuie sa fie asezata si, la nevoie, fixata in asa fel incit sa nu poata:

a) pune in pericol persoane sau provoca pagube proprietatilor publice ori private, in special sa fie tirita ori sa cada pe drum;

b) dauna vizibilitatii conducatorului sau primejdii stabilitatea ori conducerea vehiculului;

c) provoca zgomot, praf sau alte inconveniente ce pot fi evitate;

d) masca luminile, inclusiv luminile de frinare, indicatoare de directie, catadioptrii, numerele de inmatriculare si semnul distinctiv al statului de inmatriculare cu care vehiculul trebuie sa fie prevazut in conditiile conventiei sau ale legislatiei nationale, ori masca semnele facute cu bratul, conform dispozitiilor paragrafului 3 al art. 14 sau ale paragrafului 2 al art. 17 din conventie.

3. Accesoriile, cum ar fi cablurile, lanturile, prelatele, ce servesc la ancorarea sau la protejarea incarcaturii, trebuie sa fie bine strinse si solid fixate. Toate accesoriile ce servesc la protejarea incarcaturii trebuie sa indeplineasca conditiile prevazute pentru incarcare la paragraful 2 al prezentului articol.

4. Incarcaturile care depasesc vehiculul spre in fata, spre in spate sau pe parti trebuie sa fie semnalizate vizibil in toate cazurile in care marginile lor risca sa nu fie observate de conducatorii celorlalte vehicule; noaptea, aceasta semnalizare trebuie sa fie facuta in fata cu un semnal luminos alb si un dispozitiv reflectorizant alb, iar la spate printr-o lumina rosie si un dispozitiv reflectorizant rosu. In special, pe vehiculele cu motor:

a) incarcaturile care depasesc extremitatea vehiculului cu mai mult de un metru in spate sau in fata trebuie sa fie totdeauna semnalizate;

b) incarcaturile care depasesc lateral gabaritul vehiculului in asa fel incit extremitatea lor laterala sa se gaseasca la peste 0,40 m de marginea exterioara a luminii de pozitie din fata vehiculului trebuie sa fie semnalizate noaptea spre inainte ca si spre inapoi de cele a caror extremitate laterala se afla la peste 0,40 m de marginea exterioara a luminii de pozitie rosii din spate a vehiculului.

5. Nimic din paragraful 4 al prezentului articol nu ar trebui interpretat ca impiedicind partile contractante sau subdiviziunile lor de a interzice, limita sau supune unei autorizatii speciale depasirile de incarcatura prevazute la paragraful 4.

ARTICOLUL 31

Conduita in caz de accident

1. Cu exceptia dispozitiilor din legislatiile nationale in ceea ce priveste obligatia de a acorda ajutor ranitilor,

oricare conducator sau alt participant la circulatie, implicat intr-un accident de circulatie, trebuie:

- a) sa opreasca imediat ce este posibil fara sa creeze un pericol suplimentar pentru circulatie;
- b) sa se straduiasca sa mentina siguranta circulatiei la locul accidentului si, daca o persoana a fost ucisa sau ranita grav in accident, sa evite, in masura in care aceasta nu afecteaza siguranta circulatiei, modificarea starii locului si disparitia urmelor ce pot fi utile pentru a stabili raspunderile;
- c) daca alte persoane implicate in accident i-o cer, sa le comunice identitatea;
- d) daca o persoana a fost ranita sau ucisa in accident, sa instiinteze politia si sa ramina sau sa revina la locul accidentului pina la sosirea acesteia, in afara de cazul in care n-a fost autorizata de aceasta sa paraseasca locul sau cind nu ar trebui sa acorde ingrijiri ranitilor ori sa fie el insusi ingrijit.

2. Partile contractante sau subdiviziunile lor pot, in legislatia nationala, sa nu impuna prevederea de la alin. d) al paragrafului 1 al prezentului articol, cind n-a fost produsa nici o ranire grava si nici una dintre persoanele implicate in accident nu cere ca politia sa fie instiintata.

ARTICOLUL 32

Iluminarea: dispozitii generale

1. In sensul prezentului articol, termenul noapte inseamna intervalul dintre caderea noptii si ivirea zorilor, precum si alte momente in care vizibilitatea este redusa datorita, de exemplu, cetii, caderii zapezii, ploii torentiale sau trecerii prin tunel.

2. Pe timp de noapte:

a) orice vehicul cu motor, altul decit o motocicletă sau o motoreta cu 2 roti fara atas, care se afla pe un drum, trebuie sa aiba in fata cel putin doua lumini albe sau galbene selectiv, iar in spate un numar cu sot de lumini rosii, conform dispozitiilor prevazute pentru automobile la paragrafele 23 si 24 ale anexei nr. 5; legislatiile nationale pot permite in fata lumini de pozitie galbene auto. Dispozitiile prezentului alineat se aplica si ansamblurilor formate dintr-un vehicul cu motor cu una sau mai multe remorci, luminile rosii trebuind sa se gaseasca in acest caz in spatele ultimei remorci; remorcile carora le sint aplicabile dispozitiile paragrafului 30 din anexa nr. 5 a conventiei trebuie sa aiba, in fata, cele doua lumini albe cu care trebuia sa fie prevazute conform dispozitiilor acestui paragraf 30;

b) orice vehicul sau ansamblu de vehicule caruia nu i se aplica dispozitiile alin. a) al prezentului paragraf si care se afla pe un drum trebuie sa aiba cel putin o lumina alba sau galbena selectiv in fata si cel putin o lumina rosie in spate; atunci cind nu are decit o lumina in fata sau una in spate, aceasta trebuie sa fie situata pe axa vehiculului sau pe partea opusa aceleia care corespunde sensului circulatiei; pentru vehiculele cu tractiune animala si carucioare dispozitivul care emite aceste lumini poate fi purtat de conducator sau de un insotitor care merge pe aceasta parte a vehiculului.

3. Luminile prevazute la paragraful 2 al prezentului articol trebuie sa fie astfel incit sa semnalizeze in mod efectiv vehiculul celorlalti participanti la circulatie; lumina din fata si cea din spate nu trebuie sa fie emise de aceeasi lampa sau de acelasi dispozitiv decit daca caracteristicile vehiculului, in special lungimea sa redusa, sint astfel incit pot fi satisfacute in aceste conditii.

4. a) Prin derogare de la dispozitiile paragrafului 2 al prezentului articol:

i) dispozitiile acestui paragraf 2 nu se aplica vehiculelor oprite sau stationate pe un drum iluminat in asa fel incit acestea sa fie vizibile de la o distanta suficienta;

ii) vehiculele cu motor a caror lungime si latime nu depasesc 6 m si, respectiv, 2 m si la care nu este cuplat nici un vehicul vor putea, atunci cind sint oprite sau stationate pe un drum dintr-o localitate, sa nu aiba decit o lumina instalata pe partea vehiculului opusa marginii partii carosabile unde vehiculul este oprit sau stationat; aceasta lumina va fi alba sau galbena auto in fata si rosie sau galbena auto in spate;

iii) dispozitiile alin. b) al paragrafului 2 nu se aplica bicicletelor sau motoretelor si nici motocicletelor fara atas neechipate cu baterie, atunci cind sint oprite sau stationate intr-o localitate la marginea partii carosabile.

b) Mai mult, legislatia nationala poate acorda derogari de la dispozitiile prezentului articol pentru:

i) vehiculele oprite sau stationate in locuri speciale in afara partii carosabile;

ii) vehiculele oprite sau stationate pe strazi unde circulatia este foarte redusa.

5. In nici un caz un vehicul nu trebuie sa aiba in fata lumini, dispozitive reflectorizante sau materiale reflectorizante rosii, iar in spate lumini, dispozitive reflectorizante sau materiale reflectorizante albe sau galbene selectiv; aceasta dispozitie nu se aplica in cazul folosirii de lumini albe sau galbene selectiv pentru mersul inapoi, reflectorizarii cifrelor sau literelor de culoare deschisa ale placilor de inmatriculare din spate, semnelor distinctive sau altor insemne cerute de legislatia nationala, reflectorizarii fondului deschis al acestor placi sau insemne si nici luminilor rosii giratoare sau fulger ale unor vehicule prioritare.

6. Partile contractante sau subdiviziunile lor pot, in masura in care ele apreciaza ca posibil fara sa pericliteze siguranta circulatiei, sa puna de acord legislatia lor nationala cu derogarile de la dispozitiile prezentului articol pentru:

a) vehiculele cu tractiune animala si carucioare;

b) vehiculele de forma sau de natura speciala ori utilizate in scopuri si in conditii speciale.

7. Nimic din aceasta conventie nu va putea fi interpretat ca impiedicind legislatia nationala sa impuna grupurilor de pietoni condusi de un responsabil sau care formeaza un cortegiu, precum si conducatorilor de animale, izolate sau turme, de animale de tras, de carausie sau de calarie, de a avea, atunci cind circula pe partea carosabila in situatiile aratate la paragraful 2 b) al prezentului articol, un dispozitiv reflectorizant sau o lumina; lumina reflectata sau emisa trebuie sa fie in acest caz alba sau galbena selectiv in fata si rosie in

spate, ori galbena auto in ambele directii.

ARTICOLUL 33

Iluminarea: conditii de folosire a luminilor prevazute in anexa nr. 5

1. Conducatorul unui vehicul echipat cu lumini de drum, cu lumini de intalnire sau cu lumini de pozitie definite in anexa nr. 5 a conventiei trebuie sa foloseasca aceste lumini in conditiile urmatoare cind, conform art. 32 din conventie, vehiculul trebuie sa aiba cel putin una sau doua lumini albe sau galbene selectiv in fata:

a) luminile de drum nu trebuie sa fie aprinse nici in localitati, atunci cind drumul este suficient de iluminat si nici in afara localitatilor, atunci cind partea carosabila este iluminata in mod continuu, iar aceasta iluminare este suficienta pentru a permite conducatorului sa vada in mod distinct pina la o distanta suficienta, precum si nici atunci cind vehiculul este oprit;

b) cu exceptia posibilitatii ca legislatia nationala sa permita folosirea luminilor de drum in timpul zilei sau cind vizibilitatea este insuficienta datorita, de exemplu, cettii, ninsorii, ploii torentiale sau trecerii prin tunel, luminile de drum nu trebuie sa fie aprinse ori functionarea lor trebuie sa fie schimbata in asa fel incit sa evite orbirea cind:

i) un conducator urmeaza sa treaca pe linga alt vehicul ce circula din sens opus; luminile, in cazul in care sint folosite, trebuie sa fie stinse sau schimbate in asa fel incit sa evite orbirea la o distanta necesara pentru ca conducatorul celuilalt vehicul sa poata continua drumul lesne si fara pericol;

ii) un vehicul circula in spatele altuia la o distanta mica; totusi, luminile de drum pot fi folosite, conform dispozitiilor paragrafului 5 al prezentului articol, pentru a semnala intentia de a depasi in conditiile prevazute la art. 28 al conventiei;

iii) in orice alta imprejurare cind trebuie sa nu fie orbiti ceilalti participanti la circulatie ori cei care folosesc o apa sau o cale ferata ce se afla de-a lungul drumului;

c) cu exceptia dispozitiilor de la alin. d) al prezentului paragraf, luminile de intalnire trebuie sa fie aprinse atunci cind folosirea luminii de drum este interzisa de dispozitiile alin. a) si b) de mai sus si pot fi folosite in locul luminilor de drum atunci cind luminile de incrucisare permit conducatorului sa vada in mod distinct pina la o distanta suficienta, iar ceilalalti participanti la circulatie sa observe vehiculul de la o distanta suficienta;

d) luminile de pozitie trebuie sa fie folosite in acelasi timp cu luminile de drum, cu luminile de incrucisare sau cu luminile de ceata. Ele pot fi folosite singure, cind vehiculul este oprit sau stationat, ori cind pe drumuri, altele decit autostrazile si drumurile mentionate la paragraful 4 al art. 25 din conventie, conditiile de iluminare sint de asa natura incit conducatorul poate sa vada in mod distinct pina la o distanta suficienta, iar ceilalti participanti la circulatie sa poata observa vehiculul de la o distanta suficienta.

2. Cind un vehicul este echipat cu lumini de ceata definite la anexa nr. 5 a conventiei, nu trebuie utilizate aceste lumini decit in caz de ceata, de ninsoare sau de ploaie torentiala. Prin derogare de la dispozitiile paragrafului 1 c) al prezentului articol, aprinderea luminilor de ceata inlocuieste luminile de incrucisare, legislatia nationala putind sa permita in acest caz aprinderea simultana a luminilor de ceata si a luminilor de incrucisare.

3. Prin derogare de la dispozitiile paragrafului 2 al prezentului articol, legislatia nationala poate permite, chiar in absenta cettii, a ninsorii sau a ploii torentiale, aprinderea luminilor de ceata pe drumurile inguste si cu numeroase curbe.

4. Nimic din aceasta conventie nu va putea fi interpretat ca impiedicind legislatia nationala sa impuna obligatia de a se folosi luminile de incrucisare in localitati.

5. Avertismentele luminoase prevazute la paragraful 2 al art. 28 din conventie constau in aprinderea intermitenta, la intervale scurte, a luminilor de incrucisare sau in aprinderea intermitenta a luminilor de drum ori in aprinderea alternanta la intervale scurte a luminilor de incrucisare si a luminilor de drum.

ARTICOLUL 34

Exceptii

1. Indata ce apropierea unui vehicul prioritar este anuntata prin avertismente speciale luminoase si sonore ale acestui vehicul, toti participantii la circulatie trebuie sa elibereze trecerea si, la nevoie, sa opreasca.

2. Legislatiile nationale pot sa prevada ca conducatorii vehiculelor prioritare sa nu fie obligati, atunci cind circulatia lor este anuntata prin avertismente speciale ale vehiculului si cu conditia de a nu pune in pericol pe ceilalti participanti la circulatie, sa respecte in totalitate sau in parte dispozitiile prezentului cap. II, altele decit acelea ale paragrafului 2 al art. 6.

3. Legislatiile nationale pot stabili in ce masura personalul care lucreaza la construirea, repararea sau intretinerea drumului, inclusiv conducatorii utilajelor folosite la aceste lucrari, nu este obligat, cu exceptia luarii tuturor masurilor de prudenta necesare, sa respecte in timpul lucrului dispozitiile prezentului cap. II.

4. Pentru a depasi sau a trece pe linga utilajele care circula din sens opus vizate la paragraful 3 al prezentului articol in timp ce participa la lucrari de drum, conducatorii celorlalte vehicule pot, in masura necesara si cu conditia de a lua toate masurile de prudenta, sa nu respecte dispozitiile art. 11 si 12 ale conventiei.

CAPITOLUL III

Condițiile pe care trebuie să le îndeplinească automobilele și remorcile pentru a fi admise în circulație internațională

ARTICOLUL 35

Inmatricularea

1. a) Pentru a beneficia de dispozițiile convenției, orice automobil în circulație internațională și orice remorcă, alta decât o remorcă ușoară, cuplată la un automobil, trebuie să fie înmatriculată de o parte contractantă sau de una dintre subdiviziunile ei, iar conducătorul automobilului să pozeze un certificat valabil eliberat pentru a dovedi această înmatriculare, fie de către o autoritate competentă a acestei părți contractante sau de o subdiviziune a sa, fie, în numele părții contractante sau a subdiviziunii sale, de către o asociație pe care a autorizat-o în acest scop. Certificatul, denumit certificat de înmatriculare, cuprinde cel puțin:

- un număr de ordine, denumit număr de înmatriculare, a cărui compunere este prevăzută la anexa nr. 2 a convenției;

- data primei înmatriculări a vehiculului;

- numele complet și domiciliul titularului certificatului;

- numele sau marca de fabrică a constructorului vehiculului;

- numărul de ordine al șasiului (numărul de fabrică sau numărul de serie al constructorului);

- dacă este vorba de un vehicul destinat transportului de marfuri, greutatea maximă autorizată;

- perioada de valabilitate, în cazul în care nu este nelimitată.

Indicațiile trecute pe certificat sînt fie numai cu caractere latine ori cursive, denumite engleze, fie repetate în acest mod.

b) Partile contractante sau subdiviziunile lor pot să dispună ca pe certificatele eliberate pe teritoriul lor, anul de fabricație să fie trecut în locul datei primei înmatriculări.

2. Prin excepție de la dispozițiile paragrafului 1 al prezentului articol, un vehicul articulat, în timp ce se află în circulație internațională, va beneficia de dispozițiile convenției chiar dacă nu face obiectul decât al unei singure înmatriculări și al unui singur certificat pentru vehiculul tractor și semiremorcă ce îl compun.

3. Nimic din această convenție nu va putea fi interpretat ca limitînd dreptul părților contractante sau al subdiviziunilor lor de a cere, în cazul unui vehicul în circulație internațională ce nu este înmatriculat pe numele unei persoane care se găsește la bord, justificarea dreptului conducătorului la deținerea vehiculului.

4. Se recomandă ca partile contractante care n-au înființat încă un serviciu la nivel național sau regional să înregistreze vehiculele aflate în circulație și să centralizeze, pentru fiecare vehicul, datele înscrise pe fiecare certificat de înmatriculare.

ARTICOLUL 36

Numărul de înmatriculare

1. Orice automobil în circulație internațională trebuie să aibă în față și în spate un număr de înmatriculare; totuși, motocicletele nu sînt obligate să aibă acest număr decât în spate.

2. Orice remorcă înmatriculată trebuie, în circulație internațională, să aibă în spate un număr de înmatriculare. În cazul unui automobil care tractează una sau mai multe remorci, remorca sau ultima remorcă, dacă nu este înmatriculată, trebuie să poarte numărul de înmatriculare al vehiculului tractor.

3. Compunerea și modalitățile de aplicare a numărului de înmatriculare prevăzute în prezentul articol trebuie să fie conforme cu dispozițiile anexei nr. 2 a convenției.

ARTICOLUL 37

Semn distinctiv al statului de înmatriculare

1. Orice automobil în circulație internațională trebuie să aibă în spate, în afara de numărul de înmatriculare, un semn distinctiv al statului în care este înmatriculat.

2. Orice remorcă cuplată la un automobil și care trebuie, conform art. 36 al convenției, să aibă la spate un număr de înmatriculare, trebuie să poarte și semnul distinctiv al statului care a eliberat acest număr de înmatriculare. Dispozițiile prezentului paragraf se aplică chiar dacă remorca este înmatriculată într-un stat altul decât cel de înmatriculare a automobilului la care a fost cuplată; dacă remorca nu a fost înmatriculată, ea trebuie să aibă la spate semnul distinctiv al statului de înmatriculare a vehiculului tractor, cu excepția cazului în care circulă în acest stat.

3. Compunerea și modalitățile de aplicare a semnelor distinctiv prevăzute în prezentul articol trebuie să fie conforme cu dispozițiilor anexei nr. 3 a convenției.

ARTICOLUL 38

Elemente de identificare

Orice automobil și remorcă în circulație internațională trebuie să poarte elementele de identificare prevăzute la anexa nr. 4 a convenției.

ARTICOLUL 39

Prevederi tehnice

Orice automobil, remorca si ansamblu de vehicule in circulatie internationala trebuie sa indeplineasca conditiile din anexa nr. 5 a conventiei. Ele trebuie sa fie in stare buna de functionare.

ARTICOLUL 40

Dispozitie tranzitorie

Timp de 10 ani incepind cu data intrarii in vigoare a prezentei conventii, conform paragrafului 1 al art. 47, remorcile in circulatie internationala vor beneficia, oricare ar fi greutatea lor maxima autorizata, de dispozitiile conventiei, chiar daca nu sint inmatriculate.

CAPITOLUL IV

Conducatorii de automobile

ARTICOLUL 41

Valabilitatea permiselor de conducere

1. Partile contractante vor recunoaste:

a) orice permis redactat in limba lor sau intr-una din limbile lor ori, in cazul in care nu este redactat intr-o astfel de limba, insotit de o traducere certificata;

b) orice permis national conform dispozitiilor anexei nr. 6 a conventiei; sau

c) orice permis international conform dispozitiilor anexei nr. 7 a conventiei,

ca valabil pentru conducerea pe teritoriul lor a unui vehicul care intra in categoriile permisului, cu conditia ca permisul sa fie in curs de valabilitate si sa fi fost eliberat de o alta parte contractanta sau de una dintre subdiviziunile lor ori de catre o asociatie autorizata in acest scop de aceasta alta parte contractanta sau de una dintre subdiviziunile sale. Dispozitiile prezentului paragraf nu se aplica permiselor de elev conducator.

2. Cu toate dispozitiile paragrafului precedent:

a) cind valabilitatea permisului de conducere este subordonata, printr-o mentiune speciala, portului de catre cel interesat al unor aparate sau amenajari ale vehiculului in functie de invaliditatea conducatorului, permisul nu va fi recunoscut ca valabil decit daca aceste dispozitii sint respectate;

b) partile contractante pot refuza sa recunoasca valabilitatea pe teritoriul lor a oricarui permis de conducere al carui titular nu are 18 ani impliniti;

c) partile contractante pot refuza sa recunoasca valabilitatea pe teritoriul lor, pentru conducerea vehiculelor sau a ansamblului de vehicule din categoriile C, D si E, prevazute la anexele nr. 6 si 7 ale conventiei, a oricarui permis de conducere al carui titular nu are 21 ani impliniti.

3. Partile contractante se angajeaza sa ia masurile necesare pentru ca permisele nationale si internationale de conducere, prevazute la alin. a), b) si c) ale paragrafului 1 din prezentul articol, sa nu fie eliberate pe teritoriul lor fara o garantie temeinica a capacitatilor conducatorului si a aptitudinii sale fizice.

4. Pentru aplicarea paragrafului 1 si a paragrafului 2 alin. c) al prezentului articol:

a) automobilelor din categoria B vizate de anexele nr. 6 si 7 ale acestei conventii li se poate cupla o remorca usoara; poate, de asemenea, sa li se cupleze si o remorca a carei greutate maxima autorizata depaseste 750 kg, dar nu depaseste greutatea in gol a automobilului, daca totalul greutatilor maxime autorizate ale vehiculelor astfel cuplate nu depaseste 3.500 kg;

b) automobilelor din categoriile C si D vizate la anexele nr. 6 si 7 ale prezentei conventii li se poate cupla o remorca usoara, fara ca ansamblul astfel constituit sa inceteze a apartine categoriei C sau categoriei D.

5. Permisul international nu va putea fi eliberat decit detinatorului unui permis national, pentru eliberarea caruia vor fi indeplinite conditiile minime stabilite de conventie. El nu va trebui sa fie valabil mai mult decit permisul national corespunzator, al carui numar va trebui sa figureze pe permisul international.

6. Dispozitiile prezentului articol nu obliga partile contractante:

a) sa recunoasca valabilitatea permiselor, nationale sau internationale, care vor fi eliberate pe teritoriul unei alte parti contractante persoanelor care isi au resedinta pe teritoriul lor in momentul acestei eliberari sau a caror resedinta a fost transferata pe teritoriul lor dupa aceasta eliberare;

b) sa recunoasca valabilitatea permiselor aratate mai sus care vor fi eliberate conducatorilor a caror resedinta in momentul eliberarii nu se gasea pe teritoriul unde a fost eliberat permisul sau a caror resedinta a fost transferata, dupa eliberarea permisului, intr-un alt teritoriu.

ARTICOLUL 42

Suspendarea valabilitatii permiselor de conducere

1. Partile contractante sau subdiviziunile lor pot sa retraga unui conducator care comite pe teritoriul lor o infractiune ce atrage dupa sine retragerea permisului de conducere conform legislatiei lor, dreptul de a folosi pe teritoriul lor permisul de conducere, national sau international, al carui titular este. Intr-un astfel de caz, autoritatea competenta a partii contractante sau aceea a subdiviziunilor sale care a retras dreptul de a folosi permisul va putea:

a) sa retina permisul si sa-l pastreze pina la expirarea termenului pe timpul caruia dreptul de a folosi permisul este retras sau pina cind conducatorul paraseste teritoriul sau, daca aceasta plecare intervine inainte de expirarea termenului;

b) sa incunostiinteze despre retragerea dreptului de a folosi permisul autoritatea care a eliberat sau in numele careia a fost eliberat permisul;

c) daca este vorba de un permis international, sa aplice in locul stabilit in acest scop mentiunea ca permisul nu mai este valabil pe teritoriul sau;

d) in cazul in care n-a aplicat procedura de la alin. a) al prezentului paragraf, sa completeze comunicarea mentionata la alin. b) cerind autoritatii care a eliberat permisul sau in numele careia a fost eliberat sa-l instiinteze pe cel interesat de hotarirea luata impotriva sa.

2. Partile contractante se vor stradui sa aduca la cunostinta celor interesati hotaririle care le vor fi comunicate conform procedurii prevazute la paragraful 1 alin. d) al prezentului articol.

3. Nimic din aceasta conventie nu va putea fi interpretat ca interzicind partilor contractante sau uneia din subdiviziunile lor sa impiedice un conducator titular al unui permis de conducere, national sau international, sa conduca daca este evident sau dovedit ca starea lui nu-i permite sa conduca in conditii de siguranta sau daca dreptul de a conduce i-a fost retras in statul in care isi are resedinta.

ARTICOLUL 43

Dispozitii tranzitorii

Permisele internationale de conducere conforme prevederilor Conventiei asupra circulatiei rutiere, incheiata la Geneva la 19 septembrie 1949, eliberate in termen de 5 ani de la intrarea in vigoare a prezentei conventii conform paragrafului 1 al art. 47 al conventiei, vor fi asimilate, in aplicarea art. 41 si 42 ale conventiei, permiselor internationale de conducere prevazute de aceasta conventie.

CAPITOLUL V

Conditii pe care trebuie sa le indeplineasca bicicletele si motoretele pentru a fi admise in circulatie internationala

ARTICOLUL 44

1. In circulatie internationala bicicletele fara motor trebuie:

a) sa aiba o frina eficace;

b) sa fie echipate cu un claxon care sa fie auzit de la o distanta suficienta si sa nu aiba nici un alt avertizor sonor;

c) sa fie echipate cu un dispozitiv reflectorizant rosu in spate si cu dispozitive capabile sa emita o lumina alba sau galbena selectiv spre in fata si o lumina rosie spre in spate.

2. Pe teritoriul partilor contractante care, conform paragrafului 2 al art. 54 al conventiei, n-au facut o declaratie prin care sa asimileze motoretele motocicletelor, motoretele in circulatie internationala trebuie:

a) sa aiba doua frine independente;

b) sa fie echipate cu un claxon sau cu un alt avertizor sonor care poate fi auzit de la o distanta suficienta;

c) sa fie echipate cu un dispozitiv de esapament silentios eficace;

d) sa fie echipate cu dispozitive avind o lumina alba sau galbena selectiv in fata, precum si o lumina rosie sau un dispozitiv reflectorizant rosu in spate;

e) sa poarte marca de identificare prevazuta la anexa nr. 4 a conventiei.

3. Pe teritoriul partilor contractante care, conform paragrafului 2 al art. 54 din conventie, au facut o declaratie de asimilare a motoretelor, motocicletelor, conditiile pe care trebuie sa le indeplineasca motoretele pentru a fi admise in circulatie internationala sint cele stabilite pentru motociclete la anexa nr. 5 a conventiei.

CAPITOLUL VI

Dispozitii finale

ARTICOLUL 45

1. Prezenta conventie va fi deschisa, la sediul Organizatiei Natiunilor Unite din New York, semnarii, pina la 31 decembrie 1969, de catre toate statele membre ale Organizatiei Natiunilor Unite sau membre ale uneia dintre institutiile sale specializate ori Agentiei Internationale de Energie Atomica sau partilor la Statutul Curtii Internationale de Justitie si de catre oricare alt stat invitat de Adunarea generala a Organizatiei Natiunilor Unite sa devina parte la conventie.

2. Conventia este supusa ratificarii. Instrumentele de ratificare vor fi depuse pe linga secretarul general al Organizatiei Natiunilor Unite.

3. Conventia va ramine deschisa aderarii oricarui stat prevazut la paragraful 1 al prezentului articol. Instrumentele de aderare vor fi depuse pe linga secretarul general.

4. In momentul cind va semna conventia sau va depune instrumentul de ratificare ori de aderare, fiecare stat va face cunoscut secretarului general semnul distinctiv pe care il alege pentru a fi aplicat in circulatie internationala pe vehiculele inmatriculate, conform dispozitiilor anexei nr. 3 din conventie. Printr-o alta

incunostintare adresata secretarului general, orice stat poate schimba semnul distinctiv pe care l-a ales anterior.

ARTICOLUL 46

1. Orice stat va putea, in momentul in care va semna sau ratifica prezenta conventie ori va adera la ea, sau in orice alt moment ulterior sa declare, printr-o instiintare adresata secretarului general, ca conventia devine aplicabila tuturor teritoriilor sau numai unora dintre acestea care asigura relatiile internationale. Conventia va deveni aplicabila pe teritoriul sau teritoriile indicate in instiintare 30 de zile dupa data la care secretarul general va primi aceasta instiintare sau de la data intrarii in vigoare a conventiei pentru statul care adreseaza instiintarea, daca aceasta data este ulterioara precedentei.

2. Orice stat care face declaratia prevazuta la paragraful 1 al prezentului articol va putea, la orice data ulterioara, printr-o instiintare adresata secretarului general, sa declare ca conventia va inceta sa fie aplicabila pe acel teritoriu, iar conventia va inceta sa fie aplicabila pe acel teritoriu un an dupa data primirii acestei instiintari de secretarul general.

3. Orice stat care adreseaza o instiintare, conform paragrafului 1 al prezentului articol, va aduce la cunostinta secretarului general semnul sau semnele distinctive pe care le-a ales pentru a fi aplicate in circulatia internationala pe vehiculele care au fost inmatriculate pe teritoriul sau teritoriile lor, conform dispozitiilor anexei nr. 3 a conventiei. Printr-o alta instiintare adresata secretarului general, orice stat poate schimba un semn distinctiv pe care il alesese anterior.

ARTICOLUL 47

1. Prezenta conventie va intra in vigoare la 12 luni dupa data depunerii celui de-al cincisprezecelea instrument de ratificare sau de aderare.

2. Pentru fiecare stat care va ratifica conventia sau va adera la ea dupa depunerea celui de-al cincisprezecelea instrument de ratificare sau de aderare, conventia va intra in vigoare la 12 luni de la data depunerii, de acest stat, a instrumentului sau de ratificare sau de aderare.

ARTICOLUL 48

La intrarea sa in vigoare prezenta conventie va abroga si inlocui, in relatiile dintre partile contractante, Conventia internationala asupra circulatiei automobile si Conventia internationala asupra circulatiei rutiere, ambele semnate la Paris la 24 aprilie 1926, Conventia asupra reglementarii circulatiei automobile interamericane, deschisa semnarii la Washington la 15 decembrie 1943, si Conventia asupra circulatiei rutiere, deschisa semnarii la Geneva la 19 septembrie 1949.

ARTICOLUL 49

1. Dupa o perioada de un an de la data intrarii in vigoare a conventiei, orice parte contractanta va putea sa propuna unul sau mai multe amendamente la conventie. Textul oricarei propuneri de amendament, insotit de o expunere de motive, va fi adresat secretarului general, care il va comunica tuturor partilor contractante. Partile contractante vor avea posibilitatea sa anunte, in termen de 12 luni urmatoare datei acestei comunicari: a) daca accepta amendamentul; b) daca-l resping; ori c) daca doresc sa fie convocata o conferinta pentru a-l examina. Secretarul general va transmite si textul amendamentului propus tuturor statelor vizate la paragraful 1 al art. 45 din conventie.

2. a) Orice propunere de amendament care va fi comunicata conform dispozitiilor paragrafului precedent va fi considerata ca acceptata daca, in termenul de 12 luni sus-mentionat, cel putin o treime din partile contractante informeaza secretarul general fie ca resping amendamentul, fie ca doresc convocarea unei conferinte pentru a-l examina. Secretarul general va comunica tuturor partilor contractante orice acceptare sau respingere a amendamentului propus, precum si orice cerere de convocare a unei conferinte. Daca numarul total al respingerilor si al cererilor primite in termenul de 12 luni este inferior unei treimi din numarul total al partilor contractante, secretarul general va instiinta partile contractante ca amendamentul va intra in vigoare la 6 luni dupa expirarea termenului de 12 luni specificat la paragraful precedent pentru toate partile contractante, cu exceptia acelor care, in decursul termenului respectiv, au respins amendamentul sau au cerut convocarea unei conferinte pentru a-l examina.

b) Orice parte contractanta care, in decursul termenului de 12 luni, va respinge o propunere de amendament sau va cere convocarea unei conferinte pentru a-l examina, va putea, in orice moment dupa expirarea acestui termen, sa instiinteze secretarul general ca accepta amendamentul, iar secretarul general va comunica aceasta tuturor celorlalte parti contractante. Amendamentul va intra in vigoare, pentru partile contractante care vor anunta acceptarea, la 6 luni dupa ce secretarul general va primi instiintarea lor.

3. Daca un amendament propus n-a fost acceptat conform paragrafului 2 al prezentului articol si daca, in termenul de 12 luni specificat la paragraful 1 al prezentului articol, mai putin de jumatate din numarul total al partilor contractante informeaza secretarul general ca resping amendamentul propus si ca cel putin o treime din numarul total al partilor contractante dar nu mai putin de zece, il informeaza ca accepta sau ca doresc convocarea unei conferinte pentru a-l examina, secretarul general va convoca o conferinta in vederea

examinării amendamentului propus sau a oricărei alte propuneri cu care va fi sesizat în conformitate cu paragraful 4 al prezentului articol.

4. Dacă o conferință este convocată conform dispozițiilor paragrafului 3 al prezentului articol, secretarul general va invita toate statele vizate la paragraful 1 al art. 45 al convenției. El va cere tuturor statelor invitate la conferință să-i prezinte, cel mai târziu în 6 luni înainte de data deschiderii, orice propunere care ar dori să fie examinată de această conferință în afara de amendamentul propus și va comunica aceste propuneri, cu cel puțin 3 luni înainte de data deschiderii conferinței, tuturor statelor invitate la conferință.

5. a) Orice amendament la convenție va fi considerat acceptat dacă a fost adoptat cu o majoritate de două treimi a statelor reprezentate la conferință, cu condiția ca această majoritate să reprezinte cel puțin două treimi din numărul partilor contractante reprezentate la conferință. Secretarul general va încunostiința tuturor partilor contractante despre adoptarea amendamentului și acesta va intra în vigoare la 12 luni de la data acestei instiințări pentru toate partile contractante, cu excepția acelor care, în auzul acestui termen, vor instiința secretarul general ca resping amendamentul.

b) Orice parte contractantă care va respinge un amendament în termenul de 12 luni va putea, în orice moment, să instiințeze secretarul general ca îl accepta, iar secretarul general va comunica această instiințare tuturor celorlalte parti contractante. Amendamentul va intra în vigoare, pentru partea contractantă care va instiința acceptarea sa, la 6 luni după data la care secretarul general va primi instiințarea sau la sfârșitul termenului de 12 luni, dacă data este posterioară precedentei.

6. Dacă propunerea de amendament nu se consideră acceptată, conform paragrafului 2 al prezentului articol, și dacă condițiile prevăzute la paragraful 3 al prezentului articol pentru convocarea unei conferințe nu sînt îndeplinite, propunerea de amendament va fi considerată respinsă.

ARTICOLUL 50

Orice parte contractantă va putea declara nulă prezenta convenție printr-o instiințare scrisă adresată secretarului general. Declarația va avea efect la un an de la data la care secretarul general va primi instiințarea.

ARTICOLUL 51

Prezenta convenție va înceta de a fi în vigoare dacă numărul partilor contractante este inferior lui cinci în timpul unei perioade oarecare de 12 luni consecutive.

ARTICOLUL 52

Orice diferend între două sau mai multe parti contractante privind interpretarea sau aplicarea convenției, pe care partile nu ar putea să le reglementeze pe cale de tratative sau într-un alt mod, va putea fi adus, la cererea oricăreia dintre partile contractante interesate, în fața Curții Internaționale de Justiție, pentru a fi rezolvat de aceasta.

ARTICOLUL 53

Nici o dispoziție a convenției nu va fi interpretată ca interzicînd unei parti contractante să ia măsurile corespunzătoare cu dispozițiile Cartei Națiunilor Unite și limitate la cerințele situației pe care le apreciază necesare pentru siguranța sa externă sau internă.

ARTICOLUL 54

1. Orice stat va putea, în momentul în care va semna convenția sau va depune instrumentul de ratificare sau de aderare, să declare că nu se consideră legat de art. 52 al convenției. Celelalte parti contractante nu vor fi legate de art. 52 față de oricare dintre partile contractante care va face o astfel de declarație.

2. În momentul în care depune instrumentul de ratificare sau de aderare, orice stat poate să declare, prin instiințare adresată secretarului general, că va asimila motoarele motocicletelor în scopul aplicării convenției (art. 1. n).

În orice moment un stat va putea ulterior, printr-o instiințare trimisă secretarului general, să-și retragă declarația.

3. Declarațiile prevăzute la paragraful 2 al prezentului articol vor intra în vigoare la 6 luni după data la care secretarul general va primi instiințarea sau la data la care convenția va intra în vigoare pentru statul care va face declarație dacă această dată este posterioară precedentei.

4. Orice modificare a unui semn distinctiv ales anterior, instiințată conform paragrafului 4 al art. 45 sau paragrafului 3 al art. 46 din convenție, va intra în vigoare la 3 luni după data la care secretarul general va primi instiințarea.

5. Rezervele la prezenta convenție și la anexele sale, altele decît cele prevăzute la paragraful 1 al prezentului articol, sînt permise cu condiția să fie formulate în scris și, dacă au fost formulate înainte de depunerea instrumentului de ratificare sau de aderare, să fie confirmate prin acest instrument. Secretarul general va comunica aceste rezerve tuturor statelor prevăzute la paragraful 1 al art. 45 din convenție.

6. Orice parte contractanta care va formula o rezerva sau va face o declaratie in conformitate cu paragrafele 1 si 4 ale prezentului articol va putea, in orice moment, sa o retraga printr-o instiintare adresata secretarului general.

7. Orice rezerva facuta conform paragrafului 5 al prezentului articol:

a) modifica, pentru partea contractanta care a formulat acea rezerva, dispozitiile conventiei asupra carora poarta rezerva, in limitele acesteia;

b) modifica aceste dispozitii in aceleasi limite pentru celelalte parti contractante in ce priveste relatiile lor cu partea contractanta care a facut cunoscuta rezerva.

ARTICOLUL 55

In afara declaratiilor, instiintarilor si comunicarilor prevazute la art. 49 si 54 ale conventiei, secretarul general va aduce la cunostinta tuturor statelor vizate la paragraful 1 al art. 45:

a) semnaturile, ratificarile si aderarile, conform art. 45;

b) instiintarile si declaratiile, conform paragrafului 4 al art. 45 si art. 46;

c) datele de intrare in vigoare a conventiei, in virtutea art. 47;

d) data intrarii in vigoare a amendamentelor la conventie, conform paragrafelor 2 si 5 ale art. 49;

e) declararea nulitatii, conform art. 50;

f) abrogarea conventiei, conform art. 51.

ARTICOLUL 56

Originalul conventiei, intocmit intr-un singur exemplar in limbile engleza, chineza, spaniola, franceza si rusa, toate cele cinci texte fiind la fel de valabile, va fi depus pe linga secretarul general al Organizatiei Natiunilor Unite, care va transmite copii certificate conforme tuturor statelor vizate la paragraful 1 al art. 45 din conventie.

Pentru care imputernicitii, legal autorizati de guvernele lor, au semnat conventia.

Incheiata la Viena, in a 8-a zi a lunii noiembrie 1968.

ANEXA Nr. 1

Exceptii de la obligatia de a admite in circulatie internationala automobilele si remorcile

1. Partile contractante pot sa nu admita in circulatie internationala pe teritoriul lor automobilele, remorcile si ansamblurile de vehicule a caror greutate, totala sau pe osie, ori ale caror dimensiuni depasesc limitele stabilite de legislatia nationala pentru vehiculele inmatriculate pe teritoriul lor. Partile contractante pe teritoriul carora are loc o circulatie internationala de vehicule grele se vor stradui sa incheie acorduri regionale care sa permita, in circulatie internationala, accesul pe drumurile regiunii, cu exceptia unor drumuri de importanta redusa, a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule ale caror greutate si dimensiuni nu depasesc limitele fixate prin aceste acorduri.

2. Pentru aplicarea paragrafului 1 al prezentei anexe, nu vor fi considerate ca depasire a latimii maxime autorizate proeminente:

a) pneurilor in apropierea punctului lor de contact cu solul si a legaturilor cu indicatoarele de presiune a pneurilor;

b) dispozitivelor antiderapante ce vor li montate pe roti;

c) oglinzilor retrovizoare construite astfel incit sa poata, ca urmare a unei apasari moderate, sa cedeze in ambele sensuri pentru a nu trece peste latimea maxima autorizata;

d) indicatoarelor de directie laterale si luminilor de gabarit, cu conditia ca proeminente sa nu fie mai mare de citiva centimetri;

e) sigiliilor vamale aplicate pe incarcatura si dispozitivelor de fixare si protectie a acestor sigilii.

3. Partile contractante pot sa nu admita in circulatie internationala pe teritoriul lor urmatoarele ansambluri de vehicule, in masura in care legislatia lor nationala interzice circulatia unor astfel de ansambluri:

a) motociclete cu remorci;

b) ansambluri constituite dintr-un automobil si multe remorci;

c) vehicule articulate destinate transportului de persoane.

4. Partile contractante pot sa nu admita in circulatie internationala pe teritoriul lor automobilele si remorcile care beneficiaza de exceptii conform paragrafului 60 al anexei nr. 5 a conventiei.

5. Partile contractante pot sa nu admita in circulatie internationala pe teritoriul lor motoretele si motocicletele al caror conducator si, daca e cazul, pasager nu este echipat cu cască de protectie.

6. Partile contractante pot sa conditioneze admiterea in circulatie internationala pe teritoriul lor a oricarui automobil, altul decit o motoreta sau o motocicletă cu doua roti fara atas, de prezenta la bordul automobilului a unui dispozitiv, prevazut la paragraful 56 al anexei nr. 5 a conventiei, si destinat, in caz de oprire pe partea carosabila, sa anunte pericolul pe care-l constituie vehiculul astfel oprit.

7. Partile contractante pot sa conditioneze admiterea in circulatie internationala, pe anumite drumuri grele sau in anumite regiuni cu relief greu de pe teritoriul lor, a automobilelor a caror greutate maxima autorizata

depaseste 3.500 kg, de respectarea dispozitiilor speciale impuse de legislatia lor nationala pentru admiterea pe aceste drumuri sau in aceste regiuni a vehiculelor cu aceeasi greutate maxima autorizata pe care le-a inmatriculat.

8. Partile contractante pot sa nu admita in circulatie internationala pe teritoriul lor orice automobil prevazut cu lumini de incrucisare asimetrice atunci cind reglarea fascicolelor nu este adaptata sensului circulatiei de pe teritoriul lor.

9. Partile contractante pot sa nu admita in circulatie internationala pe teritoriul lor orice automobil sau remorca atasata unui automobil care ar purta un semn distinctiv, altul decit acela prevazut pentru acest vehicul la art. 37 al conventiei.

ANEXA Nr. 2

Numarul de inmatriculare al automobilelor si remorcilor in circulatie internationala

1. Numarul de inmatriculare prevazut la art. 35 si 36 ale conventiei trebuie sa fie compus fie din cifre, fie din cifre si litere. Cifrele trebuie sa fie arabe, iar literele cu caractere latine majuscule. Totusi, pot fi utilizate si alte cifre sau caractere, dar numarul de inmatriculare trebuie atunci sa fie repetat in cifre arabe si in caractere latine majuscule.

2. Numarul de inmatriculare trebuie sa fie compus si aplicat in asa fel incit sa fie vizibil pe timp senin de la o distanta de minimum 40 m, de un observator asezat pe axa vehiculului, iar vehiculul oprit. Partile contractante pot, pentru vehiculele pe care le inmatriculeaza, sa reduca aceasta distanta minima de lizibilitate pentru motociclete si categoriile speciale de automobile carora ar fi dificil sa dea numerelor de inmatriculare dimensiuni suficiente pentru a fi lizibile de la 40 m.

3. In cazul in care numarul de inmatriculare este aplicat pe o placa speciala aceasta trebuie sa fie plana si fixata intr-o pozitie verticala sau aproape verticala si perpendiculara pe planul longitudinal median al vehiculului. In cazul in care numarul este aplicat sau scris pe vehicul, suprafata pe care este fixat sau scris trebuie sa fie plana si verticala, precum si perpendiculara pe planul longitudinal median al vehiculului.

4. Cu exceptia dispozitiilor paragrafului 5 al art. 32, placa sau suprafata pe care este fixat sau scris numarul de inmatriculare poate fi dintr-un material reflectorizant.

ANEXA Nr. 3

Semnul distinctiv al automobilelor si remorcilor in circulatie internationala

1. Semnul distinctiv prevazut la art. 37 al conventiei trebuie sa fie compus din una pina la trei litere cu caractere latine majuscule. Literele vor avea o inaltime minima de 0,08 m, iar scrisul o grosime de cel putin 0,01 m. Literele vor fi scrise cu negru pe fond alb, avind forma unei elipse cu axa mare orizontala.

2. Cind semnul distinctiv nu are decit o singura litera, axa mare a elipsei poate fi verticala.

3. Semnul distinctiv nu trebuie sa fie incorporat in numarul de inmatriculare si nici fixat in asa fel incit sa poata fi confundat cu acesta din urma sau sa dauneze asupra lizibilitatii sale.

4. Pe motociclete si pe remorcile lor, dimensiunile axelor elipsei vor fi de cel putin 0,175 m si respectiv 0,115 m. Pe celelalte automobile si pe remorcile lor, dimensiunile axelor elipsei vor fi de cel putin:

a) 0,24 m si 0,145 m, daca semnul distinctiv are 3 litere;

b) 0,175 m si 0,115 m, daca semnul distinctiv are mai putin de 3 litere.

5. Dispozitiile paragrafului 3 al anexei nr. 2 se aplica la fixarea semnului distinctiv pe vehicule.

ANEXA Nr. 4

Elemente de identificare a automobilelor si remorcilor in circulatie internationala

1. Elementele de identificare cuprind:

a) Pentru automobile:

i) numele sau marca constructorului vehiculului;

ii) pe sasiu sau, in lipsa acestuia, pe caroserie numarul de fabricatie sau numarul de serie al constructorului;

iii) pe motor, numarul de fabricatie al motorului, atunci cind un astfel de numar este aplicat de constructor.

b) Pentru remorci, indicatiile mentionate la alin. i) si ii) de mai sus;

c) Pentru motorete, indicarea capacitatii cilindrice si literele "CM".

2. Elementele mentionate la paragraful 1 al prezentei anexe trebuie sa fie plasate in locuri accesibile si usor de citit; in plus, ele trebuie sa fie greu de modificat sau de inlaturat. Literele si cifrele incluse in semne vor fi numai cu caractere latine sau cursive denumite engleze si in cifre arabe, fie repetate in acest mod.

ANEXA Nr. 5

Conditii tehnice pentru automobile si remorci

1. Partile contractante care, conform art. 1 alin. n) al conventiei, au declarat ca vor sa asimileze motocicletelor vehiculele cu 3 roti a caror greutate in gol nu depaseste 400 kg, trebuie sa supuna acestea din urma regulilor stabilite in prezenta anexa fie pentru motociclete, fie pentru celelalte automobile.

2. In sensul prezentei anexe, termenul remorca nu se aplica decit remorcilor destinate a fi cuplate la un automobil.

3. Cu exceptia dispozitiilor paragrafului 2 a) al art. 3 din conventie, orice parte contractanta poate, pentru automobilele pe care le inmatriculeaza si pentru remorcile pe care le admite in circulatie potrivit legislatiei nationale, sa impuna prevederi care sa completeze dispozitiile prezentei anexe ori sa fie mai severe decit acestea.

CAPITOLUL I

Frinarea

4. In sensul prezentului capitol:

a) termenul roti ale unei osii inseamna rotile simetrice sau aproape simetrice, in raport cu planul longitudinal median al vehiculului, chiar daca nu sint asezate pe aceeasi osie (o osie tandem este socotita ca doua osii);

b) termenul frina de serviciu inseamna dispozitivul utilizat in mod normal pentru a reduce viteza si a opri vehiculul;

c) termenul frina de stationare inseamna dispozitivul utilizat pentru a mentine, in absenta conducatorului, vehiculul imobil sau, in cazul unei remorci, remorca atunci cind aceasta este decuplata;

d) termenul frina de ajutor inseamna dispozitivul destinat sa reduca viteza si sa opreasca vehiculul in caz de defectare a frinei de serviciu.

A. Frinarea automobilelor altele decit motocicletele

5. Orice automobil, altul decit o motocicleta, trebuie sa fie echipat cu frine care pot fi actionate cu usurinta de catre conducatorul asezat la locul de conducere. Aceste frine trebuie sa asigure cele trei functii ale frinarii, astfel:

a) o frina de serviciu care sa permita reducerea vitezei si oprirea vehiculului in mod sigur, rapid si eficace, indiferent de conditiile incarcaturii si de gradul de inclinare a drumului pe care circula;

b) o frina de stationare care sa permita mentinerea vehiculului imobil, oricare ar fi conditiile de incarcare, la o inclinare a drumului de 16%, suprafetele active ale frinei ramainind in pozitia de frinare prin intermediul unui dispozitiv care actioneaza mecanic;

c) o frina de ajutor care sa permita reducerea vitezei si oprirea vehiculului, oricare ar fi conditiile incarcaturii, pe o distanta rezonabila, chiar in caz de defectare a frinei de serviciu.

6. Cu exceptia dispozitiilor paragrafului 5 al prezentei anexe, dispozitivele care asigura cele trei functii ale frinarii (frina de serviciu, frina de ajutor si frina de stationare) pot avea parti comune; combinarea comenzilor nu este admisa decit cu conditia sa existe cel putin doua comenzi distincte.

7. Frina de serviciu trebuie sa actioneze asupra tuturor rotilor vehiculului; totusi, in cazul vehiculelor care au mai mult de doua osii, rotile unei osii pot sa nu fie frinate.

8. Frina de ajutor trebuie sa actioneze asupra unei roti cel putin de fiecare parte a planului longitudinal median al vehiculului; aceeasi dispozitie se aplica frinei de stationare.

9. Frina de serviciu si frina de stationare trebuie sa actioneze asupra suprafetelor de frinare conectate la roti in mod permanent, prin intermediul unor piese suficient de rezistente.

10. Nici o suprafata frinata nu trebuie sa fie decuplata de roti. Totusi, o astfel de decuplare este admisa pentru anumite suprafete frinate, cu conditia:

a) sa fie doar momentana, ca de exemplu in timpul schimbarii vitezelor;

b) atit timp cit actioneaza asupra frinei de stationare, sa nu fie posibila decuplarea fara interventia conducatorului, si

c) atit timp cit actioneaza asupra frinei de serviciu sau de ajutor, actiunea de frinare continua sa se poata exercita cu eficacitatea prescisa la paragraful 5 al acestei anexe.

B. Frinarea remorcilor

11. Cu exceptia dispozitiilor paragrafului 17 c) al prezentei anexe, orice remorca alta decit o remorca usoara trebuie sa fie prevazuta cu frine, si anume:

a) o frina de serviciu care sa permita reducerea vitezei si oprirea sigura, rapida si eficace, oricare ar fi conditiile incarcaturii si gradul de inclinare a drumului pe care circula;

b) o frina de stationare care sa permita mentinerea vehiculului imobil, oricare ar fi conditiile incarcaturii, pe o inclinare de 16%, suprafetele active ale frinei ramainind mentinute in pozitie de frinare prin intermediul unui dispozitiv cu actiune pur mecanica. Prezenta dispozitie nu se aplica remorcilor care nu pot fi decuplate de vehiculul tragator fara ajutorul uneltelor, cu conditia ca cerintele referitoare la frina de stationare sa fie

respectate pentru ansamblul de vehicule.

12. Dispozitivele care asigura cele doua functii ale frinarii (serviciu si stationare) pot avea parti comune.

13. Frina de serviciu trebuie sa actioneze asupra tuturor rotilor remorcii.

14. Frina de serviciu trebuie sa poata fi pusa in functiune prin comanda frinei de serviciu a vehiculului tragaror; totusi, daca greutatea maxima autorizata a remorcii nu depaseste 3.500 kg, frina poate fi conceputa pentru a nu fi pusa in actiune, in timpul mersului, decit prin simpla apropiere a remorcii de vehiculul tragaror (frinare prin inertie).

15. Frina de serviciu si frina de stationare trebuie sa actioneze asupra suprafetelor frinate conectate la roti in mod permanent prin intermediul unor piese suficient de rezistente.

16. Dispozitivele de frinare trebuie sa fie astfel incit sa asigure oprirea automata a remorcii in caz de rupere a dispozitivului de cuplare in timpul mersului. Totusi, aceasta dispozitie nu se aplica remorcilor cu o osie sau cu doua osii cu distanta intre ele de mai putin de 1 m, cu conditia ca greutatea lor maxima autorizata sa nu depaseasca 1.500 kg si, cu exceptia semiremorcilor, sa fie prevazute, pe langa un dispozitiv de cuplare, cu o legatura secundara prevazuta la paragraful 58 al acestei anexe.

C. Frinarea ansamblurilor de vehicule

17. In afara dispozitiilor de la lit. A si B ale prezentului capitol referitoare la vehiculele izolate (automobil si remorci), prevederile de mai jos se vor aplica ansamblurilor acestor vehicule:

a) dispozitivele de frinare montate pe fiecare din vehiculele care compun ansamblul trebuie sa fie corespunzatoare;

b) actiunea frinei de serviciu trebuie sa fie repartizata corespunzator si sincronizata intre vehiculele care compun ansamblul;

c) greutatea maxima autorizata a unei remorci neprevazuta cu frina de serviciu nu trebuie sa depaseasca jumatatea totalului greutatii in gol a vehiculului tragaror si a greutatii conducatorului.

D. Frinarea motocicletelor

18. a) Orice motocicletă trebuie să fie prevăzută cu două dispozitive de frinare, care să actioneze unul cel puțin asupra rotii sau roților din spate, iar celălalt cel puțin asupra rotii sau roților din față; dacă unei motociclete i se adaugă un atas, frinarea rotii atasului nu este cerută. Aceste dispozitive de frinare trebuie să permită reducerea vitezei și oprirea motocicletei într-un mod sigur, rapid și eficient, oricare ar fi condițiile sale de încărcare și declivitatea drumului pe care circula.

b) In afara dispozitivelor prevazute la alin. a) al prezentului paragraf, motocicletele cu trei roti simetrice in raport cu planul longitudinal median al vehiculului trebuie sa fie prevazute cu o frina de stationare care sa corespunda conditiilor de la alin. b) al paragrafului 5 al acestei anexe.

CAPITOLUL II

Lumini si dispozitive reflectorizante

19. In sensul prezentului capitol, termenul:

lumina de drum este lumina vehiculului care serveste la iluminarea drumului pe o mare distanta in fata vehiculului;

lumina de intalnire este lumina vehiculului care serveste la iluminarea drumului in fata, fara sa orbeasca sau sa stinjeneasca pe conducatorii care vin din sens invers, precum si pe ceilalti participanti la circulatie;

lumina de pozitie fata este lumina care serveste la indicarea prezentei si a latimii acestui vehicul vazut din fata;

lumina de pozitie spate este lumina care serveste la indicarea prezentei si a latimii acestui vehicul vazut din spate;

lumina de frinare este lumina care serveste a semnala celorlalti participanti la circulatie ce se gasesc in spatele acestui vehicul ca conducatorul sau actioneaza frina de serviciu;

lumina de ceata este lumina care serveste la imbunatatirea iluminarii drumului in caz de ceata, ninsoare, furtuna sau nor de praf;

lumina de mers inapoi este lumina care serveste la iluminarea drumului in spatele acestui vehicul si la avertizarea celorlalti participanti la circulatie ca vehiculul merge inapoi sau este pe punctul de a merge inapoi;

lumina indicatoare de directie este lumina care serveste a indica celorlalti participanti la circulatie ca conducatorul are intentia sa schimbe directia spre dreapta sau spre stinga;

catodiodtru este un dispozitiv care serveste la indicarea prezentei unui vehicul prin reflectarea luminii care emana de la o sursa luminoasa independenta de acest vehicul, observatorul fiind asezat in apropierea acelei surse luminoase;

suprafata iluminata este pentru lumini suprafata vizibila de iesire a luminii emise, iar pentru catadiodtri suprafata vizibil reflectorizanta.

20. Culorile luminilor prevazute in prezentul capitol trebuie sa fie, pe cit posibil, conforme definitiilor date in suplimentul la aceasta anexa.

21. Cu exceptia motocicletelor, orice automobil care depaseste in linie dreapta viteza de 40 km/h trebuie

sa fie echipat in fata cu un numar pereche de lumini de drum albe sau galbene selectiv capabile sa ilumineze, in mod eficace, drumul, noaptea, pe timp senin, pe o distanta de cel putin 100 m in fata vehiculului. Limitele exterioare ale suprafetei iluminate de luminile de drum nu trebuie in nici un caz sa fie situate mai aproape de extremitatea latimii vehiculului decat marginile exterioare ale suprafetei iluminate de luminile de intalnire.

22. Cu exceptia motocicletelor, orice automobil care depaseste in linie dreapta viteza de 10 km/h trebuie sa fie echipat in fata cu doua lumini de intalnire albe sau galbene selectiv capabile sa ilumineze, in mod eficace, drumul, noaptea, pe timp senin, pe o distanta de cel putin 40 m in fata vehiculului. De fiecare parte, punctul suprafetei iluminate cel mai indepartat de planul longitudinal median al vehiculului nu trebuie sa se afle la mai mult de 0,40 m de extremitatea latimii vehiculului. Un automobil nu trebuie sa fie prevazut cu mai mult de doua lumini de intalnire. Acestea trebuie sa fie reglate pentru a fi conforme definitiei de la paragraful 19 al acestei anexe.

23. Orice automobil, altul decat o motocicletă fara atas, trebuie sa fie echipat in fata cu doua lumini de pozitie albe; totusi, se admite galbenul selectiv pentru luminile de pozitie din fata inglobate in luminile de drum sau in luminile de intalnire care emit fascicule de lumina galben selectiv. Aceste lumini de pozitie, atunci cind sint singurele lumini aprinse in fata, trebuie sa fie vizibile, noaptea, pe timp senin, de la o distanta de cel putin 300 m, fara a orbi sau stinjeni pe ceilalti participanti la circulatie. De fiecare parte, punctul suprafetei iluminate cel mai indepartat de planul longitudinal median al vehiculului nu trebuie sa se gaseasca la mai mult de 0,40 m de marginea vehiculului.

24. a) Orice automobil, altul decat o motocicletă cu doua roti fara atas, trebuie sa fie echipat la spate cu un numar pereche de lumini de pozitie rosii vizibile noaptea, pe timp senin, de la o distanta de cel putin 300 m, fara a orbi sau stinjeni pe ceilalti participanti la circulatie. De fiecare parte, punctul suprafetei iluminate cel mai indepartat de planul longitudinal median al vehiculului nu trebuie sa se gaseasca la mai mult de 0,40 m de marginea vehiculului.

b) Orice remorca trebuie sa fie echipata la spate cu un numar pereche de lumini de pozitie rosii vizibile noaptea, pe timp senin, de la o distanta de cel putin 300 m, fara a orbi sau stinjeni pe ceilalti participanti la circulatie. De fiecare parte, punctul suprafetei iluminate cel mai indepartat de planul longitudinal median al remorcii nu trebuie sa se gaseasca la mai mult de 0,40 m de marginea remorcii. Totusi remorcile a caror latime nu depaseste 0,80 m pot sa nu fie echipate decat cu o singura lumina daca sint cuplate la o motocicletă cu doua roti fara atas.

25. Orice automobil sau remorca ce poarta la spate un numar de inmatriculare trebuie sa fie echipat cu un dispozitiv de iluminare a acestui numar astfel incit, cind este iluminat de dispozitiv, sa fie lizibil noaptea, pe timp senin, vehiculul fiind oprit, de la o distanta de 20 m din spatele vehiculului; orice parte contractanta poate sa reduca aceasta distanta minima de lizibilitate pe timpul noptii in aceeasi proportie si pentru aceleasi vehicule pentru care va reduce, conform paragrafului 2 al anexei nr. 2 a conventiei, distanta minima de lizibilitate pe timp de zi.

26. La orice automobil (inclusiv motocicletele) si la orice ansamblu constituit dintr-un vehicul automobil si una sau mai multe remorci, legaturile electrice trebuie sa fie astfel incit luminile de drum, de intalnire, de ceata, de pozitie din fata si dispozitivul prevazut la paragraful 25, sa nu poata fi puse in functiune decat atunci cind luminile de pozitie ale automobilului sau ale ansamblului de vehicule situate cel mai in spate, sint aprinse.

Totusi, aceasta conditie nu este obligatorie pentru luminile de drum sau pentru luminile de intalnire atunci cind sint folosite pentru a da avertismente luminoase conform paragrafului 5 al art. 33 al conventiei. Mai mult, legaturile electrice trebuie sa fie in asa fel realizate incit luminile de pozitie din fata sa fie totdeauna aprinse atunci cind cele de intalnire, de drum sau de ceata sint aprinse.

27. Orice automobil, altul decat o motocicletă cu doua roti fara atas, trebuie sa fie echipat la spate cu cel putin doi catadioptri rosii a caror forma sa nu fie triunghiulara. De fiecare parte, punctul suprafetei luminoase cel mai indepartat al planului longitudinal median al vehiculului nu trebuie sa se gaseasca la mai mult de 0,40 m de marginea vehiculului. Catadioptrii trebuie sa fie vizibili pentru conducatorul unui vehicul noaptea, pe timp senin, de la o distanta de cel putin 150 m, atunci cind sint iluminati de luminile de drum ale acestui vehicul.

28. Orice remorca trebuie sa fie prevazuta la spate cu cel putin, doi catadioptri rosii. Acestia trebuie sa aiba forma unui triunghi echilateral cu un virf in sus si o latura orizontala si ale caror laturi sa aiba cel putin 0,15 m si cel mult 0,20 m; nici o lumina de semnalizare nu trebuie sa fie instalata in interiorul triunghiului. Acesti catadioptri trebuie sa corespunda conditiei de vizibilitate fixata la paragraful 27 de mai sus. De fiecare parte, punctul suprafetei luminoase cel mai indepartat al planului longitudinal median al remorcii nu trebuie sa se gaseasca la mai mult de 0,40 m de marginea remorcii. Totusi, remorcile a caror latime nu depaseste 0,80 m pot sa nu fie prevazute decat cu un singur catadioptru daca sint cuplate la o motocicletă fara atas.

29. Orice remorca trebuie sa fie prevazuta in fata cu doi catadioptri albi a caror forma sa nu fie triunghiulara. Ei trebuie sa indeplineasca conditiile de amplasare si vizibilitate stabilite la paragraful 27 de mai sus.

30. O remorca cu latimea de peste 1,60 m trebuie sa fie prevazuta in fata cu doua lumini de pozitie albe. Luminile de pozitie trebuie sa fie plasate cit mai aproape posibil de marginea remorcii si in orice caz in asa fel incit punctul suprafetei luminoase cel mai indepartat de planul longitudinal median al remorcii sa nu se gaseasca la mai mult de 0,15 m de aceste margini.

31. Cu exceptia motocicletelor cu doua roti, cu sau fara atas, orice automobil care depaseste in linie

dreapta viteza de 25 km/h trebuie sa fie prevazut in spate cu doua lumini de frinare de culoare rosie a caror intensitate luminoasa sa fie net superioara aceleia a luminilor de pozitie din spate. Aceeasi dispozitie se aplica oricarei remorci ce constituie ultimul vehicul al unui ansamblu de vehicule; totusi, nici o lumina de frinare nu este necesara in cazul remorcilor mici ale caror dimensiuni sint astfel incit permit luminilor de frinare ale vehiculului tragator sa fie vizibile.

32. Cu exceptia posibilitatii pentru partile contractante care, conform paragrafului 2 al art. 54 al conventiei, vor declara ca asimileaza motoretele motocicletelor, de a scuti motoretele in total sau in parte de aceste obligatii:

a) orice motocicletă cu sau fara atas trebuie sa fie prevazuta cu o lumina de intalnire care sa corespunda conditiilor referitoare la culoare si vizibilitate stabilite la paragraful 22 de mai sus;

b) orice motocicletă cu sau fara atas, care depaseste in linie dreapta viteza de 40 km/h, trebuie sa fie echipata, in afara de lumina de intalnire, cu cel putin o lumina de drum care sa corespunda dispozitiilor de culoare si vizibilitate stabilite la paragraful 21 de mai sus. Daca aceasta motocicletă are mai multe lumini de drum, acestea trebuie sa fie situate cit mai aproape posibil una de alta;

c) o motocicletă cu doua roti, cu sau fara atas, nu trebuie sa fie echipata cu mai mult de o lumina de intalnire si cu mai mult de doua lumini de drum.

33. Orice motocicletă cu doua roti fara atas poate fi prevazuta in fata cu una sau doua lumini de pozitie care sa indeplineasca conditiile de culoare si vizibilitate stabilite la paragraful 23 de mai sus. Daca aceasta motocicletă are doua lumini de pozitie in fata, acestea trebuie sa fie situate cit mai aproape posibil una de alta. O motocicletă cu doua roti fara atas nu trebuie sa aiba mai mult de doua lumini de pozitie in fata.

34. Orice motocicletă fara atas trebuie sa fie echipata la spate cu o lumina de pozitie care sa corespunda conditiilor de culoare si vizibilitate stabilite la paragraful 24 a) de mai sus.

35. Orice motocicletă fara atas trebuie sa fie prevazuta la spate cu un catadioptu care sa satisfaca conditiile de culoare si vizibilitate stabilite la paragraful 27 de mai sus.

36. Cu exceptia posibilitatii pentru partile contractante care, conform paragrafului 2 al art. 54 al conventiei, vor declara ca asimileaza motoretele motocicletelor, de a scuti de aceasta obligatie motoretele cu sau fara atas, orice motocicletă cu sau fara atas trebuie sa fie prevazuta cu o lumina de frinare care sa satisfaca dispozitiile paragrafului 31 de mai sus.

37. Cu exceptia dispozitiilor relative la lumini si dispozitive prevazute pentru motocicletele fara atas, orice atas cuplat la o motocicletă cu doua roti trebuie sa fie echipat in fata cu o lumina de pozitie care sa satisfaca conditiile de culoare si vizibilitate stabilite la paragraful 23 de mai sus, iar in spate cu o lumina de pozitie care sa satisfaca conditiile de culoare si vizibilitate stabilite la paragraful 24 a) de mai sus si cu un catadioptu care sa corespunda conditiilor de culoare si vizibilitate prevazute la paragraful 27 de mai sus. Legaturile electrice trebuie sa fie astfel incit luminile de pozitie din fata si din spate ale atasului sa se aprinda in acelasi timp cu lumina de pozitie din spate a motocicletei. In orice caz, un atas nu trebuie sa fie prevazut nici cu lumina de drum si nici cu lumina de intalnire.

38. Automobilele cu trei roti simetrice in raport de planul longitudinal median al vehiculului, asimilate motocicletelor in aplicarea alin. n) al art. 1 al conventiei, trebuie sa fie echipate cu dispozitivele prevazute la art. 21, 22, 23, 24 a), 27 si 31 de mai sus. Totusi, atunci cind latimea unui astfel de vehicul nu depaseste 1,30 m, sint suficiente doar o lumina de drum si o lumina de intalnire. Dispozitiile referitoare la distanta suprafetelor luminoase in raport cu latimea vehiculului nu sint aplicabile in acest caz.

39. Orice automobil, cu exceptia acelora ai caror conducatori pot semnaliza cu bratul schimbarile de directie vizibile din toate directiile de catre participantii la circulatie, trebuie sa fie echipat cu lumini indicatoare de directie fixe, cu lumina intermitenta galbena auto, dispuse in numar egal pe vehicul si vizibile ziua si noaptea de participantii la circulatie interesati de miscarea vehiculului. Cadenta intermitentei luminii trebuie sa fie de 90 pe minut cu o toleranta de ± 30 .

40. Daca sint instalate lumini de ceata pe un automobil altul decit o motocicletă cu sau fara atas, ele trebuie sa fie albe sau galbene selectiv, in numar de doua si situate astfel incit nici un punct al suprafetei lor luminoase sa nu se gaseasca mai sus de punctul cel mai inalt al suprafetei luminoase a luminilor de intalnire si ca, de fiecare parte, punctul suprafetei luminoase cel mai indepartat de planul longitudinal median al vehiculului sa nu se gaseasca la mai mult de 0,40 m de extremitatea latimii vehiculului.

41. Nici o lumina de mers inapoi nu trebuie sa orbeasca sau sa stinjeasca pe ceilalti participanti la circulatie. Daca o astfel de lumina este instalata pe un automobil, ea trebuie sa emita o lumina alba, galbena auto sau galbena selectiv. Comanda de aprindere a acestei lumini trebuie sa fie astfel incit sa nu se poata aprinde decit atunci cind a fost pus in functiune dispozitivul de mers inapoi.

42. Nici o lumina, alta decit luminile indicatoare de directie, montata pe un automobil sau remorca, nu trebuie sa fie intermitenta, cu exceptia acelora care sint folosite, conform legislatiei nationale a partilor contractante, pentru a semnaliza vehiculele sau ansamblurile de vehicule care nu sint obligate sa respecte regulile generale de circulatie sau a caror prezenta pe drum impune celorlalti participanti la circulatie precautii deosebite, cum sint vehiculele prioritare, convoaiele de vehicule, vehiculele agabaritice si vehiculele sau masinile destinate constructiei sau intretinerii drumurilor. Totusi, partile contractante pot permite sau dispune ca anumite lumini, altele decit cele de culoare rosie, sa fie intermitente in total sau in parte pentru a semnaliza pericolul deosebit pe care-l prezinta pentru moment vehiculul.

43. In aplicarea dispozitiilor prezentei anexe, va fi considerat:

a) ca o singura lumina orice combinatie a doua sau a mai multor lumini, identice sau nu, dar avind aceeasi functie si aceeasi culoare, ale caror proiectii ale suprafetelor luminoase pe un plan vertical perpendicular pe

planul longitudinal median al vehiculului ocupa cel puțin 50% din suprafața celui mai mic dreptunghi circumscris proiecțiilor suprafețelor luminoase arătate mai sus;

b) ca două sau ca un număr pereche de lumini, o singură suprafață luminoasă având forma unei benzi atunci când aceasta este situată simetric în raport cu planul longitudinal median al vehiculului și când se află cel puțin la 0,40 m de marginea exterioară a lățimii vehiculului de fiecare parte a acesteia, având o lungime minimă de 0,80 m. Iluminarea unei astfel de suprafețe trebuie să fie asigurată de cel puțin două surse luminoase situate cât mai aproape de extremitățile sale. Suprafața luminoasă poate consta dintr-un ansamblu de elemente suprapuse astfel încât proiecțiile diverselor suprafețe luminoase elementare pe un plan vertical perpendicular pe planul longitudinal median al vehiculului să ocupe cel puțin 50% din suprafața celui mai mic dreptunghi circumscris proiecțiilor suprafețelor luminoase elementare arătate mai sus.

44. Pe un același vehicul luminile care au aceeași funcție și sunt orientate spre aceeași direcție, trebuie să fie de aceeași culoare. Luminile și catadioptrii care sunt în număr pereche trebuie să fie situate simetric în raport cu planul longitudinal median al vehiculului, cu excepția vehiculelor a căror formă exterioară este asimetrică. Luminile fiecărei perechi trebuie să aibă aproape aceeași intensitate.

45. Luminile de natură diferită și, cu excepția dispozițiilor celorlalte paragrafe ale prezentului capitol, luminile și catadioptrii, pot fi grupate sau înglobate în același dispozitiv, cu condiția ca fiecare din aceste lumini și catadioptri să corespundă dispozițiilor prezentei anexe care le sunt aplicabile.

CAPITOLUL III

Alte dispozitii

Aparat de direcție

46. Orice automobil trebuie să fie echipat cu un aparat de direcție robust care să permită conducătorului să schimbe cu ușurință, repede și în siguranță direcția vehiculului său.

Oglinda retrovizoare

47. Orice automobil altul decât o motocicletă cu două roți cu sau fără așternut trebuie să fie echipat cu una sau mai multe oglinzi retrovizoare; numărul, dimensiunile și modul de dispunere a acestor oglinzi trebuie să permită conducătorului să vadă circulația din spatele vehiculului său.

Avertizor sonor

48. Orice automobil trebuie să fie prevăzut cu cel puțin un avertizor sonor care să aibă o putere suficientă. Sunetul emis de el trebuie să fie continuu, uniform și nu strident. Vehiculele prioritare și cele din serviciul public de transport al pasagerilor pot să aibă avertizoare sonore suplimentare ce nu sunt supuse acestor cerințe.

Stergător de parbriz

49. Orice automobil prevăzut cu un parbriz de dimensiuni și formă prin care conducătorul poate din locul său de conducere să vadă în fața drumul prin elementele transparente ale acestuia, trebuie să fie prevăzut cu cel puțin un stergător de parbriz, eficient și robust, situat într-o poziție corespunzătoare și a cărei funcționare să nu solicite intervenția continuă a conducătorului.

Spalător de parbriz

50. Orice automobil supus obligației de a avea cel puțin un stergător de parbriz trebuie să fie prevăzut și cu un spalător de parbriz.

Parbriz și geamuri

51. La orice automobil și remorcă:

a) materialele transparente care constituie elementele exterioare ale peretilor vehiculului, inclusiv parbrizul, sau peretele interior despărțitor, trebuie să fie în așa fel încât, în caz de spargere, pericolul leziunilor corporale să fie cât mai redus posibil;

b) geamurile parbrizului trebuie să fie dintr-un material a cărui transparență să nu altereze și să nu deformeze în mod apreciabil obiectele văzute prin el. Iar în caz de spargere conducătorul să poată vedea suficient drumul.

Dispozitivul de mers înapoi

52. Orice automobil trebuie să fie prevăzut cu un dispozitiv de mers înapoi care să poată fi manevrat din locul conducătorului. Acest dispozitiv nu este obligatoriu pe motocicletele și automobilele cu trei roți simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului decât dacă greutatea lor maximă autorizată depășește 400 kg.

Amortizorul de zgomot

53. Fiecare motor cu ardere internă al unui automobil trebuie să fie prevăzut cu un dispozitiv de esapare silențios eficient; acest dispozitiv trebuie să fie astfel încât să nu poată fi făcut fără efect de către conducător de la locul său de conducere.

Pneuri

54. Rotile automobilelor și ale remorcilor trebuie să fie echipate cu pneuri, iar starea acestora trebuie să asigure securitatea. Inclusiv aderenta, chiar când partea carosabilă este umedă. Totuși, prezenta dispoziție nu ar putea să împiedice partile contractante să permită utilizarea de dispozitive care să dea rezultate cel puțin echivalente celorlalte obținute cu pneuri.

Indicator de viteză

55. Orice automobil care depășește în linie dreaptă viteza de 40 km/h trebuie să fie prevăzut cu un indicator de viteză, fiecare parte contractantă putând să dispenseze de această obligație anumite categorii de

motociclete si alte vehicule usoare.

Dispozitiv de semnalizare la bordul automobilelor

56. Dispozitivul prevazut la paragraful 5 al art. 23 si la paragraful 6 al anexei nr. 1 din conventie trebuie sa fie:

a) ori un panou constind dintr-un triunghi echilateral cu o latura de cel putin 0,40 m, avind marginile rosii de cel putin 0,05 m, centrul fiind gol sau de culoare deschisa; marginile rosii trebuie sa fie iluminate prin transparenta sau prevazute cu o banda reflectorizanta; panoul trebuie sa fie astfel incit sa poata fi asezat intr-o pozitie verticala stabila;

b) ori un alt dispozitiv la fel de eficace prevazut de legislatia tarii unde a fost inmatriculat vehiculul.

Dispozitiv antifurt

57. Orice automobil trebuie sa fie prevazut cu un dispozitiv antifurt care sa permita, din momentul in care vehiculul este lasat in stationare, punerea in pana sau blocarea unui organ esential al vehiculului.

Dispozitiv de cuplare a remorcilor usoare

58. Cu exceptia semiremorcilor, remorcile care nu sint echipate cu frina automata prevazuta la paragraful 16 al acestei anexe trebuie sa fie echipate, in afara unui dispozitiv de cuplare, cu un dispozitiv secundar de atas (lant, cablu etc.) care, in caz de rupere a dispozitivului de cuplare, sa poata impiedica cirna sa atinga pamintul si sa asigure o anumita directie reziduala remorcii.

Dispozitii generale

59. a) In masura in care este posibil, organele mecanice si echipamentele automobilelor nu trebuie sa prezinte riscul de incendiu sau explozie; ele nu trebuie sa dea loc la o emanatie excesiva de gaze nocive, de fum opac, de mirosuri sau de zgomote;

b) in masura in care este posibil, dispozitivul de aprindere de inalta tensiune a motorului automobilelor nu trebuie sa dea loc la o emisie excesiva de paraziti radioelectrici;

c) orice automobil trebuie sa fie construit in asa fel incit, in fata, spre dreapta si spre stanga, cimpul de vizibilitate al conducatorului sa fie suficient pentru a-i permite sa conduca in siguranta;

d) in masura in care este posibil, automobilele si remorcile trebuie sa fie construite si echipate in asa fel incit in caz de accident sa reduca pericolul pentru ocupantii lor si pentru ceilalti participanti la circulatie; in special, ele nu trebuie sa aiba inaintea sau in afara ornamente sau alte obiecte care prezinta muchii ori proeminente inutile, constituind un pericol pentru ocupanti si pentru ceilalti participanti la circulatie.

CAPITOLUL IV

Exceptii

60. Pe plan national, partile contractante pot deroga, in urmatoarele cazuri, de la dispozitiile prezentei anexe:

a) pentru automobilele si remorcile a caror viteza prin constructie nu depaseste in linie dreapta 25 km/h, sau pentru care legislatia nationala o limiteaza la 25 km/h;

b) pentru vehiculele infirmilor, adica automobilele mici, special concepute si construite - nu numai adaptate - pentru uzul unei persoane atinse de o infirmitate sau o incapacitate fizica si care nu sint utilizate in mod normal decit de acea persoana;

c) pentru vehiculele destinate experientelor ce au ca scop realizarea progresului tehnic si imbunatatirea sigurantei;

d) pentru vehiculele de o forma ori de un tip special, sau care sint utilizate in scopuri deosebite in conditii speciale.

61. Partile contractante pot, de asemenea, sa excepteze de la dispozitiile prezentei anexe vehiculele pe care le inmatriculeaza si care se pot angaja in circulatie internationala:

a) autorizind culoarea galben auto pentru luminile de pozitie prevazute la paragrafele 23 si 30 si pentru catadioptrii prevazuti la paragraful 29 ale acestei anexe;

b) autorizind culoarea rosie pentru acele dintre luminile indicatoare de directie prevazute la paragraful 39 al acestei anexe care sint montate la spatele vehiculului;

c) autorizind culoarea rosie pentru acele dintre, luminile prevazute in ultima fraza a paragrafului 42 al acestei anexe care sint montate la spatele vehiculului;

d) in ce priveste pozitia luminilor la vehiculele care au o utilizare speciala si a caror forma exterioara nu ar permite respectarea acestor dispozitii fara sa se recurga la dispozitive de montare ce risca sa fie avariate sau smulse cu usurinta;

e) autorizind prezenta unui numar impar, mai mare de doua lumini de drum, pe automobilele pe care le inmatriculeaza; si

f) in ce priveste remorcile care servesc la transportul incarcaturilor lungi (trunchiuri de arbori, tuburi etc.) si care, in mers, nu sint cuplate la un vehicul tragator, ci sint legate de vehiculul tragator numai prin incarcatura.

CAPITOLUL V

Dispozitii tranzitorii

62. Automobilele inmatriculate pentru prima data si remorcile puse in circulatie pe teritoriul uneia dintre partile contractante inainte de intrarea in vigoare a conventiei sau dupa 2 ani de la intrarea ei in vigoare nu

vor fi supuse dispozitiilor acestei anexe, cu conditia ca ele sa satisfaca dispozitiile partilor I, II si III ale anexei nr. 6 a Conventiei din 1949 asupra circulatiei rutiere.

SUPLIMENT

Definirea filtrelor colorate pentru obtinerea culorilor prevazute in aceasta anexa (coordonate tricromatice):

Rosu	limita spre galben	$y \leq 0,335$
	limita spre purpuriu	$z \leq 0,008$
Alb	limita spre albastru	$x \geq 0,310$
	limita spre galben	$x \leq 0,500$
	limita spre verde	$y \leq 0,150 + 0,640 x$
	limita spre verde	$y \leq 0,440$
	limita spre purpuriu	$y \geq 0,050 + 0,750 x$
	limita spre rosu	$y \geq 0,382$
Galben auto	limita spre galben	$y \leq 0,429$
	limita spre rosu	$y \geq 0,398$
	limita spre alb	$z \leq 0,007$
Galben selectiv	limita spre rosu	$y \geq 0,138 + 0,580 x$
	limita spre verde	$y \leq 1,29 x - 0,100$
	limita spre alb	$y \leq -x + 0,966$
	valoarea spectrala	$y \leq -x + 0,992$

Pentru verificarea caracteristicilor colorimetrice ale acestor filtre, se va utiliza o sursa luminoasa la temperatura de culoare de 2854 °K [corespunzatoare iluminantului A al Comisiei internationale de iluminare (C.I.E.)].

ANEXA Nr. 6

Permisul de conducere national

1. Permisul de conducere national este fie o coala de hartie format A 7 (74X105 mm), fie o coala pliabila in dublu (148X105 mm) sau in triplu (222x105 mm) a acestui format. El este de culoare roz.

2. Permisul este imprimat in limba sau in limbile prevazute de autoritatea care-l emite sau autorizata sa-l emita; totusi, el poarta, in franceza, titlul "Permis de conducere", insotit sau nu de titlu in alte limbi.

3. Indicatiile scrise de mina sau dactilografiate existente pe permis sint fie numai cu caractere latine sau cursive zise engleze, fie repetate in acest mod.

4. Doua din paginile permisului sint conforme paginilor model 1 si 2, alaturate. Cu conditia ca marimea rubricilor A, B, C, D si E, conform paragrafului 4 al art. 41 din conventie, literele din text sau esentialul din rubricile privind identitatea titularului permisului, sa nu fie modificate, prezenta dispozitie va fi considerata ca satisfacatoare, chiar daca, in raport de aceste modele, li s-au adus modificari de detaliu, permisele de conducere nationale conforme modelului din anexa nr. 9 a Conventiei asupra circulatiei rutiere de la Geneva, din 19 septembrie 1949, vor fi considerate ca satisfacind dispozitiile cuprinse in prezenta anexa.

5. Dreptul de a stabili daca pagina model nr. 3 trebuie sau nu sa faca parte din permis si daca permisul trebuie sau nu sa contina indicatii suplimentare, apartine legislatiei nationale; daca este prevazut un spatiu pentru a trece schimbarile de domiciliu, acesta va fi, cu exceptia permisului conform modelului din anexa nr. 9 a Conventiei din 1949, deasupra, pe versoul paginii a 3-a a permisului.

PAGINI MODEL

Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3
PERMIS DE CONDUCERE ¹⁾	²⁾	
	Categoriile de vehicule pentru care permisul este valabil:	
1. Numele	A) Motociclete	⁹⁾ Valabil pina la Reinnoit pina la
2. Prenumele ³⁾		⁹⁾ eliberat la data
3. Data ⁴⁾ si locul ⁵⁾ nasterii	B) Automobile, altele decit cele din categoria A, a caror greutate maxima autorizata nu depaseste 3500 kg si al caror numar de locuri pe scaune, in afara locului pentru conducator, nu trece de 8	⁹⁾ Valabil pina la Reinnoit pina la
4. Domiciliul		⁹⁾ eliberat la data
Semnatura titularului ⁵⁾ Fotografie 33x45 mm		
5. Eliberat de	C) Automobile destinate transportului de marfuri la caror greutate maxima	⁹⁾ Valabil pina la Reinnoit pina la

..... ¹⁾	
Circulatia Automobila Internationala	
PERMIS DE CONDUCERE INTERNATIONAL	
Nr.	
Conventia asupra circulatiei rutiere	
din 8 noiembrie 1968	
Valabil pina la	²⁾
Eliberat de	
la	
data	
Numarul permisului de conducere national	³⁾
+++	
⁴⁾	
+++	

- 1) Numele statului de eliberare si semnul distinctiv al acestei tari, definit in anexa nr. 3.
- 2) Trei ani de la data eliberarii sau la data expirarii valabilitatii permisului de conducere national, la acea din cele doua date care este anterioara celeilalte.
- 3) Semnatura autoritatii sau a asociatiei care a eliberat permisul.
- 4) Pecetea sau sigiliul autoritatii ori asociatiei care a eliberat permisul.

Pagina model nr. 2
(versoul primei foi a copertei)

Prezentul permis nu este valabil pentru circulatia pe teritoriul ¹⁾	
Este valabil pe teritoriile tuturor celorlalte parti contractante. Categoriile de vehicule pentru a caror conducere este valabil sint specificate la sfirsitul carnetului. ²⁾	
Prezentul permis nu afecteaza cu nimic obligatia ca acolo unde se afla titularul sau sa respecte in orice stat unde circula legile si reglementarile privind stabilirea si exercitarea unei profesii. Permisul inceteaza de a fi valabil intr-un stat daca titularul sau si-a stabilit aici resedinta obisnuita.	

- 1) Se va inscrie aici denumirea partii contractante unde titularul isi are resedinta obisnuita.
- 2) Spatiu rezervat inscrierii facultative a listei statelor parti contractante.

Model nr. 3
(pagina din stinga)

Precizari referitoare la conducator	
Numele	1
Prenumele ¹⁾	2
Locul nasterii ²⁾	3
Data nasterii ³⁾	4
Domiciliul	5
Categoriile de vehicule pentru care este valabil permisul	
Motociclete	A
Automobile, altele decit cele de categoria A, a caror greutate maxima autorizata nu depaseste 3500 kg si al caror numar de locuri pe scaun, in afara locului conducatorului, nu depaseste opt	B
Automobile destinate transportului de marfuri si a caror greutate maxima autorizata depaseste 3500 kg	C
Automobile destinate transportului de persoane si care au mai mult de 8 locuri pe scaun, in afara locului conducatorului	D
Ansamblu de vehicule al carui automobil tragator intra intr-una din categoriile B, C sau D pentru care conducatorul are permis, dar nu intra ele insele in aceasta categorie sau aceste categorii	E
Conditii restrictive de folosire ⁵⁾	
.....	
.....	
.....	

- 1) Numele tatalui sau sotului pot fi inscrise in acest spatiu.
- 2) Nu se va completa cu nimic daca locul nasterii nu este cunoscut.
- 3) Daca data nasterii nu este cunoscuta, se va indica virsta aproximativa la data eliberarii permisului.
- 4) Pecetea sau sigiliul autoritatii ori asociatiei care a eliberat permisul. Aceasta pecete sau acest sigiliu nu va fi aplicat in dreptul categoriilor A, B, C, D sau E decit daca titularul are dreptul sa conduca vehicule din categoria respectiva.
- 5) De exemplu: "Poarta ochelari de corectie", "Valabil doar pentru conducerea vehiculului nr.", "Sub rezerva amenajarii vehiculului pentru conducerea de catre o persoana care are un picior amputat".

Model nr. 3
(pagina din dreapta)

	1.				
	2.				
	3.				
	4.				
	5.				
	+++				
A	⁴		+-----+		
	+++				
	+++		Fotografie		
B	⁴				
	+++		+-----+		
	+++				
C	⁴		+++		
	+++		⁴		
	+++		+++		
D	⁴				
	+++		Semnatura		
	+++		titularului ⁶⁾		
E	⁴				
	+++				

	Decaderi				
	Titularul este decazut din dreptul de				
	a conduce pe teritoriul ⁷⁾				
	de la				
		pina la			
		data			
	Titularul este decazut din dreptul de				
	a conduce pe teritoriul ⁷⁾				
	de la				
		pina la			
		data			

- 6) In lipsa, amprenta degetului mare.
- 7) Denumirea statului.
- 8) Semnatura si sigiliul sau pecetea autoritatii care a anulat valabilitatea permisului pe teritoriul sau. In cazul in care spatiile prevazute pe prezenta pagina pentru decaderi au fost deja utilizate, decaderile ulterioare vor fi inscrise pe verso.