

Convenis internacionals

Conveni internacional de Viena, del 8 de novembre de 1968, sobre la circulació viària.

Atès que el Consell General en la seva sessió del dia 15 de juliol del 2024 ha aprovat l'adhesió al següent:
Conveni internacional de Viena, del 8 de novembre de 1968, sobre la circulació viària

Exposició de motius

Donada la dimensió transfronterera i internacional del trànsit per carretera, és essencial que s'harmonitzin les normes de circulació en el pla internacional sobre la base d'instruments globalment acordats, amb l'objectiu que el trànsit sigui eficient, segur i sostenible.

La major part d'instruments legals de les Nacions Unides relatius a mitjans de transport per carretera s'han elaborat sota els auspicis de la Comissió Econòmica per a Europa de les Nacions Unides (UNECE). En aquest context, es va aprovar el Conveni internacional de Ginebra, el 19 de setembre de 1949, sobre circulació per carretera, per afavorir el desenvolupament i la seguretat de la circulació internacional per carretera en els estats contractants.

El Conveni de Ginebra homogeneïtzava, principalment, les normes aplicables a la circulació per carretera, els signes i senyals col·locats al llarg de les carreteres, les disposicions aplicables als vehicles automotors i als remolcs en circulació internacional, les condicions que havien de reunir els conductors en circulació internacional i les disposicions aplicables a les bicicletes en circulació internacional.

A Europa, el trànsit per carretera va evolucionar principalment a partir de mitjan segle xx i, per aquest motiu, el Consell Econòmic i Social de les Nacions Unides, en vista de les resolucions adoptades en les conferències dels anys 1966 i 1967, va creure necessari que el Conveni de Ginebra fos esmenat i completat a fi de facilitar la circulació per carretera.

En aquest context, el 8 de novembre de 1968, els representants del Consell Econòmic i Social van adoptar, a Viena, el Conveni internacional sobre la circulació viària, per facilitar la circulació per carretera i augmentar la seguretat en les carreteres mitjançant l'adopció de regles uniformes de circulació.

El Conveni de Viena sobre la circulació viària del 8 de novembre de 1968 deroga i substitueix el Conveni de Ginebra de conformitat amb l'article 48.

Aquest Conveni estableix estàndards internacionals per a la circulació viària, la qual cosa facilita la comprensió i l'aplicació de les normes de trànsit per part de conductors i vianants en diferents països. Genera previsibilitat quant a les normes de circulació internacional per carretera aplicables, que són coherents i clares, i es millora la seguretat viària en implantar unes normes que s'han demostrat efectives per prevenir accidents.

El Conveni de Viena sobre la circulació viària es compon de sis capítols (generalitats, regles aplicables a la circulació per carretera, condicions que han de complir els vehicles per ser admesos a la circulació internacional, conductors d'automòbils, condicions que han de complir els cicles i els ciclomotors per ser admesos a la circulació internacional i, per acabar, les disposicions finals) i de set annexos (les derogacions a l'obligació d'admetre en circulació internacional els vehicles; el número de matriculació dels vehicles, el signe distintiu i les marques d'identificació dels vehicles en circulació internacional; les condicions tècniques relatives als vehicles; el permís nacional de conduir i el permís internacional de conduir).



Els annexos defineixen la composició del número de matrícula (xifres, i xifres i lletres), la col·locació de la matrícula en el vehicle, el signe distintiu del país que ha de portar el vehicle i les marques d'identificació d'aquest últim (nom o marca del constructor del vehicle, número de xassís i número de fabricació del motor, entre altres dades).

D'altra banda, també fan referència als requisits tècnics relatius a l'equip dels vehicles automotors i remolcs en circulació internacional (com els frens i l'enllumenat), a les dimensions màximes dels vehicles i als pesos màxims autoritzats per eixos, i precisen que l'estat contractant podrà establir en el seu territori algunes diferències respecte als valors donats.

Es refereixen també a les condicions que han de reunir els conductors de vehicles automotors en circulació internacional, establint com a norma general que els conductors han de tenir com a mínim l'edat de divuit anys complerts, i defineixen el model de permís de conduir (nacional i internacional) i les categories A (motocicleta), B (turisme), C (camió), D (autobús o autocar) i E (remolc).

S'ha de destacar que, d'acord amb l'article 41 del Conveni, les parts contractants reconeixeran com a vàlid per a la conducció al seu territori qualsevol permís de conduir nacional i internacional que hagi estat emès de conformitat amb les disposicions dels annexos 6 i 7, respectivament, sempre que els permisos esmentats siguin vigents.

La Llei 12/2021, del 13 de maig, del Codi de la circulació estableix, en l'article 89, que els permisos vàlids per conduir a Andorra són, entre altres, els permisos internacionals conformes a l'annex 10 del Conveni de Ginebra i els internacionals conformes a l'annex 7 del Conveni de Viena, acompanyats del permís de conduir nacional del titular. Però també són permisos vàlids per conduir a Andorra els nacionals conformes a l'annex 9 del Conveni de Ginebra i els nacionals conformes a l'annex 6 del Conveni de Viena.

Per tant, l'adhesió d'Andorra al Conveni de Viena sobre la circulació viària permet que els països europeus i altres països tercers a la Unió Europea que són part del Conveni reconeixin el permís de conduir andorrà i el permís internacional andorrà.

Amb la Llei 12/2021, del Codi de la circulació, el Principat d'Andorra compleix les normes de circulació, les disposicions dels vehicles i les condicions dels conductors, així com els annexos del Conveni de Viena.

Per tot el que s'ha exposat, s'aprova:

L'adhesió del Principat d'Andorra al Conveni internacional de Viena, del 8 de novembre de 1968, sobre la circulació viària.

El Ministeri d'Afers Exteriors donarà a conèixer la data de l'entrada en vigor per a Andorra d'aquest Conveni.

Casa de la Vall, 15 de juliol del 2024

Carles Ensenyat Reig
Síndic General

Nosaltres els coprínceps manifestem el consentiment de l'Estat per obligar a través d'ell, n'ordenem la publicació en el *Butlletí Oficial del Principat d'Andorra*, i autoritzem que a partir d'aquell moment es pugui lliurar l'instrument d'adhesió corresponent.

Joan Enric Vives Sicília
Bisbe d'Urgell
Copríncep d'Andorra

Emmanuel Macron
President de la República Francesa
Copríncep d'Andorra

Conveni sobre la circulació viària

Fet a Viena el 8 de novembre de 1968

(Versió consolidada¹)

Les Parts contractants,

Volent facilitar la circulació viària internacional i augmentar la seguretat a les carreteres mitjançant l'adopció de normes de trànsit uniformes,

Han acordat les disposicions següents:

Capítol I. Aspectes generals

Article 1. Definicions

Per a l'aplicació de les disposicions d'aquest Conveni, els termes següents tindran el significat que se'ls dona en aquest article:

- a) El terme *legislació nacional* d'una Part contractant significa totes les lleis i els reglaments nacionals o locals vigents al territori d'aquesta Part contractant;
- b) Es diu que un vehicle està en *trànsit internacional* al territori d'un Estat quan:
 - i) pertany a una persona física o jurídica que té la seva residència habitual fora d'aquest Estat;
 - ii) no està matriculat en aquest Estat, i
 - iii) hi està importat temporalment.

Tot i això, qualsevol Part contractant quedarà lliure de negar-se a considerar com a *trànsit internacional* qualsevol vehicle que hagi romàs al seu territori durant més d'un any sense interrupció important, la durada de la qual aquesta Part contractant pugui fixar.

Es diu que un conjunt de vehicles està en trànsit internacional si almenys un dels vehicles que el componen compleix la definició.

- c) El terme *zona urbanitzada* significa una zona que inclou edificis construïts, les entrades i sortides dels quals estan especialment designades com a tals, o que es defineix d'una altra manera en la legislació nacional;
- d) El terme *carretera* designa la totalitat de la superfície de qualsevol camí o carrer obert al trànsit públic;
- e) El terme *calçada* significa la part de la carretera normalment utilitzada per a la circulació de vehicles; una carretera podrà tenir diverses calçades clarament separades entre si, en particular per un terraplè central o un desnivell;
- f) A les calçades on hi hagi un carril lateral o una pista o carrils laterals o pistes reservats per a la circulació de determinats vehicles, el terme *vora de la calçada* designa, per a la resta d'usuaris de la carretera, la vora de la resta de la calçada;
- g) El terme *carril* designa qualsevol de les franges longitudinals, materialitzades o no per senyals de trànsit longitudinals, però amb una amplada suficient per permetre el flux d'una fila d'automòbils que no siguin motocicletes, en les quals es pugui subdividir la calçada;
- g) bis El terme *carril bici* designa la part d'una calçada prevista pels ciclistes. Un carril bici es troba separat de la resta de la calçada amb marques viàries longitudinals;
- g) ter El terme *pistes bici* designa una carretera independent on la part d'una carretera prevista per als ciclistes i indicada com a tal per senyals. Una pista bici es troba separada de les altres carreteres o d'altres parts de la mateixa carretera per instal·lacions materials;

¹ Incloses les esmenes del Conveni que van entrar en vigor el 30 de novembre de 1993 i les que van entrar en vigor el 28 de març de 2006.

h) el terme *intersecció* significa qualsevol pas a nivell, cruïlla o bifurcació de carreteres, inclosos els llocs formats per aquests encreuaments, unions o bifurcacions;

i) el terme *pas a nivell* significa qualsevol intersecció a nivell entre una carretera i una línia de ferrocarril o tramvia amb una plataforma independent;

j) El terme *autopista* significa una carretera especialment dissenyada i construïda per al trànsit de vehicles, que no dona servei a propietats situades al llarg de la carretera i que:

i) Excepte en punts singulars o amb caràcter temporal, comprèn, per als dos sentits de circulació, calçades diferents separades entre si per una franja de terreny no destinada a la circulació o, excepcionalment, per altres mitjans;

ii) no travessa a nivell cap via, línia de ferrocarril o tramvia o camí per a la circulació de vianants;

iii) està especialment senyalitzada com a autopista;

k) Es diu que un vehicle està:

i) *parat* quan està immobilitzat durant el temps necessari per recollir o deixar persones o carregar o descarregar coses;

ii) *estacionat* quan es troba immobilitzat per una causa diferent de la necessitat d'evitar un conflicte amb un altre usuari de la via o un obstacle o per obeir les prescripcions de la normativa de circulació, i la seva immobilització no es limita al temps necessari per recollir o deixar persones o coses.

No obstant això, les Parts contractants podran considerar que estan "parats" els vehicles immobilitzats en les condicions definides a l'apartat ii) anterior si la durada de la immobilització no supera el límit de temps establert per la legislació nacional i es consideren "estacionats" els vehicles immobilitzats en les condicions definides a l'apartat i) anterior si la durada de la immobilització supera un límit establert per la legislació nacional;

l) El terme *cicle* designa qualsevol vehicle que tingui almenys dues rodes i que sigui propulsat exclusivament per l'energia muscular de les persones que hi circulen, en particular mitjançant pedals o bieles;

m) El terme *ciclomotor* es refereix a qualsevol vehicle de dues o tres rodes equipat amb un motor de combustió amb una cilindrada no superior a 50 cm³ (3,05 polzades cúbiques) i el límit de velocitat del qual, per construcció, no supera els 50 km (30 milles) per hora. No obstant això, les Parts contractants podran no considerar com a ciclomotors, en la seva legislació nacional, les màquines que no tinguin les característiques de cicles pel que fa a les seves possibilitats d'ús, en particular la característica de poder moure's amb pedals, o la velocitat màxima de les quals, per construcció, la massa o determinades característiques del motor superin els límits determinats. Res en aquesta definició no s'interpretarà com a impediment per a les Parts contractants d'assimilar completament els ciclomotors als cicles per aplicar els requisits de la seva legislació nacional sobre la circulació viària;

n) El terme *motocicleta* significa qualsevol vehicle de dues rodes, amb sidecar o sense, proveït d'un motor de propulsió. Les Parts contractants podran, en la seva legislació nacional, assimilar a les motocicletes els vehicles de tres rodes el pes dels quals sense càrrega no superi els 400 kg (900 lliures). El terme *motocicleta* no inclou els ciclomotors; no obstant això, les Parts contractants podran, sempre que facin una declaració en aquest sentit, d'acord amb l'apartat 2 de l'article 54 d'aquest Conveni, assimilar els ciclomotors a les motocicletes als efectes del Conveni;

o) El terme *vehicle de motor* significa, amb l'excepció dels ciclomotors al territori de les Parts contractants que no els hagin assimilat a les motocicletes i dels vehicles que circulen per rails, qualsevol vehicle equipat amb un motor de propulsió i que circuli a la carretera pels seus propis mitjans;

p) El terme *automòbil* significa els vehicles de motor que s'utilitzen normalment per al transport de persones o coses per la carretera o per a la tracció a la carretera de vehicles utilitzats per al transport de persones o coses. Aquest terme inclou els troleibusos, és a dir, els vehicles connectats a una línia elèctrica i que no circulen sobre rails. No inclou els vehicles, com els tractors agrícoles, l'ús dels quals per al

transport de persones o coses per la carretera o la tracció per la carretera de vehicles utilitzats per al transport de persones o coses és només accessori;

q) El terme *remolc* significa qualsevol vehicle destinat a ser acoblat a un vehicle de motor; aquest terme inclou els semiremolcs;

r) El terme *semiremolc* significa qualsevol remolc destinat a ser acoblat a un automòbil de manera que es recolzi parcialment sobre aquest darrer i que una part apreciable del seu pes i del pes de la seva càrrega estigui sostingut per aquest automòbil;

s) El terme *remolc lleuger* significa qualsevol remolc el pes màxim permès del qual no superi els 750 kg (1.650 lliures);

t) El terme *combinació de vehicles* significa vehicles acoblats que participen en la circulació viària com a unitat;

u) El terme *vehicle articulat* significa la combinació de vehicles formada per un automòbil i un semiremolc acoblats a aquest automòbil;

v) El terme *conductor* designa qualsevol persona que assumeixi la direcció d'un vehicle, automòbil o altre (inclòs un cicle), o que, per una carretera, guï bestiar, aïllat o en ramats, o animals de tir, animals de càrrega o de muntar;

w) El terme *pes màxim autoritzat* significa el pes màxim del vehicle carregat, declarat admissible per l'autoritat competent de l'Estat en què el vehicle està matriculat;

x) El terme *pes en buit* designa el pes del vehicle sense tripulació, passatgers ni càrrega, però amb el dipòsit ple de combustible i les seves eines normals a bord;

y) El terme *pes amb càrrega* significa el pes efectiu del vehicle carregat, la tripulació i els passatgers que romanen a bord;

z) Els termes *sentit de la circulació* i *corresponent al sentit de la circulació* signifiquen la dreta quan, segons la legislació nacional, el conductor d'un vehicle hagi de creuar-se amb un altre vehicle deixant aquest vehicle a l'esquerra; designen l'esquerra en el cas contrari;

aa) L'obligació del conductor d'un vehicle de cedir el pas a altres vehicles implica que aquest conductor no hagi de continuar la marxa o la maniobra ni reprendre-la si això comporta el risc d'obligar els conductors d'altres vehicles a canviar bruscament la direcció o la velocitat dels seus vehicles.

Article 2. Annexos del Conveni

Els annexos d'aquest Conveni, a saber:

L'annex 1: Excepcions a l'obligació d'admetre els automòbils i els remolcs al trànsit internacional;

L'annex 2: Número de matrícula dels automòbils en trànsit internacional;

L'annex 3: Signe distintiu dels automòbils i remolcs en trànsit internacional;

L'annex 4: Marques d'identificació dels automòbils i remolcs en trànsit internacional;

L'annex 5: Condicions tècniques relatives als automòbils i remolcs;

L'annex 6: Permís de conduir nacional, i

L'annex 7: Permís de conduir internacional,

formen part integrant d'aquest Conveni.

Article 3. Obligacions de les Parts contractants

1. a) Les Parts contractants prendran les mesures adequades perquè les normes de circulació vigents al seu territori s'ajustin, pel que fa al seu fons, a les disposicions del capítol II d'aquest Conveni. Sempre que no siguin, en cap cas, incompatibles amb les disposicions esmentades:

i) Aquestes normes podran no incloure les d'aquestes disposicions que s'apliquen a situacions que no es produeixin al territori de les Parts contractants interessades;

ii) Aquestes normes podran contenir disposicions no previstes en aquest capítol II.

b) Les disposicions d'aquest apartat no obligaran les Parts contractants a preveure sancions penals per qualsevol incompliment de les disposicions del capítol II incloses en les seves normes de circulació.

2. a) Les Parts contractants també prendran les mesures adequades per garantir que les normes vigents en el seu territori sobre les condicions tècniques que hagin de complir els automòbils i els remolcs compleixin el que disposa l'annex 5 d'aquest Conveni; sempre que no siguin en cap cas contràries als principis de seguretat que regulen les disposicions esmentades, aquestes normes podran contenir disposicions no previstes en l'annex esmentat. També prendran les mesures adequades per garantir que els automòbils i els remolcs matriculats en el seu territori compleixin el que disposa l'annex 5 quan facin trànsit internacional.

b) Les disposicions d'aquest apartat no imposen cap obligació a les Parts contractants pel que fa a les normes vigents al seu territori sobre els requisits tècnics que hagin de complir els vehicles de motor que no siguin automòbils en el sentit d'aquest Conveni.

3. Amb subjecció a les excepcions previstes a l'annex 1 d'aquest Conveni, les Parts contractants hauran d'admetre en el seu territori en trànsit internacional els automòbils i remolcs que compleixin les condicions definides al capítol III d'aquest Conveni i els conductors dels quals compleixin les condicions definides al capítol IV; també estaran obligats a reconèixer els certificats de matriculació expedits d'acord amb el que estableix el capítol III acreditant, fins que no es demostrï el contrari, que els vehicles objecte d'aquests certificats compleixen les condicions definides en el capítol III.

4. Les mesures que les Parts contractants hagin pres, o prendran, unilateralment o per mitjà d'acords bilaterals o multilaterals, per admetre en el seu territori en trànsit internacional els automòbils i els remolcs que no compleixin totes les condicions definides al capítol III del Conveni i reconèixer, a part dels casos previstos al capítol IV, la validesa en el seu territori dels permisos expedits per una altra Part contractant, es consideraran conformes a l'objecte d'aquest Conveni.

5. Les Parts contractants hauran d'admetre en el trànsit internacional al seu territori els cicles i ciclomotors que compleixin les condicions tècniques definides al capítol V d'aquest Conveni i el conductor dels quals tingui la seva residència habitual al territori d'una altra Part contractant. Cap Part contractant no podrà exigir als conductors de bicicletes o ciclomotors en trànsit internacional que tinguin un permís de conduir; no obstant això, les Parts contractants que, d'acord amb l'apartat 2 de l'article 54 del Conveni, hagin fet una declaració d'assimilació de ciclomotors a motocicletes podran exigir el permís de conduir als conductors de ciclomotors en trànsit internacional.

5 bis. Les Parts contractants prendran les mesures necessàries per garantir que l'educació viària estigui impartida a les escoles, a tots els nivells, de manera sistemàtica i continuada.

5 ter. En tots els casos en què les classes de conducció per a aprenents de conductor siguin impartides per centres d'ensenyament de conducció professionals, la legislació nacional haurà d'establir uns requisits mínims relatius als antecedents i les qualificacions del personal responsable d'impartir aquestes classes.

6. Les Parts contractants es comprometran a comunicar a qualsevol Part contractant que li ho sol·liciti la informació necessària per establir la identitat de la persona en nom de la qual un automòbil, o un remolc acoblat a un vehicle de motor, estigui matriculat en el seu territori, quan la sol·licitud presentada indiqui, en el territori de la Part contractant sol·licitant, que aquest vehicle hagi estat implicat en un accident en què el conductor d'aquest vehicle hagi comès una infracció greu a les normes de circulació viària que pugui generar sancions importants o una retirada del permís de conduir.

7. Les mesures que les Parts contractants hagin pres, o prendran, unilateralment o per mitjà d'acords bilaterals o multilaterals, per facilitar el trànsit internacional mitjançant la simplificació dels tràmits duaners, policials i sanitaris i altres tràmits de la mateixa naturalesa, així com les mesures que es prenguin per fer coincidir les competències i els horaris d'oficines i duanes en un mateix punt fronterer, es consideraran conformes a l'objecte d'aquest Conveni.

8. Les disposicions dels apartats 3, 5 i 7 d'aquest article no obstaculitzaran el dret de cada Part contractant a supeditar l'admissió al seu territori, en trànsit internacional, dels automòbils, remolcs, bicicletes i ciclomotors, així com dels seus conductors i ocupants, a la seva regulació del transport comercial de viatgers i mercaderies, a la seva regulació en matèria d'assegurança de responsabilitat civil dels conductors i a la seva normativa duanera, així com, en general, a la seva normativa en àrees diferents de la circulació viària.

Article 4. *Senyalització*

Les Parts contractants d'aquest Conveni que no siguin Parts contractants del Conveni sobre la senyalització viària, obert a la signatura a Viena el mateix dia que aquest Conveni, es comprometen al següent:

- a) Que tots els senyals de trànsit, senyals lluminosos de trànsit i marques vials instal·lats al seu territori constitueixin un sistema coherent i estiguin concebuts i implantats de manera que siguin fàcilment reconoscibles;
- b) Que el nombre de tipus de senyals sigui limitat i que els senyals s'instal·lin només als llocs on la seva presència es consideri útil;
- c) Que els senyals d'avís de perill s'instal·lin a una distància suficient dels obstacles per anunciar-los eficaçment als conductors;
- d) I a prohibir:
 - i) Posar en un rètol, en el seu suport o en qualsevol altre dispositiu utilitzat per regular el trànsit qualsevol cosa que no estigui relacionada amb la finalitat del senyal o dispositiu; tanmateix, quan les Parts contractants o les seves subdivisions autoritzin una associació sense ànim de lucre per instal·lar els senyals d'indicació, podran permetre que l'emblema d'aquesta associació aparegui al senyal o al seu suport, sempre que la comprensió del senyal no es faci menys fàcil;
 - ii) Instal·lar panells, cartells, marques o instal·lacions que arribin a confondre's amb rètols o altres instal·lacions utilitzats per regular el trànsit, ja sigui per reduir-ne la visibilitat o eficiència, o bé per enlluernar els usuaris de la via o distreure la seva atenció d'una manera perillosa per a la seguretat del trànsit.
 - iii) Instal·lar a les voreres i vorals dispositius o equipaments susceptibles d'obstaculitzar innecessàriament la circulació dels vianants, especialment de la gent gran i les persones amb discapacitat.

Capítol II. Normes aplicables a la circulació viària

Article 5. *Valor de la senyalització*

1. Els usuaris de la via hauran de complir les prescripcions que indiquen els senyals de trànsit, els senyals lluminosos de trànsit o les marques vials, encara que les prescripcions en qüestió semblin contradir altres normes de circulació.
2. Les prescripcions indicades pels senyals lluminosos de trànsit tenen prioritat sobre les indicades pels senyals de trànsit que regulen la prioritat.

Article 6. *Ordres dictades pels agents que regulen el trànsit*

1. Els agents que regulen el trànsit seran fàcilment reconeixibles i visibles des de la distància, de dia i de nit.
2. Els usuaris de la via hauran de complir immediatament qualsevol requeriment dels agents que regulen el trànsit.
3. Es recomana que la legislació nacional prevegi que es considerin com a ordres dels agents que regulen el trànsit, entre d'altres, les següents:
 - a) El braç aixecat verticalment; aquest gest significa "atenció, pareu" per a tots els usuaris de la via, excepte per als conductors que ja no podrien aturar-se en condicions prou segures; a més, si aquest gest es fa en una cruïlla, no imposa l'aturada als conductors que ja han entrat en la cruïlla;

b) El braç o els braços estesos horitzontalment; aquest gest significa “pareu” per a tots els usuaris de la via que venen, sigui quin sigui el sentit de la marxa, de direccions que s'intersequen amb la que indica el braç o els braços estesos; després de fer aquest gest, l'agent que regula el trànsit pot baixar el braç o els braços; per als conductors que se situen davant de l'agent o darrere d'ell, aquest gest també significa “pareu”;

c) El balanceig d'un semàfor vermell; aquest gest significa “pareu” per als usuaris de la via cap als quals va dirigit el semàfor.

4. Les ordres dels agents que regulen el trànsit prevalen sobre les prescripcions que indiquen els senyals de trànsit, els senyals lluminosos o les marques vials, així com sobre les normes de circulació.

Article 7. Normes generals

1. Els usuaris de la carretera hauran d'evitar qualsevol comportament susceptible de constituir un perill o un obstacle per a la circulació, de posar en perill les persones o de causar danys a la propietat pública o privada.

2. Es recomana que les lleis nacionals disposin que els usuaris de la carretera hauran d'evitar obstaculitzar el trànsit o arriscar-se a fer-lo perillós llançant, dipositant o deixant objectes o materials a la carretera o creant qualsevol altre obstacle a la carretera. Els usuaris de la via que no hagin pogut així evitar crear un obstacle o un perill hauran de prendre les mesures necessàries per fer-lo desaparèixer al més aviat possible i, si no poden fer-lo desaparèixer immediatament, per senyalitzar-lo als altres usuaris de la carretera.

3. Els conductors hauran de ser més prudents amb les categories d'usuaris més vulnerables, com ara els vianants i els ciclistes, i en particular els nens, les persones grans i les persones amb discapacitat.

4. Els conductors hauran de procurar que els seus vehicles no molestin als usuaris de la carretera i als veïns, en particular provocant soroll, pols o fum quan sigui possible evitar-ho.

5. L'ús del cinturó de seguretat és obligatori per als conductors i passatgers dels automòbils que ocupin els seients, excepte en els casos d'exempció previstos per la legislació nacional.

Article 8. Conductors

1. Qualsevol vehicle en moviment o conjunt de vehicles en moviment haurà de tenir un conductor.

2. Es recomana que la legislació nacional estableixi que els animals de càrrega, de tir o de muntar, i excepte si escau en zones especialment senyalitzades a l'entrada, el bestiar sol o els ramats hagin de tenir conductor.

3. Cada conductor haurà de tenir les qualitats físiques i mentals necessàries i estar en condicions físiques i mentals per conduir.

4. Cada conductor d'un vehicle de motor haurà de tenir els coneixements i les habilitats necessaris per conduir el vehicle; aquesta disposició, però, no impedeix aprendre a conduir d'acord amb la legislació nacional.

5. Cada conductor haurà de tenir constantment el control del seu vehicle o haurà de poder guiar els seus animals.

6. El conductor d'un vehicle haurà d'evitar qualsevol activitat diferent de la conducció. La legislació nacional hauria de prescriure normes sobre l'ús del telèfon per part dels conductors de vehicles. En tot cas, la legislació haurà de prohibir l'ús per part del conductor d'un vehicle de motor o ciclomotor d'un telèfon aguantat amb la mà mentre el vehicle està en moviment.

Article 9. Ramats

Es recomana que la legislació nacional estableixi que, llevat que s'atorgui una excepció per facilitar les migracions, els ramats es divideixin en seccions de longitud moderada i estiguin separats entre si per intervals prou grans per a la comoditat del trànsit.

Article 10. Lloc a la calçada

1. El sentit de la circulació haurà de ser el mateix en totes les carreteres d'un Estat, excepte, si escau, en les carreteres utilitzades exclusivament o principalment per al trànsit entre dos Estats.

2. Els animals que circulin per la calçada s'hauran de mantenir, en la mesura del possible, a prop de la vora de la calçada corresponent al sentit de la circulació.
3. Sense perjudici de les disposicions contràries de l'apartat 1 de l'article 7, de l'apartat 6 de l'article 11 i de les altres disposicions contràries d'aquest Conveni, qualsevol conductor d'un vehicle haurà de mantenir el seu vehicle, sempre que les circumstàncies ho permetin, a la vora de la calçada corresponent al sentit de la circulació. No obstant això, les Parts contractants o les seves subdivisions podran prescriure normes més precises sobre el lloc en la calçada dels vehicles utilitzats per al transport de mercaderies.
4. Quan una via tingui dues o tres calçades, cap conductor no haurà d'utilitzar la calçada situada al costat oposat al que correspon al sentit de la circulació.
 5. a) A les calçades on la circulació sigui en ambdós sentits i que tinguin almenys quatre carrils, cap conductor no podrà utilitzar els carrils situats íntegrament a la meitat de la calçada oposada al costat corresponent al sentit de la circulació.
 - b) En les calçades on la circulació sigui en ambdós sentits i que disposin de tres carrils, cap conductor no haurà d'utilitzar el carril situat al marge de la calçada oposat al corresponent al sentit de la circulació.
6. Sense perjudici del que disposa l'article 11, si s'indica un carril addicional mitjançant senyals, qualsevol conductor d'un vehicle que circuli lentament haurà d'utilitzar aquest carril.

Article 11. Avançament i circulació en files

1. a) L'avançament s'ha de fer pel costat oposat al que correspon al sentit de la circulació.
 - b) No obstant això, l'avançament s'haurà de fer pel costat corresponent al sentit de la circulació si el conductor que s'avança, després d'haver indicat la seva intenció d'anar al costat oposat al que correspon al sentit de la circulació, ha portat el seu vehicle o els seus animals cap a aquest costat de la calçada amb vista sigui a girar d'aquest costat per agafar una altra carretera, sigui a entrar en una propietat situada a la vora de la carretera, o aturar-se en aquest costat.
 - c) La legislació nacional podrà autoritzar els ciclistes i els motoristes a avançar vehicles parats o vehicles de moviment lent que no siguin els cicles i els ciclomotors pel costat corresponent al sentit de la circulació, sempre que hi hagi espai suficient.
2. Abans d'avançar, qualsevol conductor, sense perjudici de les disposicions de l'apartat 1 de l'article 7 i les de l'article 14 d'aquest Conveni, s'assegurarà:
 - a) Que cap conductor que el segueix hagi iniciat una maniobra per avançar-lo;
 - b) Que la persona que el precedeix al mateix carril no hagi manifestat la seva intenció d'avançar un tercer;
 - c) Que pot fer-ho sense posar en perill ni dificultar la circulació en sentit contrari, comprovant, en particular, que el carril que agafarà està lliure a una distància suficient i que la velocitat relativa dels dos vehicles permeti realitzar l'avançament en un termini prou curt;
 - d) I que, llevat que prengui un carril prohibit a la circulació que ve en sentit contrari, podrà, sense molèsties per a l'usuari o els usuaris de la via avançats, tornar al lloc previst a l'apartat 3 de l'article 10 d'aquest Conveni.
3. D'acord amb el que estableix l'apartat 2 d'aquest article, està especialment prohibit a les carreteres on la circulació sigui en ambdós sentits avançar quan s'aproxima el cim d'un turó i, quan la visibilitat és insuficient, als revolts, llevat que en aquests llocs hi hagi carrils materialitzats per marques viàries longitudinals i l'avançament es faci sense sortir d'aquests carrils que les marques prohibeixen al trànsit en sentit contrari.
4. Durant l'avançament, qualsevol conductor s'ha d'allunyar de l'usuari o usuaris de la via avançats de manera que es deixi lliure una distància lateral suficient.
 5. a) A les carreteres amb almenys dos carrils reservats per a la circulació en el sentit que segueix, el conductor que hauria d'emprendre una nova maniobra d'avançament immediatament o poc després de

tornar a l'espai previst per l'apartat 3 de l'article 10 d'aquest Conveni, podrà, per efectuar aquesta maniobra i a condició que garanteixi que això no dificulti significativament els conductors de vehicles més ràpids que arribin darrere seu, romandre al carril que hagi utilitzat per al primer avançament.

b) Tanmateix, les Parts contractants o les seves subdivisions podran fer que les disposicions d'aquest apartat no siguin aplicables als conductors de bicicletes, ciclomotors, motocicletes i vehicles que no siguin automòbils en el sentit d'aquest Conveni, així com a conductors d'automòbils la massa màxima autoritzada dels quals superi els 3.500 kg o la velocitat de disseny dels quals no pugui superar els 40 km (25 milles) per hora.

6. Quan sigui aplicable el que disposa l'apartat 5 a) d'aquest article i la densitat del trànsit sigui tal que els vehicles no només ocupin tota l'amplada de la calçada reservada al seu sentit de circulació, sinó que només circulin a una velocitat en funció de la velocitat del vehicle davant d'ells en la fila que segueixen:

a) Sense perjudici del que disposa l'apartat 9 d'aquest article, el fet que els vehicles d'una fila circulin més ràpidament que els d'una altra fila, no es considera com un avançament en el sentit d'aquest article;

b) El conductor que no es trobi al carril més proper a la vora de la calçada corresponent al sentit de la circulació haurà de canviar de carril només per preparar-se per girar a la dreta o a l'esquerra o per estacionar, amb subjecció als canvis de carril que duguin a terme els conductors d'acord amb la legislació nacional que resulti de l'aplicació de les disposicions de l'apartat 5 b) d'aquest article.

7. En la circulació en fila descrita als apartats 5 i 6 d'aquest article, es prohibeix que els conductors, quan els carrils estiguin delimitats a la calçada per marques longitudinals, circulin mentre se superposen aquestes marques.

8. Sense perjudici de les disposicions de l'apartat 2 d'aquest article i d'altres restriccions que les Parts contractants o les seves subdivisions puguin establir pel que fa a l'avançament a les interseccions i als passos a nivell, cap conductor d'un vehicle no podrà avançar un vehicle que no sigui un cycle de dues rodes, un ciclomotor de dues rodes o una motocicleta de dues rodes sense sidecar:

a) Immediatament abans i en una intersecció que no sigui una rotonda, excepte:

i. En el cas previst en l'apartat 1 b) d'aquest article;

ii. Si la carretera on es produeix l'avançament té prioritat a la intersecció;

iii. En el cas que el trànsit estigui regulat en una intersecció per un agent de circulació o per senyals lluminosos de trànsit;

b) Immediatament abans i als passos a nivell no proveïts de barreres o mitges barreres; les Parts contractants o les seves subdivisions podran, no obstant això, permetre aquest avançament als passos a nivell en què la circulació viària estigui regulada per senyals lluminosos que comportin un senyal positiu que dona permís de pas als vehicles.

9. Un vehicle podrà avançar un altre vehicle que s'acosta a un pas de vianants, delimitat per marques a la calçada o senyalitzat com a tal, o aturat a l'altura d'aquest pas, només a un ritme prou lent per poder parar immediatament si un vianant es troba sobre el pas. Cap disposició d'aquest apartat no s'haurà d'interpretar com a impediment perquè les Parts contractants o les seves subdivisions prohibeixin l'avançament des d'una certa distància en un pas de vianants o imposin requisits més estrictes al conductor d'un vehicle que tingui la intenció d'avançar un altre vehicle aturat a l'altura del pas.

10. Qualsevol conductor que constati que un conductor que el segueix desitja avançar-lo s'haurà d'apropar, llevat del cas previst a l'apartat 1 b) de l'article 16 d'aquest Conveni, a la vora de la calçada corresponent al sentit de la circulació i no haurà d'accelerar el ritme. Quan l'amplada és insuficient, o si el perfil o l'estat de la calçada no permeten, tenint en compte la densitat del trànsit que ve en sentit contrari, avançar amb facilitat i sense perill un vehicle lent, voluminós o obligat a respectar un límit de velocitat, el conductor d'aquest últim vehicle haurà de reduir la velocitat i, si cal, aturar-se com més aviat millor per deixar passar els vehicles que el segueixen.

11. a) A les calçades d'un sol sentit i a les calçades en què la circulació sigui en dos sentits, quan almenys dos carrils en zones urbanitzades i tres carrils fora de les zones urbanitzades estiguin reservats per a la circulació en el mateix sentit i estiguin delimitats per marques longitudinals, les Parts contractants o les seves subdivisions podran:

i) Autoritzar els vehicles que circulin per un carril per avançar, al costat corresponent al sentit de la circulació, vehicles que segueixen un altre carril;

ii) Fer que siguin inaplicables les disposicions de l'apartat 3 de l'article 10 d'aquest Conveni, subjecte a la promulgació de disposicions adequades que restringeixin la possibilitat de canviar de carril.

b) En el cas previst en l'apartat a) d'aquest apartat, es considerarà que el mode de conducció previst no constitueix un avançament en el sentit d'aquest Conveni; no obstant això, les disposicions de l'apartat 9 d'aquest article continuen sent aplicables.

Article 12. Encreuament

1. Per creuar, tots els conductors hauran de deixar lliure una distància lateral suficient i, si escau, apropar-se al màxim a la vora de la calçada corresponent al sentit de la circulació; si, en fer-ho, la seva progressió es veu impedida per un obstacle o per la presència d'altres usuaris de la carretera, haurà de frenar i, si escau, aturar-se per deixar passar l'usuari o els usuaris que vinguin en sentit contrari.

2. En camins de muntanya i camins de fort pendent que tinguin característiques similars, on no es pugui creuar o es creui difícilment, és responsabilitat del conductor del vehicle descendent apartar el seu vehicle per permetre el pas de qualsevol vehicle ascendent, excepte en el cas que la forma en què es disposen els refugis a la calçada per permetre l'estacionament dels vehicles sigui tal que, tenint en compte la velocitat i la posició dels vehicles, el vehicle que puja tingui un refugi davant seu i que un dels vehicles hagi de fer marxa enrere si el vehicle que puja no s'atura en aquest refugi. En el cas que un dels dos vehicles que estiguin a punt de creuar-se hagi de fer marxa enrere per permetre el pas, és el conductor del vehicle descendent qui haurà de fer aquesta maniobra, llevat que sigui clarament més fàcil per al conductor del vehicle ascendent. No obstant això, les Parts contractants o les seves subdivisions podran, per a determinats vehicles o determinades carreteres o trams de carreteres, prescriure normes especials diferents de les d'aquest apartat.

Article 13. Velocitat i distància entre els vehicles

1. Qualsevol conductor d'un vehicle haurà de mantenir el control del vehicle en qualsevol circumstància, per poder complir amb les exigències de prudència i poder dur a terme constantment totes les maniobres que li pertoquin. A l'hora d'ajustar la velocitat del vehicle, haurà de tenir en compte constantment les circumstàncies, en particular la disposició dels llocs, l'estat de la carretera, l'estat i la càrrega del vehicle, les condicions atmosfèriques i la intensitat del trànsit per poder aturar el vehicle dins dels límits del seu camp de visibilitat cap endavant així com davant de qualsevol obstacle previsible. Haurà de frenar i, si cal, aturar-se sempre que les circumstàncies així ho requereixin, especialment quan la visibilitat no és bona.

2. Les lleis nacionals hauran d'establir límits màxims de velocitat per a totes les carreteres. La legislació nacional també haurà de determinar els límits de velocitat aplicables a determinades categories de vehicles que presentin un perill especial a causa, en particular, de la seva massa o de la seva càrrega. Podran proporcionar disposicions similars per a determinades categories de conductors, en particular per als conductors debutants.

3. Les disposicions previstes a la primera frase de l'apartat 2 no podran ser d'aplicació als conductors de vehicles prioritaris esmentats a l'apartat 2 de l'article 34 o assimilats com a tals per la legislació nacional.

4. Cap conductor no haurà d'interferir en la marxa normal d'altres vehicles circulant, sense motiu justificat, a una velocitat anormalment baixa.

5. El conductor d'un vehicle que circuli per darrere d'un altre vehicle haurà de deixar una distància de seguretat suficient darrere d'aquest per poder evitar una col·lisió en cas d'alentiment sobtat o aturada sobtada del vehicle que el precedeixi.

6. Fora de les zones urbanitzades, per tal de facilitar l'avançament, els conductors de vehicles o combinacions de vehicles amb una massa màxima autoritzada de més de 3.500 kg, o de més de 10 m de longitud total, excepte quan estiguin avançant o es preparin per avançar, hauran d'adaptar l'espai entre els seus vehicles i els vehicles de motor que els precedeixen de manera que els vehicles que els avancin puguin posar-se amb seguretat a l'espai que queda davant del vehicle que s'està avançant. No obstant això, aquesta disposició no és aplicable ni quan el trànsit estigui molt congestionat ni quan estigui prohibit avançar. A més:

- a) Les autoritats competents podran concedir exempcions a aquesta disposició a determinats combois de vehicles o fer-la inaplicable també a les carreteres on hi hagi dos carrils assignats a la circulació en el sentit afectat;
- b) Les Parts contractants o les seves subdivisions podran establir xifres diferents de les esmentades en aquest apartat per a les característiques dels vehicles en qüestió.

Article 14. *Requisits generals per a les maniobres*

1. Qualsevol conductor que vulgui fer una maniobra, com sortir d'una fila de vehicles estacionats o entrar-hi, girar a la dreta o a l'esquerra de la calçada, girar a l'esquerra o a la dreta per agafar una altra carretera o per entrar en una finca situada a la vora de la carretera, només haurà de començar a fer aquesta maniobra després d'haver-se assegurat que pot fer-ho sense risc de constituir un perill per als altres usuaris de la via que el segueixin, el precedeixen o hagin de travessar la carretera, tenint en compte la seva posició, direcció i velocitat.
2. Qualsevol conductor que vulgui fer mitja volta o fer marxa enrere, només haurà de començar a fer aquesta maniobra després d'haver-se assegurat que pot fer-ho sense que suposi un perill o un obstacle per als altres usuaris de la carretera.
3. Abans de girar o fer una maniobra que impliqui un moviment lateral, el conductor haurà d'anunciar clarament la seva intenció i amb prou antelació mitjançant l'indicador o indicadors de direcció del seu vehicle o, si no n'hi ha, fent si és possible un senyal adequat amb el braç. La indicació que donen els indicadors de direcció s'haurà de continuar donant durant tota la durada de la maniobra, la indicació haurà de cessar tan bon punt s'hagi completat la maniobra.

Article 15. *Requisits especials relatius als vehicles dels serveis de transport públic regular*

Es recomana que les legislacions nacionals prevegin que, a les zones urbanitzades, per tal de facilitar la circulació dels vehicles del servei de transport públic regular, els conductors d'altres vehicles, amb subjecció al que disposa l'apartat 1 de l'article 17 d'aquest Conveni, redueixin la velocitat i, si escau, s'aturin per deixar que aquests vehicles de transport públic duguin a terme la maniobra necessària per tornar a posar-se en marxa des de les parades senyalitzades com a tals. Les disposicions així promulgades per les Parts contractants o les seves subdivisions no modifiquen en cap cas l'obligació dels conductors de vehicles de transport públic de prendre, després d'haver anunciat mitjançant els seus indicadors de direcció la seva intenció de posar-se en marxa, les precaucions necessàries per evitar qualsevol risc d'accident.

Article 16. *Canvi de direcció*

1. Abans de girar a la dreta o a l'esquerra per entrar a una altra carretera o en una finca situada a la vora de la carretera, el conductor, sense perjudici del que disposa l'apartat 1 de l'article 7 i el que disposa l'article 14 d'aquest Conveni:
 - a) Si vol sortir de la carretera pel costat corresponent al sentit de la circulació, haurà d'atansar-se al màxim al marge de la calçada corresponent a aquest sentit i fer la maniobra en un espai el més restringit possible;
 - b) Si vol sortir de la carretera a l'altre costat, sense perjudici que les Parts contractants o les seves subdivisions dictin disposicions diferents per als cicles i ciclomotors, haurà d'apropar-se al màxim de l'eix de la calçada si es tracta d'una calçada on hi hagi circulació en els dos sentits, o la vora oposada al costat corresponent al sentit de la circulació si es tracta d'una calçada de sentit únic, i, si vol agafar una altra carretera on la circulació sigui en els dos sentits, executar la seva maniobra per apropar-se a la calçada d'aquesta altra carretera des del costat corresponent al sentit de la circulació.

2. Durant la maniobra de canvi de sentit, el conductor, sense perjudici del que disposa l'article 21 d'aquest Conveni pel que fa als vianants, haurà de deixar passar els usuaris de la carretera a la calçada o a les altres parts de la mateixa carretera que està a punt de deixar.

Article 17. Alentiment

1. Cap conductor de vehicle no haurà de frenar bruscament tret que sigui per raons de seguretat.
2. Qualsevol conductor que vulgui reduir significativament la velocitat del seu vehicle haurà d'assegurar-se prèviament, llevat que aquesta reducció sigui motivada per un perill imminent, que pot fer-ho sense perill o molèsties excessives per als altres conductors. També haurà d'indicar clarament i amb prou antelació la seva intenció, fent el senyal corresponent del braç, excepte quan s'hagi assegurat que no el segueix cap vehicle o només el segueix a una distància molt llarga; no obstant això, aquesta disposició no s'aplicarà si la indicació d'alentiment ve donada per la il·luminació del vehicle a través dels llums de frenada esmentats a l'apartat 31 de l'annex 5 d'aquest Conveni.

Article 18. Interseccions i obligació de cedir el pas

1. Qualsevol conductor que s'apropi a un encreuament haurà de tenir una precaució addicional adequada a les condicions locals. El conductor d'un vehicle haurà de circular, especialment, a una velocitat tal que tingui la possibilitat d'aturar-se per deixar passar els vehicles amb prioritat de pas.
2. Qualsevol conductor que surt d'un sender o d'un camí de terra a una carretera que no és ni un sender ni un camí de terra està obligat a cedir el pas als vehicles que circulen per aquesta carretera. Als efectes d'aquest article, els termes *sender* i *camí de terra* es podran definir en la legislació nacional.
3. Qualsevol conductor que surt d'una propietat situada a la vora de la carretera està obligat a cedir el dret de pas als vehicles que circulen per aquesta carretera.
4. Amb subjecció al que disposa l'apartat 7 d'aquest article:
 - a) En els Estats on el sentit de la circulació és a la dreta, en les interseccions diferents d'aquelles a què es refereixen l'apartat 2 d'aquest article i els apartats 2 i 4 de l'article 25 d'aquest Conveni, el conductor d'un vehicle està obligat a cedir el pas als vehicles que venen per la seva dreta;
 - b) Les Parts contractants o les seves subdivisions en el territori de les quals el sentit de la circulació es troba a l'esquerra són lliures d'establir les regles de prioritat en les interseccions que considerin convenients.
5. Fins i tot si els senyals lluminosos li donen l'autorització, un conductor no haurà d'entrar en una intersecció si la congestió del trànsit és tal que probablement quedaria immobilitzat a la intersecció, i dificultaria o impediria així el trànsit transversal.
6. Qualsevol conductor que entri en una intersecció on el trànsit està regulat per senyals lluminosos podrà evacuar la intersecció sense esperar que s'obri el trànsit en el sentit en què hagi d'entrar, però sempre que no obstrueixi la circulació dels altres usuaris de la via que circulen en la direcció on el trànsit està obert.
7. Els conductors de vehicles que no es desplacen per rails tenen l'obligació de cedir el pas als vehicles que circulen per rails.

Article 19. Passos a nivell

Tots els usuaris de la carretera hauran de tenir una precaució especial en apropar-se a passos a nivell i creuar-los. En especial:

- a) Tots els conductors de vehicles hauran de circular a un ritme moderat;
- b) Sense perjudici de l'obligació d'obeir les indicacions d'aturada donades per un senyal lluminós o un senyal acústic, cap usuari de la carretera no haurà d'entrar en un pas a nivell les barreres o les mitges barreres del qual estiguin enmig de la carretera o en moviment per col·locar-se enmig de la carretera, o les mitges barreres del qual s'estiguin aixecant;

- c) Si un pas a nivell no disposa ni de barreres, ni de mitges barreres, ni de senyals lluminosos, cap usuari de la carretera no haurà d'entrar-hi sense haver-se assegurat que no s'hi apropa cap vehicle sobre rails;
- d) Els conductors tindran prohibit entrar en un pas a nivell sense haver comprovat prèviament que no s'hauran d'aturar;
- e) Cap usuari de la via haurà de prolongar indegudament el fet de passar per un pas a nivell; en cas d'immobilització forçosa d'un vehicle, el seu conductor haurà d'esforçar-se per allunyar-lo de les vies del ferrocarril i, si no pot fer-ho, haurà de prendre immediatament totes les mesures que estiguin al seu abast perquè els mecànics dels vehicles ferroviaris siguin avisats amb temps suficient de l'existència del perill.

Article 20. Requisits per als vianants

1. Les Parts contractants o les seves subdivisions només podran fer aplicables les disposicions d'aquest article en els casos en què la circulació de vianants per la calçada sigui perillosa o dificulti la circulació de vehicles.
2. Si hi ha, a la vora de la calçada, voreres o vorals que puguin ser utilitzats pels vianants, aquests darrers els hauran d'utilitzar. Tanmateix, prenent les precaucions necessàries:
 - a) Els vianants que empenyen o carreguen objectes voluminosos podran utilitzar la calçada si la seva circulació per la vorera o el voral hagi de causar molèsties importants a la resta de vianants;
 - b) Els grups de vianants encapçalats per un monitor, o que formen una comitiva, podran circular per la calçada.
3. Si no fos possible l'ús de voreres o vorals o en absència d'aquests darrers, els vianants podran circular per la calçada; quan hi hagi un carril bici i quan la densitat de trànsit ho permeti, podran fer servir aquest carril bici, però sense entorpir el pas de ciclistes i ciclomotors.
4. Quan els vianants circulin per la calçada d'acord amb els apartats 2 i 3 d'aquest article, s'hauran de situar tan a prop com sigui possible de la vora de la calçada.
5. Es recomana que les lleis nacionals disposin que, quan els vianants circulin per la calçada, s'hagin de situar, tret que això pugui comprometre la seva seguretat, al costat oposat al que correspon al sentit de la circulació. No obstant això, les persones que empenyin una bicicleta, un ciclomotor o una moto amb la mà s'hauran de situar sempre al marge de la calçada corresponent al sentit de la circulació i el mateix passa amb els grups de vianants encapçalats per un monitor o en comitiva. Llevat que formin una comitiva, els vianants que circulin per la calçada, de nit o amb poca visibilitat, així com de dia si la densitat de la circulació viària ho requereix, hauran de caminar al màxim possible formant una sola fila.
 - 6. a) Els vianants hauran d'entrar en una calçada per creuar-la amb precaució; hauran d'utilitzar el pas de vianants quan n'hi hagi un a prop.
 - b) Per creuar per un pas de vianants indicat com a tal o delimitat amb marques a la calçada:
 - i) Si el pas està dotat de senyalització per als vianants, aquests darrers hauran d'obeir les instruccions que indiquin aquests llums;
 - ii) Si el pas no està equipat amb aquesta senyalització, però la circulació dels vehicles està regulada per senyals lluminosos o per un agent de circulació, els vianants no hauran d'entrar a la calçada fins que el senyal lluminós o el gest de l'agent de circulació avisi que hi poden passar;
 - iii) A la resta de passos de vianants, els vianants no podran entrar a la calçada sense tenir en compte la distància i la velocitat dels vehicles que s'hi acosten.
 - c) Per travessar per fora d'un pas de vianants indicat com a tal o delimitat per senyals a la calçada, els vianants no podran entrar a la calçada abans d'haver-se assegurat que poden fer-ho sense dificultar la circulació dels vehicles.
 - d) Un cop posats a travessar una calçada, els vianants no hauran d'allargar el seu recorregut, quedar-s'hi o aturar-s'hi innecessàriament.

7. No obstant això, les Parts contractants o les seves subdivisions podran promulgar disposicions més estrictes per als vianants que creuen la calçada.

Article 21. *Comportament dels conductors envers els vianants*

1. Qualsevol conductor haurà d'evitar els comportaments que puguin posar en perill els vianants.

2. Sense perjudici del que disposen l'apartat 1 de l'article 7, l'apartat 9 de l'article 11 i l'apartat 1 de l'article 13 d'aquest Conveni, quan hi hagi un pas de vianants a la calçada senyalitzat com a tal o delimitat per senyals a la calçada:

a) Si la circulació dels vehicles està regulada en aquest pas per senyals lluminosos o per un agent de circulació, els conductors, quan tinguin prohibit el pas, hauran d'aturar-se abans d'entrar al pas o en les marques transversals que el precedeixen i, quan se'ls permeti el pas, no hauran d'entorpir ni impedir que creuin els vianants que hagin entrat al pas; si els conductors giren per entrar a una altra carretera a l'entrada de la qual hi hagi un pas de vianants, només ho hauran de fer a ritme lent i deixant passar els vianants que hagin entrat o que entrin al pas, encara que s'hagin d'aturar;

b) Si la circulació dels vehicles no està regulada en aquest pas, ni per senyals lluminosos ni per un agent de circulació, els conductors només s'hauran d'apropar a aquest pas a un ritme prou moderat per no posar en perill els vianants que hi hagin entrat o hi entrin; si cal, s'hauran de parar per deixar-los passar.

3. Cap disposició d'aquest article s'haurà d'interpretar com a impediment per a les Parts contractants o les seves subdivisions:

Exigir que els conductors de vehicles s'aturin cada vegada que els vianants hagin entrat o entrin en un pas de vianants senyalitzat com a tal o delimitat per senyals a la calçada en les condicions previstes a l'article 20 d'aquest Conveni, o

Prohibir-los impedir o dificultar la marxa dels vianants que travessen la calçada en una intersecció o molt a prop d'una intersecció, encara que no hi hagi cap pas de vianants senyalitzat com a tal o delimitat per senyals a la calçada.

4. Els conductors que tinguin la intenció d'avançar pel costat corresponent al sentit de la circulació un vehicle de transport públic en una parada senyalitzada com a tal hauran de reduir la seva velocitat i, si s'escau, aturar-se per tal que els viatgers puguin pujar o baixar d'aquest vehicle.

Article 22. *Refugis a la calçada*

Sense perjudici del que disposa l'article 10 d'aquest Conveni, qualsevol conductor podrà deixar a la seva dreta o a la seva esquerra els refugis, pilons i altres dispositius establerts a la calçada per la qual circuli, amb l'excepció dels casos següents:

a) Quan un senyal imposi el pas per un dels costats del refugi, el piló o el dispositiu;

b) Quan el refugi, el piló o el dispositiu es trobi dins l'eix d'una calçada on la circulació sigui en ambdós sentits; en aquest últim cas, el conductor haurà de deixar el refugi, el piló o el dispositiu pel costat oposat al que correspon al sentit de la circulació.

Article 23. *Parada i estacionament*

1. Fora de les zones urbanitzades, els vehicles i els animals aturats o estacionats s'hauran de col·locar tant com sigui possible fora de la calçada. Tant dins les zones urbanitzades com fora, no s'hauran de col·locar en pistes bici, carrils bici, vies reservades als vehicles de transport públic regular, camins de ferradura, camins per a vianants, voreres o vorals condicionats per al trànsit dels vianants, excepte en la mesura que ho permeti la legislació nacional aplicable.

2. a) Els animals i els vehicles aturats o estacionats a la calçada s'hauran de col·locar tan a prop com sigui possible de la vora de la calçada. Els conductors hauran d'aturar el seu vehicle o estacionar en una calçada només pel costat que els correspongui al sentit de la circulació; no obstant això, aquesta aturada o estacionament s'autoritzarà a l'altra banda quan no sigui possible en el costat corresponent al sentit de

la circulació per la presència de vies del ferrocarril. A més, les Parts contractants o les seves subdivisions podran:

- a) No prohibir aturar-se o estacionar a un dels costats en determinades condicions, especialment si els senyals de trànsit prohibeixen aturar-se al costat corresponent al sentit de la circulació;
 - b) En les calçades de sentit únic, autoritzar la parada i l'estacionament en l'altre costat, simultàniament o no a l'aturada i l'estacionament al costat corresponent al sentit de la circulació;
 - c) Permetre la parada i l'estacionament al mig de la calçada en llocs especialment indicats.
- b) Llevat que la legislació nacional estableixi el contrari, els vehicles altres que les bicicletes de dues rodes, els ciclomotors de dues rodes o les motocicletes de dues rodes sense sidecar no hauran d'estar aturats ni estacionats en doble fila a la calçada. Els vehicles aturats o estacionats s'hauran de posar paral·lels a la vora de la calçada, llevat dels casos en què la disposició dels llocs permeti el contrari.
3. a) Es prohibeix qualsevol aturada i estacionament d'un vehicle a la calçada:
- i) Als passos de vianants, als passos per a ciclistes i als passos a nivell;
 - ii) A les vies de tramvies o trens de carretera o tan a prop d'aquests carrils que es pugui impedir la circulació d'aquests tramvies o trens, així com, sempre que les Parts contractants o les seves subdivisions puguin ordenar disposicions contràries, a les voreres i als carrils bici;
- b) Es prohibeix qualsevol aturada o estacionament d'un vehicle en qualsevol lloc on constitueixi un perill, en particular:
- i) Sota els passos superiors i en túnels, excepte, si escau, en llocs especialment indicats;
 - ii) A la calçada, prop dels cims dels turons i en revolts, quan la visibilitat sigui insuficient perquè el vehicle pugui ser avançat amb total seguretat, donada la velocitat dels vehicles en el tram de carretera en qüestió;
 - iii) A la calçada a l'altura d'una marca longitudinal, quan no s'aplica el subapartat b ii) d'aquest apartat, però quan l'amplada de la calçada entre la marca i el vehicle és inferior a 3 m i la marca és tal que el seu pas estigui prohibit als vehicles que s'hi apropin pel mateix costat.
 - iv) Als llocs on el vehicle pugui amagar un senyal viari o un senyal lluminós de trànsit visible per tots els usuaris de la carretera;
 - v) En un carril addicional senyalitzat per als vehicles lents;
- c) Queda prohibit qualsevol estacionament d'un vehicle a la calçada:
- i) A prop de passos a nivell, interseccions i parades d'autobusos, troleibusos o vehicles sobre rails, en distàncies especificades per la legislació nacional;
 - ii) Davant de les entrades transitables de les propietats;
 - iii) En qualsevol lloc on el vehicle estacionat impediria l'accés a un altre vehicle estacionat habitualment o la retirada d'aquest vehicle;
 - iv) A la calçada central de les carreteres de tres calçades i, fora de les zones urbanitzades, a les calçades de les carreteres assenyalades com a prioritàries per la senyalització corresponent;
4. Un conductor no podrà abandonar el seu vehicle o els seus animals sense haver pres totes les precaucions útils per evitar qualsevol accident, i en el cas d'un automòbil, per evitar que es faci servir sense autorització.
5. Es recomana que la legislació nacional estableixi que qualsevol vehicle de motor que no sigui un ciclomotor de dues rodes o una motocicleta de dues rodes sense sidecar, així com qualsevol remolc, enganxat o no, que estigui immobilitzat a la calçada fora d'una zona urbanitzada, estigui senyalitzat a distància, per mitjà d'almenys un dispositiu adequat, col·locat en el lloc més indicat per avisar els altres conductors que s'acosten amb prou temps:
- a) Quan el vehicle estigui immobilitzat de nit a la calçada en tals condicions que els conductors que s'acosten no puguin notar l'obstacle que constitueix;

b) Quan el conductor, en altres casos, s'hagi vist obligat a immobilitzar el seu vehicle en un lloc on estigui prohibida la parada.

6. Res d'aquest article no s'ha d'interpretar com a impediment per a les Parts contractants o les seves subdivisions d'imposar més prohibicions d'estacionament i parada o d'adoptar disposicions diferents per a l'estacionament i la parada de les bicis i els ciclomotors.

Article 24. *Obertura de les portes*

Es prohibeix obrir la porta d'un vehicle, deixar-la oberta o sortir del vehicle sense assegurar-se que no es posa en perill els altres usuaris de la carretera.

Article 25. *Autopistes i carreteres de caràcter similar*

1. A les autopistes i, si la legislació nacional així ho preveu, a les vies especials d'accés i sortida d'autopistes:

a) Es prohibeix la circulació de vianants, animals, bicicletes, ciclomotors si no són assimilats a les motocicletes, i de tots els vehicles diferents dels automòbils i els seus remolcs, així com els automòbils o els seus remolcs que, per construcció, no puguin assolir per nivells una velocitat establerta per la legislació nacional.

b) Està prohibit per als conductors:

i) Aturar els seus vehicles o aparcar en un lloc diferent de les places d'aparcament designades; en cas d'immobilització forçosa d'un vehicle, el conductor s'haurà d'esforçar per treure'l de la calçada i també fora del carril d'emergència i, si no pot fer-ho, senyalitzar immediatament la presència del vehicle des de la distància per avisar amb prou antelació els altres conductors que s'acosten;

ii) Fer mitja volta o marxa enrere o entrar a la franja de terra central, incloses les connexions transversals que uneixen les dues calçades.

2. Els conductors que entrin en una autopista hauran de cedir el pas als vehicles que hi circulen. Si hi ha un carril d'acceleració, l'hauran d'agafar.

3. El conductor que surti de l'autopista haurà d'agafar, amb el temps suficient, el carril de circulació corresponent a la sortida de l'autopista i entrar al carril de desacceleració al més aviat possible si existeix aquest carril.

4. Per a l'aplicació dels apartats 1, 2 i 3 d'aquest article, s'assimilen a les autopistes les altres carreteres reservades al trànsit d'automòbils degudament indicades com a tal i que no donen servei a les propietats que se situen a la vora de la carretera.

Article 25 bis. *Requisits especials aplicables als túnels amb una senyalització específica*

Dins els túnels amb una senyalització específica, s'apliquen els requisits següents:

1. Està prohibit a qualsevol conductor:

a) Fer marxa enrere;

b) Fer mitja volta;

2. Encara que el túnel estigui il·luminat, tots els conductors hauran d'encendre els llums de carretera o les llums d'encreuament.

3. El conductor només haurà d'aturar o estacionar el seu vehicle en cas d'emergència o perill. Per fer-ho, haurà d'utilitzar, si és possible, llocs especialment senyalitzats.

4. En cas d'immobilització prolongada dels vehicles, el conductor haurà d'aturar el motor.

Article 26. *Requisits especials aplicables a les comitives i als invàlids*

1. Està prohibit als usuaris de la carretera tallar les columnes militars, els grups d'escolars en files sota la direcció d'un monitor i altres comitives.

2. Els invàlids que es desplacen en cadira de rodes accionada per ells mateixos o que circulen a ritme de caminada podran utilitzar les voreres i els vorals transitables.

Article 27. *Requisits especials aplicables a conductors de bicicletes, ciclomotors i motocicletes*

1. Sense perjudici de les disposicions de l'apartat 3 de l'article 10 d'aquest Conveni, les Parts contractants o les seves subdivisions podran no prohibir als ciclistes circular més d'un de front.
2. Està prohibit que els ciclistes circulin sense agafar el manillar amb almenys una mà, ser remolcats per un altre vehicle o transportar, arrossegat o empènyer objectes que dificultin la conducció o perillosos per a altres usuaris de la via. Les mateixes disposicions són aplicables als conductors de ciclomotors i motocicletes, però, a més, aquests darrers hauran de subjectar el manillar amb les dues mans, llevat, si fos necessari, per donar la indicació de la maniobra descrita en l'apartat 3 de l'article 14 d'aquest Conveni.
3. Està prohibit que els conductors de bicicletes i ciclomotors portin passatgers al seu vehicle; no obstant això, les Parts contractants o les seves subdivisions podran autoritzar excepcions a aquesta disposició, en particular, autoritzar el transport de passatgers al seient o seients addicionals que es puguin instal·lar en el cycle. Els conductors de motociclistes només podran transportar passatgers en el sidecar, si n'hi ha un, i en el seient addicional instal·lat darrere del conductor si escau.
4. Quan hi hagi un carril bici, les Parts contractants o les seves subdivisions podran prohibir la circulació dels ciclistes per la resta de la calçada. Així mateix, podran autoritzar els conductors de ciclomotors a circular pel carril bici o la pista bici i, si ho consideren convenient, prohibir-los circular per la resta de la calçada. La legislació nacional haurà d'especificar en quines condicions els altres usuaris de la via podran utilitzar o travessar el carril bici o la pista bici, de manera que la seguretat dels ciclistes es garanteixi en tot moment.

Article 28. *Dispositius d'advertència acústica i lluminosa*

1. Només es podran utilitzar dispositius d'advertència acústica:

- a) Per donar avisos útils per evitar un accident;
- b) Fora de les zones urbanitzades, quan s'hagi d'avisar un conductor que serà avançat.

L'emissió de sons pels dispositius d'avís acústic no hauria de durar més del necessari.

2. Els conductors d'automòbils podran fer servir els dispositius d'advertència lluminosa definits a l'apartat 3 de l'article 32 d'aquest Conveni en lloc dels dispositius d'advertència acústica. També ho podran fer durant el dia als efectes indicats a l'apartat b) de l'apartat 1 d'aquest article, si aquesta forma de fer és més adequada a les circumstàncies.
3. Les Parts contractants o les seves subdivisions també podran permetre l'ús de dispositius d'advertència lluminosa per als fins a què es refereix l'apartat 1 b) d'aquest article també a les zones urbanitzades.

Article 29. *Vehicles sobre rails*

1. Quan una via de ferrocarril utilitzi una calçada, qualsevol usuari de la carretera, quan s'acosta a un tramvia o un altre vehicle sobre rails, haurà d'apartar-se de la carretera el més aviat possible per permetre el pas del vehicle ferroviari.
2. Les Parts contractants o les seves subdivisions podran adoptar normes especials per a la circulació per carretera dels vehicles que circulin sobre rails i per creuar-se amb aquests vehicles o avançar-los que difereixin de les establertes en aquest capítol. No obstant això, les Parts contractants o les seves subdivisions no poden adoptar disposicions contràries a les de l'apartat 7 de l'article 18 d'aquest Conveni.

Article 30. *Càrrega de vehicles*

1. Si es fixa una massa màxima autoritzada per a un vehicle, la massa amb càrrega d'aquest vehicle no haurà de superar mai la massa màxima autoritzada.
2. Qualsevol càrrega d'un vehicle s'ha d'ordenar i, si escau, assegurar, de manera que no pugui:
 - a) Posar en perill les persones ni causar danys a la propietat pública o privada, en particular arrossegat-se o caure a la carretera;
 - b) Interferir amb la visibilitat del conductor o perjudicar l'estabilitat o el maneig del vehicle;

c) Provocar sorolls, pols o altres molèsties evitables;

d) Ocultar els llums, inclosos els llums de fre i els indicadors de direcció, els catadiòptrics, els números de matrícula i el signe distintiu de l'Estat de matriculació amb el qual haurà d'estar dotat el vehicle d'acord amb els termes d'aquest Conveni o la legislació nacional, o ocultar els senyals fets amb el braç, d'acord amb les disposicions de l'apartat 3 de l'article 14 o les de l'apartat 2 de l'article 17 d'aquest Conveni.

3. Tots els accessoris, com ara cables, cadenes o lones, utilitzats per assegurar o protegir la càrrega hauran d'estar ben ajustats i fermament fixats. Tots els accessoris utilitzats per protegir la càrrega han de complir les condicions per a la càrrega establertes a l'apartat 2 d'aquest article.

4. Les càrregues que sobresurtin del vehicle per davant, per darrere o pels costats hauran d'estar clarament senyalitzades en tots els casos en què els seus contorns puguin no ser percebuts pels conductors d'altres vehicles; a la nit, aquesta senyalització s'ha de fer a la part davantera amb un llum blanc i un dispositiu reflector blanc, i la part posterior amb un llum vermell i un dispositiu reflector vermell. En particular, en els vehicles de motor:

a) Les càrregues que sobresurten més enllà de l'extrem del vehicle de més d'un metre per darrere o per davant hauran d'estar sempre senyalitzades;

b) Les càrregues que superin lateralment el gàlib del vehicle de manera que la seva extremitat lateral sigui superior a 0,40 m des de la vora exterior del llum de posició davanter del vehicle hauran d'estar sempre senyalitzades per davant durant la nit, i el mateix s'aplica, per darrere, a aquells l'extremitat lateral dels quals estigui a més de 0,40 m de la vora exterior del llum de posició posterior vermell del vehicle.

5. Res de l'apartat 4 d'aquest article no s'interpretarà en el sentit que impedeixi a les Parts contractants o les seves subdivisions prohibir, limitar o sotmetre a autorització especial les càrregues excessives a què es refereix l'esmentat apartat 4.

Article 30 bis. *Transport de passatgers*

Els passatgers no s'hauran de transportar en nombre o de tal manera que obstrueixin la conducció o redueixin el camp de visió del conductor.

Article 31. *Comportament en cas d'accident*

1. Sense perjudici de les disposicions de la legislació nacional relatives a l'obligació de prestar assistència als ferits, qualsevol conductor o un altre usuari de la via implicat en un accident de trànsit haurà de:

a) Aturar-se tan aviat com sigui possible sense crear un perill addicional per a la circulació;

b) Esforçar-se per garantir la seguretat del trànsit al lloc de l'accident i, si una persona ha resultat morta o ferida greument en l'accident, evitar, en la mesura que això no afecti la seguretat del trànsit, canvis en l'estat de la situació actual, i la desaparició de traces que puguin ser útils per establir responsabilitats;

c) Si altres persones implicades en l'accident li ho demanen, haurà de comunicar la seva identitat;

d) Si una persona ha resultat ferida o morta en l'accident, haurà d'avisar la policia i quedar-se en el lloc de l'accident o tornar-hi fins que arribi, llevat que hagi estat autoritzat per la policia a abandonar el lloc o que hagi d'ajudar o atendre el ferit o que li hagin de prestar assistència a ell mateix.

2. Les Parts contractants o les seves subdivisions podran, en la seva legislació nacional, abstenir-se d'imposar la prescripció prevista a l'apartat d) de l'apartat 1 d'aquest article quan no s'hagi causat cap dany greu i cap de les persones implicades en l'accident no requereixi que s'avi la policia.

Article 32. *Il·luminació: requisits generals*

1. Entre la nit i l'alba, així com en qualsevol altra circumstància en què la visibilitat sigui insuficient, per exemple, per boira, nevada o pluja intensa, els llums següents s'hauran d'encendre en un vehicle en moviment:

a) En els vehicles de motor i ciclomotors, els llums de carretera o d'encreuament i els llums de posició posteriors, d'acord amb l'equipament prescrit per aquest Conveni per al vehicle de cada categoria;

b) En els remolcs, els llums de posició davanters si aquests llums es prescriuen a l'apartat 30 de l'annex 5 d'aquest Conveni i almenys dos llums de posició posteriors.

2. Els llums de carretera s'hauran d'apagar i substituir pels llums d'encreuament:

a) En zones urbanitzades quan la calçada estigui prou il·luminada i fora de zones urbanitzades quan la calçada estigui contínuament il·luminada i aquesta il·luminació és suficient per permetre al conductor veure clarament fins a una distància suficient i als altres usuaris de la via percebre el vehicle a una distància suficient;

b) Quan un conductor està a punt de creuar un altre vehicle, per evitar l'enlluernament, a la distància necessària perquè el conductor d'aquest altre vehicle pugui continuar amb facilitat i sense perill;

c) En qualsevol altra circumstància en què sigui necessari no enlluernar els altres usuaris de la carretera o usuaris d'una via fluvial o ferroviària que circuli al costat de la carretera.

3. No obstant això, quan un vehicle en segueix un altre a poca distància, els llums de carretera es poden utilitzar per donar un avís lluminós en les condicions previstes a l'apartat 2 de l'article 28 de la intenció d'avançar.

4. Els llums antiboira només es poden encendre en cas de boira densa, nevada, pluja intensa o condicions similars i, en el cas dels llums antiboira davanters, per substituir els llums d'encreuament. La legislació nacional podrà autoritzar l'ús simultani de llums antiboira davanters i llums d'encreuament i l'ús de llums antiboira davanters en carreteres estretes amb molts revolts.

5. En els vehicles equipats amb llums de posició davanters, aquests llums s'hauran d'utilitzar al mateix temps que els llums de carretera, els d'encreuament o els antiboira davanters.

6. Durant el dia, els conductors de motocicletes hauran de circular amb almenys un llum d'encreuament davanter i un llum vermell posterior encesos. La legislació nacional podrà permetre l'ús de llums de circulació diürna en lloc de llums d'encreuament.

7. La legislació nacional podrà obligar els conductors de vehicles de motor a utilitzar els llums d'encreuament o de circulació diürna durant el dia. En aquest cas, els llums de posició posteriors s'hauran d'utilitzar al mateix temps que els llums davanters.

8. Entre la nit i l'alba, així com en qualsevol altra circumstància en què la visibilitat sigui insuficient, la presència de vehicles de motor i els seus remolcs aturats o estacionats en una via s'haurà d'indicar mitjançant senyals de llums de posició davanters i posteriors. En cas de boira densa, nevada, pluja intensa o condicions similars, es podran utilitzar els llums d'encreuament o els llums antiboira davanters. En aquestes condicions, els llums antiboira posteriors es poden utilitzar a més dels llums de posició posteriors.

9. No obstant el que estableix l'apartat 8 d'aquest article, dins d'una zona urbanitzada, els llums de posició davanters i posteriors es poden substituir per llums d'estacionament, sempre que:

a) Les dimensions del vehicle no superin els 6 m de llargada i 2 m d'amplada;

b) No hi hagi cap remolc enganxat al vehicle;

c) Els llums d'estacionament es col·loquin a la part lateral del vehicle oposat a la vora de la calçada al llarg de la qual el vehicle està parat o estacionat.

10. No obstant el que disposen els apartats 8 i 9 d'aquest article, un vehicle podrà ser aturat o estacionat amb tots els llums apagats:

a) En una carretera il·luminada de manera que el vehicle sigui clarament visible des d'una distància suficient;

b) Fora de la calçada i d'un voral estabilitzat;

c) Quan es tracti de ciclomotors i motocicletes de dues rodes sense sidecar i no equipat amb bateria, just a la vora de la carretera en zona urbanitzada.

11. La legislació nacional podrà atorgar exempcions del que disposen els apartats 8 i 9 d'aquest article per als vehicles aturats o estacionats dins d'un nucli urbanitzat, als carrers de trànsit molt poc dens.

12. Els llums de marxa enrere només es podran utilitzar quan el vehicle està fent marxa enrere o a punt de fer marxa enrere.

13. Els senyals de perill només es podran utilitzar per advertir a altres usuaris de la via d'un perill particular:

a) Quan un vehicle avariats o avariats no es pugui moure immediatament, de manera que constitueixi un obstacle per als altres usuaris;

b) Quan es tracti d'avisar els altres usuaris del risc de perill imminent.

14. Llums d'advertència especials:

a) Que emetin una llum blava, només es podran utilitzar en vehicles prioritaris que realitzin una missió urgent o en els altres casos en què sigui necessari avisar la resta d'usuaris de la via de la presència del vehicle;

b) Que emetin una llum automàtica de color groc, només es podran utilitzar quan els vehicles estiguin efectivament destinats a les tasques particulars per a les quals han estat equipats amb el llum especial d'advertència o quan la presència d'aquests vehicles a la carretera constitueixi un perill o inconvenient per a altres usuaris.

La legislació nacional podrà permetre l'ús de llums d'advertència que emetin altres colors.

15. En cap cas s'haurà d'instal·lar un vehicle amb llums vermells a la part davantera o llums blancs a la part posterior, amb subjecció a les exempcions establertes a l'apartat 61 de l'annex 5. No es podrà modificar ni equipar amb llums addicionals un vehicle de tal forma que pugui contravenir aquesta disposició.

Article 33. *Normes d'ús dels llums per als vehicles que no s'esmenten a l'article 32 i a alguns usuaris de la carretera*

1. Qualsevol vehicle o combinació de vehicles als quals no s'apliquen les disposicions de l'article 32 d'aquest Conveni i que es trobi en una carretera entre la nit i l'alba haurà de tenir almenys un llum blanc o groc selectiu al davant i almenys un llum vermell a la part posterior. Quan només hi hagi un llum al davant o un al darrere, aquest llum s'haurà de col·locar a l'eix del vehicle o al costat oposat al que correspon al sentit de la circulació.

i) Els carros de mà, és a dir, els carros estirats o empesos a mà, hauran de tenir almenys un llum blanc o groc selectiu a la part davantera, i almenys un llum vermell a la part posterior. Aquests dos llums poden ser emesos per un únic dispositiu situat al costat oposat al que correspon al sentit de la circulació. L'enllumenat no és obligatori als carretons de mà amb una amplada màxima d'1 m;

ii) Els vehicles de tracció animal hauran de tenir dos llums blancs o grocs selectius al davant i dos vermells al darrere. No obstant això, la legislació nacional podrà autoritzar que la senyalització d'aquests vehicles s'efectuï mitjançant un únic llum blanc o groc selectiu a la part davantera i un sol llum vermell a la part posterior. En qualsevol cas, el llum s'haurà de col·locar al costat oposat al que correspon al sentit de la circulació. Si no fos possible col·locar els llums previstos al vehicle, els podran portar les persones que caminin immediatament al costat del vehicle, pel costat oposat al que correspon al sentit de la circulació. A més, els vehicles de tracció animal hauran d'anar equipats amb dos catadiòptrics vermells a la part posterior, el més a prop possible de les vores exteriors del vehicle. L'enllumenat no és obligatori en els vehicles de tracció animal amb una amplada màxima de 1 m. Tanmateix, només s'ha de col·locar un catadiòptic a la part posterior del costat oposat al que correspon al sentit de la circulació o al mig del vehicle.

2. a) Quan es viatgi per la carretera de nit:

i) Els grups de vianants encapçalats per un monitor o en comitiva hauran de mostrar, al costat oposat al que correspon al sentit de la circulació, almenys un llum blanc o groc selectiu al davant i un llum vermell al darrere, o un llum groc en ambdues direccions;

ii) Els conductors d'animals de tir, d'animals de càrrega o de sella, o de bestiar, hauran de mostrar, al costat oposat al que correspon al sentit de la circulació, almenys un llum blanc o groc selectiu al davant i un llum vermell al darrere, o un llum groc en ambdues direccions. Aquests llums poden ser emesos per un únic dispositiu;

b) Els llums a què es refereix el punt (a) d'aquest apartat no s'exigeixen en les zones urbanitzades il·luminades adequadament.

Article 34. *Excepcions*

1. Tan bon punt s'assenyali l'aproximació d'un vehicle prioritari pels dispositius especials d'advertència lluminosa i acústica d'aquest vehicle, tots els usuaris de la via hauran de deixar el pas per la calçada i, si escau, aturar-se.

2. La legislació nacional podrà preveure que els conductors de vehicles prioritaris no estiguin obligats, quan se n'anuncii la circulació mitjançant els dispositius especials d'advertència acústica del vehicle i a condició de no posar en perill els altres usuaris de la via, a complir totes o part de les disposicions d'aquest capítol II altres que les de l'apartat 2 de l'article 6.

3. La legislació nacional podrà determinar en quina mesura el personal que treballa en la construcció, reparació o manteniment de la via, inclosos els conductors de la maquinària utilitzada per a les obres, no està obligat, amb l'observació de totes les precaucions útils, a complir el que disposa aquest capítol II durant la seva feina.

4. Per avançar les màquines a què es refereix l'apartat 3 d'aquest article mentre participen en les obres a la carretera o creuar-s'hi, els conductors d'altres vehicles podran, en la mesura que sigui necessari i sempre que prenguin totes les precaucions útils, no complir el que disposen els articles 11 i 12 d'aquest Conveni.

Capítol III. Condicions que hauran de complir els automòbils i els remolcs per ser admesos en el trànsit internacional

Article 35. *Matriculació*

1. a) Per beneficiar-se de les disposicions d'aquest Conveni, qualsevol vehicle de motor en trànsit internacional i qualsevol remolc, que no sigui un remolc lleuger, acoblat a un automòbil hauran d'estar matriculats per una Part contractant o una de les seves subdivisions i el conductor de l'automòbil haurà de portar un certificat vàlid expedit per certificar aquesta matriculació, ja sigui per una autoritat competent d'aquesta Part contractant o de la seva subdivisió, o, en nom de la Part contractant o de la subdivisió, per l'associació que aquesta darrera hagi facultat a aquest efecte. El certificat, conegut com a *certificat de matriculació*, haurà de portar almenys:

Un número d'ordre, conegut com a *número de matrícula*, la composició del qual s'indica a l'annex 2 d'aquest Conveni;

La data de la primera matriculació del vehicle;

El nom complet i l'adreça del titular del certificat;

El nom o la marca del fabricant del vehicle;

El número d'ordre del xassís (número de fàbrica o número de sèrie del fabricant);

En el cas d'un vehicle destinat al transport de mercaderies, la massa màxima autoritzada;

En el cas d'un vehicle destinat al transport de mercaderies, la massa en buit;

El període de vigència, si no és il·limitat;

Les dades del certificat estan consignades només en caràcters llatins o en l'anomenada cursiva anglesa, o es repeteixen d'aquesta manera.

b) No obstant això, les Parts contractants o les seves subdivisions poden decidir que, en els certificats expedits al seu territori, s'indiqui l'any de fabricació en lloc de la data de la primera matriculació.

c) Pels automòbils de les categories A i B definides als annexos 6 i 7 d'aquest Conveni, així com, si és possible, per a altres automòbils:

i) El signe distintiu de l'Estat de matriculació definit a l'annex 3 de l'esmentat Conveni haurà d'aparèixer a la part superior del certificat;

ii) Les vuit indicacions que, d'acord amb el que disposa la lletra a) d'aquest apartat, haurà de portar cada certificat de matriculació, hauran d'anar precedides o seguides respectivament de les lletres A, B, C, D, E, F, G i H;

iii) El títol del certificat en la llengua o les llengües nacionals del país de matriculació podrà anar precedit o seguit de les paraules, en francès, "certificat d'immatriculation";

d) Per als remolcs (inclosos els semiremolcs) que s'importin temporalment per un mitjà de transport diferent de la carretera, s'haurà de considerar suficient una fotocòpia del certificat de matriculació, autenticada per l'autoritat que l'ha expedit.

2. No obstant el que disposa l'apartat 1 d'aquest article, un vehicle articulat que no estigui separat en trànsit internacional es beneficiarà de les disposicions d'aquest Conveni encara que només sigui objecte d'una matriculació i d'un únic certificat per al tractor i el semiremolc que el constitueixen.

3. Res d'aquest Conveni no s'interpretarà com a una limitació del dret de les Parts contractants o de les seves subdivisions d'exigir, en el cas d'un vehicle en trànsit internacional que no estigui matriculat a nom d'una persona a bord, la justificació del dret del conductor a la possessió del vehicle.

4. Es recomana que les Parts contractants que encara no en tinguin un, estableixin un departament encarregat, a escala nacional o regional, del registre dels automòbils posats en circulació i de la centralització, per a cada vehicle, de la informació continguda en cada certificat de matriculació.

Article 36. Número de matrícula

1. Qualsevol automòbil en trànsit internacional haurà de portar el seu número de matrícula al davant i al darrere; tanmateix, les motocicletes només hauran de portar aquest número al darrere.

2. Qualsevol remolc matriculat haurà de portar, en trànsit internacional, el seu número de matrícula al darrere. En el cas d'un automòbil que remolca un o més remolcs, el remolc únic o l'últim remolc, si no està matriculat, haurà de portar la matrícula del vehicle tractor.

3. La composició i els procediments per a la col·locació de la matrícula a què es refereix aquest article s'hauran d'ajustar al que disposa l'annex 2 d'aquest Conveni.

Article 37. Signe distintiu de l'Estat de matriculació

1. a) Qualsevol vehicle de motor en trànsit internacional haurà de portar al darrere, a més de la matrícula, un signe distintiu de l'Estat on està matriculat.

b) Aquest senyal es podrà portar separatament de la matrícula o incorporat a aquesta;

c) Quan el signe distintiu s'incorpori a la matrícula, també s'haurà de reproduir a la matrícula davantera del vehicle quan aquesta sigui obligatòria;

2. Tot remolc acoblat a un vehicle de motor i obligat, d'acord amb l'article 36 d'aquest Conveni, a portar un número de matrícula a la part posterior, també haurà de portar a la part posterior, ja sigui separat de la matrícula, o incorporat a aquesta, el signe distintiu de l'Estat on s'ha emès aquest número de matrícula.

Les disposicions d'aquest apartat s'aplicaran fins i tot si el remolc està matriculat en un Estat diferent de l'Estat de matriculació de l'automòbil al qual està acoblat; si el remolc no està matriculat, haurà de portar el signe distintiu de l'Estat de matriculació del vehicle tractor a la part posterior, excepte quan se circuli per aquest Estat.

3. La composició i les modalitats d'aplicació o incorporació del signe distintiu a la matrícula hauran de complir les condicions definides als annexos 2 i 3 d'aquest Conveni.

Article 38. Marques d'identificació

Tots els automòbils i remolcs en trànsit internacional hauran de portar les marques d'identificació definides a l'annex 4 d'aquest Conveni.

Article 39. Requisits tècnics i inspecció de vehicles

1. Qualsevol automòbil, remolc i qualsevol combinació de vehicles en trànsit internacional haurà de complir les disposicions de l'annex 5 d'aquest Conveni. També haurà d'estar en bon estat de funcionament.

2. La legislació nacional haurà de prescriure una inspecció tècnica periòdica:

- a) Dels automòbils destinats al transport de persones i que tinguin, a més del seient del conductor, més de vuit places;
- b) Dels automòbils utilitzats per al transport de mercaderies amb una massa màxima autoritzada superior a 3.500 kg, així com els remolcs dissenyats per ser acoblats a aquests vehicles.

3. La legislació nacional ampliarà, en la mesura del possible, les disposicions de l'apartat 2 a altres categories de vehicles.

Article 40. Disposició transitòria

1. Durant deu anys des de l'entrada en vigor d'aquest Conveni, d'acord amb l'apartat 1 de l'article 47, els remolcs en trànsit internacional es beneficiaran, sigui quina sigui la seva massa màxima autoritzada, de les disposicions d'aquest Conveni, encara que no estiguin matriculats.

2. El certificat de matriculació haurà de complir els requisits de l'apartat 1 de l'article 35 dins els cinc anys següents a la seva entrada en vigor. Els certificats expedits abans d'aquest termini es reconeixeran mútuament fins a la data de caducitat que s'hi indica.

Capítol IV. Conductors d'automòbils

Article 41. Permís de conduir

1. a) Qualsevol conductor d'un automòbil haurà d'ostentar un permís de conduir;

b) Les Parts contractants es comprometen a garantir que els permisos de conduir només s'expedeixin després de la comprovació per part de les autoritats competents dels coneixements i habilitats requerits del conductor. Les persones autoritzades a fer aquesta comprovació hauran de tenir la titulació adequada. El contingut i les modalitats de les proves teòriques i pràctiques estaran definits per la legislació nacional;

c) La legislació nacional haurà d'establir les condicions per a l'obtenció del permís de conduir. En particular, haurà de definir les edats mínimes per tenir el permís de conduir, les titulacions mèdiques que cal complir i les condicions per superar les proves teòriques i pràctiques;

d) Res del present Conveni no s'interpretarà com a prohibició per a les Parts contractants o les seves subdivisions d'exigir el permís de conduir per a altres vehicles de motor i per a ciclomotors.

2. a) Les Parts contractants reconeixeran:

a) Qualsevol permís nacional de conformitat amb les disposicions de l'annex 6 d'aquest Conveni;

b) Qualsevol permís internacional de conformitat amb les disposicions de l'annex 7 d'aquest Conveni, sempre que s'exhibeixi amb el permís nacional corresponent;

Com a vàlids per a la conducció al seu territori, d'un vehicle que pertanyi a les categories cobertes pels permisos, sempre que els esmentats permisos siguin vigents i hagin estat expedits per una altra Part contractant o una de les seves subdivisions o per una associació autoritzada a aquest efecte per aquesta altra Part contractant o per una de les seves subdivisions.

b) Els permisos de conduir expedits per una Part contractant hauran de ser reconeguts al territori d'una altra Part contractant fins que aquest territori sigui el lloc de residència normal del seu titular;

c) Les disposicions del següent apartat no s'apliquen als permisos de conductor aprenent.

3. La legislació nacional podrà delimitar la durada de validesa d'un permís de conduir nacional. La duresa de validesa d'un permís internacional no podrà superar els tres anys a comptar de la data d'expedició o excedir la data de caducitat de la validesa del permís de conduir nacional, si aquesta es produís anteriorment.

4. No obstant les disposicions dels apartats 1 i 2:

a) Quan la validesa del permís de conduir estigui supeditada, mitjançant una menció especial, a la utilització per part de l'interessat de determinats dispositius o a determinats condicionaments del vehicle per tenir en compte la discapacitat del conductor, el permís només es reconeixerà com a vàlid si es compleixen aquestes prescripcions;

b) Les Parts contractants poden negar-se a reconèixer la validesa en el seu territori de qualsevol permís de conduir el titular del qual no tingui 18 anys complerts;

c) Les Parts contractants poden negar-se a reconèixer la validesa al seu territori, per a la conducció d'automòbils o combinacions de vehicles de les categories C, D, CE i DE a què es refereixen els annexos 6 i 7 d'aquest Conveni, de qualsevol permís de conduir el titular del qual no tingui 21 anys complerts.

5. El permís internacional només es podrà expedir al titular d'un permís nacional per a l'expedició del qual s'hagin complert les condicions mínimes establertes per aquest Conveni. Un permís de conduir internacional només serà expedit per la Part contractant en el territori de la qual el titular tingui la seva residència habitual i que hagi expedit el permís de conduir nacional o hagi reconegut el permís de conduir expedit per una altra Part contractant; no serà vàlid en aquest territori.

6. Les disposicions d'aquest article no obligaran les Parts contractants:

a) A reconèixer la validesa dels permisos nacionals que s'hagin pogut expedir en el territori d'una altra Part contractant, a persones que tenien la seva residència normal al seu territori en el moment de l'expedició o la residència normal de les quals hagi estat transferida al seu territori des de l'expedició;

b) A reconèixer la validesa dels permisos nacionals que s'haurien expedit als conductors la residència habitual dels quals en el moment de la seva expedició no era en el territori on s'ha expedit el permís o la residència dels quals s'hagi traslladat des d'aquesta expedició a un altre territori.

Article 42. *Suspensió de la validesa dels permisos de conduir*

1. Les Parts contractants o les seves subdivisions podran retirar, a un conductor que comet una infracció al seu territori que pugui comportar la retirada del permís de conduir d'acord amb la seva legislació, el dret a utilitzar en el seu territori el permís de conduir, nacional o internacional, que posseeixi. En aquest cas, l'autoritat competent de la Part contractant o de les seves subdivisions que hagi retirat el dret d'ús del permís podrà:

a) Retenir el permís i conservar-lo fins al venciment del període durant el qual es retira el dret d'ús del permís o fins que el conductor abandoni el seu territori, si marxa abans de l'expiració d'aquest termini;

b) Notificar la retirada del dret d'ús del permís a l'autoritat que l'ha expedit o en nom de la qual s'ha expedit el permís;

c) En el cas d'un permís internacional, mencionar a l'espai destinat a aquest efecte que el permís ja no té validesa en el seu territori;

d) En el cas que no hagi aplicat el procediment a què es refereix l'apartat *a* d'aquest apartat, completar la comunicació esmentada a l'apartat *b* demanant a l'autoritat que hagi expedit el permís o a nom de la qual s'hagi expedit el permís que notifiqui a l'interessat la decisió presa contra ell.

2. Les Parts contractants s'esforçaran per notificar a les persones interessades les decisions que se'ls hagin comunicat d'acord amb el procediment a què es refereix l'apartat 1, punt *d*) d'aquest article.

3. Cap disposició d'aquest Conveni no s'haurà d'interpretar en el sentit que prohibeixi a les Parts contractants o qualsevol subdivisió d'aquestes darreres impedir a un conductor titular d'un permís de conduir nacional o

internacional conduir, si és evident o es demostra que el seu estat no li permet conduir de manera segura o si el seu dret a conduir li ha estat retirat a l'Estat on té la residència habitual.

Article 43. *Disposició transitòria*

1. Les Parts contractants expediran els permisos de conduir nacionals d'acord amb les noves disposicions de l'annex 6 com a màxim cinc anys després de la seva entrada en vigor. Els permisos de conduir nacionals, expedits abans de l'expiració d'aquest termini d'acord amb les disposicions anteriors de l'article 41, l'article 43 i l'annex 6 d'aquest Conveni², seran reconeguts fins a la data límit de la seva validesa.

2. Les Parts contractants expediran els permisos de conduir internacionals d'acord amb les noves disposicions de l'annex 7 en un termini màxim de cinc anys després de la seva entrada en vigor. Els permisos internacionals de conduir, expedits abans de l'expiració d'aquest termini d'acord amb les disposicions anteriors de l'article 41, l'article 43 i l'annex 7 d'aquest Conveni, romandran vigents en les condicions definides a l'apartat 3 de l'article 41.

Capítol V. Condicions que hauran de complir els ciclistes i els ciclomotors per ser admesos al trànsit internacional

Article 44

1. Les bicis sense motor en trànsit internacional hauran de:

- Tenir un fre efectiu;
- Estar equipats amb un timbre que es pugui sentir a una distància suficient i no portar cap altre dispositiu d'advertència acústica;
- Estar equipats amb un dispositiu reflector vermell al darrere i amb dispositius que permetin mostrar un llum blanc o groc selectiu al davant i un llum vermell al darrere.

2. Al territori de les Parts contractants que no hagin fet, d'acord amb l'apartat 2 de l'article 54 d'aquest Conveni, una declaració d'assimilació de ciclomotors a motocicletes, els ciclomotors en trànsit internacional hauran de:

- Tenir dos frens independents;
- Estar equipats amb un timbre o un altre dispositiu d'advertència acústica que es pugui sentir a una distància suficient;
- Estar equipats amb un sistema d'escapament silenciós eficaç;
- Estar equipats amb dispositius que permetin mostrar un llum blanc o groc selectiu al davant, així com un llum vermell i un dispositiu reflector vermell al darrere;
- Portar la marca d'identificació definida a l'annex 4 d'aquest Conveni.

3. En el territori de les Parts contractants que, d'acord amb l'apartat 2 de l'article 54 d'aquest Conveni, hagin fet una declaració d'assimilació dels ciclomotors a les motocicletes, les condicions que hagin de complir els ciclomotors per ser admesos al trànsit internacional són les definides per a les motocicletes a l'annex 5 d'aquest Conveni.

Capítol VI. Disposicions finals

Article 45

1. Aquest Conveni estarà obert a la seu de les Nacions Unides, a Nova York, fins al 31 de desembre de 1969 per a la signatura de tots els Estats membres de les Nacions Unides o membres de qualsevol de les seves agències especialitzades o l'Agència Internacional d'Energia Atòmica o les parts de l'Estatut del Tribunal

² Vegeu les disposicions anteriors de l'article 41, l'article 43 i l'annex 6 en l'enllaç següent: https://unece.org/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_FR.pdf

Internacional de Justícia i qualsevol altre Estat convidat per l'Assemblea General de les Nacions Unides a esdevenir part en el Conveni.

2. Aquest Conveni està subjecte a ratificació. Els instruments de ratificació seran dipositats en poder del secretari general de les Nacions Unides.

3. Aquest Conveni romandrà obert a l'adhesió de qualsevol Estat a què es refereix l'apartat 1 d'aquest article. Els instruments d'adhesió seran dipositats en poder del secretari general.

4. En el moment de signar aquest Conveni o de dipositar el seu instrument de ratificació o d'adhesió, cada Estat notificarà al secretari general el signe distintiu que hagi elegit utilitzar en el trànsit internacional per als vehicles que tinguin matriculats, d'acord amb les disposicions de l'annex 3 d'aquest Conveni. Mitjançant una nova notificació al secretari general, qualsevol Estat podrà canviar un signe distintiu que hagi escollit anteriorment.

Article 46

1. Qualsevol Estat podrà, en el moment de signar o ratificar aquest Conveni o d'adherir-s'hi, o en qualsevol moment posterior, declarar mitjançant notificació adreçada al secretari general que el Conveni serà aplicable a tots o a un dels territoris dels quals és responsable de les relacions internacionals. El Conveni serà aplicable al territori o territoris designats en la notificació trenta dies després de la data en què el secretari general rebí aquesta notificació o en la data d'entrada en vigor del Conveni en l'Estat notificador, si aquesta data és posterior a la primera.

2. Qualsevol Estat que hagi fet una declaració en virtut de l'apartat 1 d'aquest article podrà, en qualsevol data posterior, mitjançant una notificació dirigida al secretari general, declarar que el Conveni deixarà d'aplicar-se en el territori designat a la notificació i que el Conveni deixarà d'aplicar-se en aquest territori un any després de la data de recepció d'aquesta notificació per part del secretari general.

3. Qualsevol Estat que trameti una notificació d'acord amb l'apartat 1 d'aquest article haurà de notificar al secretari general el signe o els signes distintius que decideixi utilitzar en el trànsit internacional en els vehicles que hagin estat matriculats al territori o territoris en qüestió d'acord amb les disposicions de l'annex 3 d'aquest Conveni. Mitjançant una nova notificació dirigida al secretari general, qualsevol Estat podrà canviar un signe distintiu que hagi escollit anteriorment.

Article 47

1. Aquest Conveni entrarà en vigor dotze mesos després de la data del dipòsit del quinzè instrument de ratificació o adhesió.

2. Per a cada Estat que ratifiqui aquest Conveni o s'hi adhereixi després del dipòsit del quinzè instrument de ratificació o d'adhesió, el Conveni entrarà en vigor dotze mesos després de la data en què aquest Estat dipositi el seu instrument de ratificació o adhesió.

Article 48

Quan entri en vigor, aquest Conveni derogarà i substituirà, en les relacions entre les Parts contractants, el Conveni internacional sobre la circulació d'automòbils i el Conveni internacional sobre la circulació viària, tots dos signats a París el 24 d'abril de 1926; el Conveni sobre la regulació de la circulació viària interamericana, obert a la signatura a Washington el 15 de desembre de 1943, i el Conveni sobre la circulació viària, obert a la signatura a Ginebra el 19 de setembre de 1949.

Article 49

1. Transcorregut un any des de l'entrada en vigor d'aquest Conveni, qualsevol Part contractant podrà proposar una o més esmenes al Conveni. El text de qualsevol proposta d'esmena, juntament amb una memòria explicativa, s'enviarà al secretari general, que ho comunicarà a totes les Parts contractants. Les Parts contractants tindran la possibilitat d'informar-lo, dins del termini dels dotze mesos següents a la data d'aquesta comunicació: a) si accepten l'esmena; b) si la rebutgen, o c) si volen que es convoqui una

conferència per examinar-la. El secretari general també transmetrà el text de la proposta d'esmena a tots els altres Estats a què es refereix l'apartat 1 de l'article 45 d'aquest Conveni.

2. a) Qualsevol proposta d'esmena que s'hagi comunicat d'acord amb les disposicions de l'apartat anterior s'entendrà acceptada si, dins del termini de dotze mesos esmentat anteriorment, menys d'un terç de les Parts contractants comuniquen al secretari general o bé que rebutgen l'esmena o bé que volen que es convoqui una conferència per considerar-la. El secretari general notificarà a totes les Parts contractants qualsevol acceptació o rebuig de la proposta d'esmena i qualsevol sol·licitud de convocatòria d'una conferència. Si el nombre total de denegacions i sol·licituds rebudes durant el període especificat de dotze mesos és inferior a un terç del nombre total de Parts contractants, el secretari general haurà de notificar a totes les Parts contractants que l'esmena entrarà en vigor en un termini de sis mesos transcorregut el termini de dotze mesos especificat en l'apartat anterior per a totes les Parts contractants, excepte les que, durant el termini especificat, hagin rebutjat l'esmena o sol·licitat la convocatòria d'una conferència per examinar-la.

b) Qualsevol Part contractant que, durant l'esmentat termini de dotze mesos, hagi rebutjat una proposta d'esmena o sol·licitat la convocatòria d'una conferència per examinar-la pot, en qualsevol moment després de l'expiració d'aquest termini, notificar al secretari general que accepta l'esmena, i el secretari general comunicarà aquesta notificació a totes les altres Parts contractants. L'esmena entrarà en vigor per a les Parts contractants que hagin notificat la seva acceptació sis mesos després que el secretari general hagi rebut la notificació.

3. Si no s'ha acceptat una proposta d'esmena d'acord amb l'apartat 2 d'aquest article i si, dins del termini de dotze mesos especificat en l'apartat 1 d'aquest article, menys de la meitat del nombre total de Parts contractants informen el secretari general que rebutgen la proposta d'esmena i si almenys un terç del nombre total de les Parts contractants, però no menys de deu, l'informen que l'accepten o que volen que es convoqui una conferència per examinar-la, el secretari general convocarà una conferència a fi d'examinar la proposta d'esmena o qualsevol altra proposta que se li remeti d'acord amb l'apartat 4 d'aquest article.

4. Si es convoca una conferència d'acord amb les disposicions de l'apartat 3 d'aquest article, el secretari general hi convidarà tots els Estats a què es refereix l'apartat 1 de l'article 45 d'aquest Conveni. Demanarà a tots els Estats convidats a la conferència que li presentin, a tot tardar sis mesos abans de la data d'obertura, les propostes que desitgin que s'examinin a l'esmentada conferència a més de la proposta d'esmena, i comunicarà aquestes propostes, almenys tres mesos abans de la data d'obertura de la conferència, a tots els estats convidats.

5. a) Qualsevol esmena a aquest Conveni es considerarà acceptada si ha estat adoptada per una majoria de dos terços dels Estats representats a la conferència, sempre que aquesta majoria inclogui almenys dos terços de les Parts contractants representades a la conferència. El secretari general notificarà a totes les Parts contractants l'adopció de l'esmena, la qual entrarà en vigor dotze mesos després de la data d'aquesta notificació per a totes les Parts contractants, excepte les que, durant aquest període, hagin notificat al secretari general que rebutgen l'esmena.

b) Qualsevol Part contractant que hagi rebutjat una esmena durant l'esmentat període de dotze mesos podrà notificar en qualsevol moment al secretari general que l'accepta, i el secretari general haurà de comunicar aquesta notificació a totes les altres Parts contractants. L'esmena entrarà en vigor per a la Part contractant que n'hagi notificat l'acceptació sis mesos després de la data en què el secretari general hagi rebut la notificació o al final de l'esmentat termini de dotze mesos, si aquesta data és posterior a la primera.

6. Si la proposta d'esmena no es considera acceptada d'acord amb l'apartat 2 d'aquest article, i si no es compleixen les condicions previstes en l'apartat 3 d'aquest article per a la convocatòria d'una conferència, l'esmena proposada s'entendrà desestimada.

Article 50

Qualsevol Part contractant podrà denunciar aquest Conveni mitjançant una notificació escrita dirigida al secretari general. La denúncia tindrà efectes un any després de la data en què el secretari general hagi rebut la notificació.

Article 51

Aquest Conveni deixarà de ser vigent si el nombre de Parts contractants és inferior a cinc durant qualsevol període de dotze mesos consecutius.

Article 52

Qualsevol controvèrsia entre dos o més Parts contractants en relació amb la interpretació o aplicació d'aquest Conveni que les parts no hagin pogut resoldre amb una negociació o d'una altra manera, es podrà presentar, a petició de qualsevol de les Parts contractants interessades, davant el Tribunal Internacional de Justícia perquè la resolgui.

Article 53

Res d'aquest Conveni no s'haurà d'interpretar en el sentit que impedeixi a una Part contractant prendre les mesures compatibles amb les disposicions de la Carta de les Nacions Unides i limitades a les exigències de la situació que consideri necessàries per a la seva seguretat externa o interna.

Article 54

1. Qualsevol Estat pot, en el moment de signar aquest Conveni o de dipositar el seu instrument de ratificació o d'adhesió, declarar que no es considera obligat per l'article 52 d'aquest Conveni. Les altres Parts contractants no estaran obligades per l'article 52 davant de qualsevol de les Parts contractants que hagi fet aquesta declaració.

2. En el moment de dipositar el seu instrument de ratificació o d'adhesió, qualsevol Estat podrà declarar, mitjançant una notificació adreçada al secretari general, que assimilarà els ciclomotors a les motocicletes a l'efecte d'aplicar aquest Conveni (article 1 n).

En qualsevol moment, qualsevol Estat, mitjançant una notificació adreçada al secretari general, podrà retirar la seva declaració posteriorment

3. Les declaracions previstes a l'apartat 2 d'aquest article tindran efecte sis mesos després de la data en què el secretari general en rebi la notificació o en la data en què el Conveni entri en vigor per a l'Estat que fa la declaració si aquesta data és posterior a la primera.

4. Qualsevol modificació d'un signe distintiu escollit prèviament, notificada d'acord amb l'apartat 4 de l'article 45 o amb l'apartat 3 de l'article 46 d'aquest Conveni, tindrà efecte tres mesos després de la data en què el secretari general en rebi la notificació.

5. S'autoritzen les reserves a aquest Conveni i als seus annexos, diferents de la reserva prevista en l'apartat 1 d'aquest article, sempre que es formulin per escrit i, si s'han formulat abans del dipòsit de l'instrument de ratificació o d'adhesió, que estiguin confirmades en aquell instrument. El secretari general haurà de comunicar aquestes reserves a tots els Estats a què es refereix l'article 45, apartat 1, d'aquest Conveni.

6. Qualsevol Part contractant que hagi formulat una reserva o fet una declaració en virtut dels apartats 1 o 4 d'aquest article podrà retirar-la en qualsevol moment mitjançant una notificació adreçada al secretari general.

7. Qualsevol reserva formulada d'acord amb l'apartat 5 d'aquest article:

- a) Modifica, per a la Part contractant que hagi fet la reserva esmentada, les disposicions del Conveni a què es refereix la reserva dins dels límits d'aquesta darrera;
- b) Modifica aquestes disposicions dins dels mateixos límits per a les altres Parts contractants pel que fa a les seves relacions amb la Part contractant que hagi notificat la reserva.



Article 55

A més de les declaracions, notificacions i comunicacions previstes en els articles 49 i 54 d'aquest Conveni, el secretari general notificarà a tots els Estats a què es refereix l'apartat 1 de l'article 45:

- a) Les signatures, ratificacions i adhesions en virtut de l'article 45;
- b) Les notificacions i declaracions previstes en l'apartat 4 de l'article 45 i l'article 46;
- c) Les dates d'entrada en vigor d'aquest Conveni d'acord amb l'article 47;
- d) La data d'entrada en vigor de les esmenes d'aquest Conveni d'acord amb els apartats 2 i 5 de l'article 49;
- e) Les denúncies d'acord amb l'article 50;
- f) La revocació d'aquest Conveni d'acord amb l'article 51.

Article 56

L'original d'aquest Conveni, fet en una sola còpia, en els idiomes anglès, xinès, espanyol, francès i rus, tots cinc textos igualment autèntics, es dipositarà en poder del secretari general de l'Organització de les Nacions Unides, que en transmetrà còpies autèntiques compulsades a tots els Estats als quals fa referència l'apartat 1 de l'article 45 d'aquest Conveni.

EN FE DE QUÈ, els plenipotenciaris sotasignats³, degudament autoritzats pels seus respectius governs, han signat aquest Conveni.

FET a Viena el dia vuit de novembre de mil nou-cents seixanta-vuit.

³ Vegeu document E/CONF.56/16/Rev.1

Annex 1. Excepcions a l'obligació d'admetre cotxes i remolcs en trànsit internacional

1. Les Parts contractants poden denegar l'admissió en trànsit internacional en el seu territori d'automòbils, remolcs i combinacions de vehicles el pes dels quals, total o per eix, o les dimensions dels quals superin els límits fixats per la seva legislació nacional per als vehicles matriculats en el seu territori. Les Parts contractants en el territori de les quals tingui lloc el trànsit internacional de vehicles pesants s'esforçaran per celebrar acords regionals que permetin, en el trànsit internacional, l'accés a les carreteres de la regió, amb l'excepció de les carreteres de baixes característiques, als vehicles i combinacions de vehicles, els pesos i dimensions dels quals no superin les xifres fixades per aquests acords.
2. Per a l'aplicació de l'apartat 1 d'aquest annex, no es considerarà com a excés d'amplada màxima autoritzada la projecció:
 - a) Dels pneumàtics a prop del seu punt de contacte amb el terra, i les connexions dels indicadors de pressió dels pneumàtics;
 - b) Dels dispositius de control de tracció que es muntarien a les rodes;
 - c) Dels miralls retrovisors dissenyats de manera que, sota l'efecte d'una pressió moderada, puguin cedir en ambdues direccions de manera que ja no superin l'amplada màxima autoritzada;
 - d) Dels indicadors de direcció laterals i llums de gàlib, sempre que la projecció en qüestió no sobresurti d'uns quants centímetres;
 - e) Dels precintes duaners col·locats a la càrrega i els dispositius de fixació i protecció d'aquests precintes.
3. Les Parts contractants poden no admetre en trànsit internacional en el seu territori les combinacions de vehicles següents, sempre que la seva legislació nacional prohibeixi la circulació d'aquestes combinacions:
 - a) Motocicletes amb remolc;
 - b) Conjunts formats per un automòbil i diversos remolcs;
 - c) Vehicles articulats utilitzats per al transport de persones.
4. Les Parts contractants poden no admetre en trànsit internacional en el seu territori els automòbils i remolcs que es beneficiïn de les excepcions previstes en l'apartat 60 de l'annex 5 del Conveni.
5. Les Parts contractants poden no admetre en trànsit internacional en el seu territori ciclomotors i motocicletes el conductor i, si escau, els passatgers dels quals no tinguin un casc de protecció.
6. Les Parts contractants poden condicionar l'admissió en trànsit internacional en el seu territori de qualsevol automòbil que no sigui un ciclomotor de dues rodes o una motocicleta de dues rodes sense sidecar a la presència a bord de l'automòbil d'un dels dispositius a què es refereix l'apartat 56 de l'annex 5 del Conveni, i destinat, en cas d'aturada a la calçada, a anunciar el perill que suposa el vehicle aturat.
7. Les Parts contractants poden condicionar l'admissió en trànsit internacional, en determinades carreteres difícils o en determinades regions amb relleu del territori difícil, dels automòbils la massa màxima autoritzada dels quals superi els 3.500 kg al compliment dels requisits especials imposats per la seva legislació nacional per a l'admissió en aquestes carreteres o en aquestes regions de vehicles de la massa màxima autoritzada que matriculi.
8. Les Parts contractants poden no admetre en trànsit internacional en el seu territori qualsevol automòbil equipat amb llums d'encreuament amb raigs asimètrics quan l'ajust dels raigs no estigui adaptat al sentit de la circulació del seu territori.
9. Les Parts contractants poden no admetre en circulació internacional al seu territori qualsevol automòbil o remolc acoblat a un automòbil que porti un signe distintiu diferent d'un dels previstos a l'article 37 d'aquest Conveni. No obstant això, no poden denegar l'admissió del vehicle quan un signe distintiu conforme a les disposicions d'aquest Conveni estigui col·locat separat de la matrícula i que substitueixi un signe distintiu incorporat a la matrícula i no s'ajusti a les disposicions d'aquest Conveni.

Annex 2. Número de matrícula dels automòbils i remolcs En circulació internacional

1. El número de matrícula a què es refereixen els articles 35 i 36 del Conveni haurà d'estar format o bé per números o per números i lletres. Els números hauran de ser números aràbics i les lletres hauran d'estar en majúscules llatines. Tanmateix, es poden utilitzar altres números o caràcters, però després s'ha de repetir el número de matrícula en xifres àrabs i en majúscules llatines.
2. El número de matrícula haurà d'estar compost i col·locat de manera que sigui llegible de dia amb temps clar a una distància mínima de 40 m per un observador col·locat dins l'eix del vehicle i el vehicle aturat; no obstant això, les Parts contractants poden, per als vehicles que matriculen, reduir aquesta distància mínima de llegibilitat per a les motocicletes i per a categories especials dels automòbils en els quals seria difícil donar als números de matrícula unes dimensions suficients perquè siguin llegibles a 40 m.
3. Quan el número de matrícula estigui col·locat en una placa especial, aquesta placa haurà de ser plana i haurà d'estar fixada en una posició vertical o substancialment vertical i perpendicular al pla longitudinal mitjà del vehicle.
Quan el número estigui col·locat o pintat al vehicle, la superfície a la qual està enganxat o pintat haurà de ser plana i vertical o gairebé plana i vertical i ser perpendicular al pla longitudinal mitjà del vehicle.
4. Sense perjudici del que disposa l'annex 5, apartat 61, punt g) d'aquest Conveni, el fons de la placa de matrícula en què es troba el número de matrícula i, si escau, el signe distintiu de l'Estat de matrícula, possiblement complementat amb una bandera o un emblema en les condicions definides a l'annex 3, poden ser de material retroreflectant.
5. El fons de la part de la matrícula on s'incorpori el signe distintiu haurà de ser del mateix material que el que s'utilitza per al fons de la part on s'inscriu el número de matrícula.

Annex 3. Signe distintiu dels automòbils i remolcs en el trànsit internacional

1. El signe distintiu a què es refereix l'article 37 del Conveni haurà de constar d'una a tres lletres en majúscules llatines.
2. Quan es col·loqui el signe distintiu separatament de la matrícula, haurà de complir amb els següents requisits:
 - a) Les lletres tindran una alçada mínima de 0,08 m i les seves línies un gruix mínim de 0,01 m. Les lletres seran negres sobre un fons blanc en forma d'el·lipse, l'eix major de la qual és horitzontal. El fons blanc podrà ser de material retroreflectant;
 - b) Quan el signe distintiu només contingui una lletra, l'eix llarg de l'el·lipse podrà ser vertical;
 - c) El signe distintiu s'haurà de col·locar de manera que no es pugui confondre amb el número de matrícula ni comprometre la seva llegibilitat;
 - d) En les motocicletes i els seus remolcs, les dimensions dels eixos de l'el·lipse seran com a mínim de 0,175 m i 0,115 m. En altres automòbils i els seus remolcs, les dimensions dels eixos de l'el·lipse seran com a mínim:
 - i) De 0,24 m i 0,145 m si el signe distintiu conté tres lletres;
 - ii) De 0,175 m i 0,115 m si el signe distintiu conté menys de tres lletres.
3. Quan el signe distintiu s'incorpori a la matrícula, s'aplicaran les disposicions següents:
 - a) Les lletres tindran una alçada mínima de 0,02 m prenent com a referència una matrícula de 0,11 m;
 - b) i) El signe distintiu de l'Estat de matrícula, complementat, si escau, amb la bandera o emblema d'aquest Estat o l'emblema de l'organització regional d'integració econòmica a la qual pertany aquest Estat, s'haurà

d'exhibir a l'extrem esquerre o dret de la matrícula posterior, però preferentment a l'extrem esquerre o superior esquerre en matrícules amb dues línies de nombre;

ii) Quan, a més d'aquest signe distintiu, hi hagi un símbol no numèric i/o una bandera i/o emblema regional o local a la matrícula, el signe distintiu de l'Estat de matriculació haurà d'estar a l'extrem esquerre de la matrícula;

c) La bandera o emblema que complementi, si s'escau, el signe distintiu de l'Estat de matriculació s'haurà de col·locar de manera que no pugui comprometre la llegibilitat del signe distintiu i, preferentment, figurar per sobre d'aquest;

d) El signe distintiu de l'Estat de matriculació s'haurà de disposar de manera que es pugui identificar fàcilment i no es pugui confondre amb el número de matrícula ni comprometre la seva llegibilitat. A aquest efecte, el signe distintiu haurà de ser, com a mínim, d'un color diferent del número de matrícula, o bé estar col·locat sobre un color de fons diferent del reservat per al número de matrícula, o bé estar separat clarament, preferiblement per una línia, del número de matrícula;

e) Per a les matrícules de motocicletes i els seus remolcs, així com per a les matrícules el número de les quals estigui escrit en dues línies, la mida de les lletres del signe distintiu així com, si escau, la de la bandera o emblema de l'Estat de matriculació o l'emblema de l'organització regional d'integració econòmica a la qual pertany el país, es podrà reduir en conseqüència;

f) El que disposa aquest apartat s'aplica segons els mateixos principis a la matrícula davantera del vehicle quan sigui obligatòria.

4. Al signe distintiu s'aplicaran les disposicions pertinents de l'apartat 3 de l'annex 2.

Annex 4. Marques d'identificació dels automòbils i remolcs en trànsit internacional

1. Les marques identificatives inclouen:

a) Per als automòbils:

i) El nom o la marca del fabricant del vehicle;

ii) Al xassís, o, si no hi ha xassís, a la carrosseria, el número de fabricació o el número de sèrie del fabricant;

iii) Al motor, el número de fabricació del motor quan aquest número l'ha posat el fabricant;

b) Per als remolcs, les indicacions esmentades als apartats i) i ii) anteriors;

c) Per als ciclomotors, la indicació de la cilindrada del motor i la marca CM.

2. Les marques a què es refereix l'apartat 1 d'aquest annex s'hauran de col·locar en llocs accessibles i ser fàcilment llegibles; a més, hauran de ser tals que sigui difícil modificar-les o eliminar-les. Les lletres i els números inclosos en les marques hauran d'estar només en caràcters llatins o en cursiva anglesa o en números àrabs, o repetits d'aquesta manera.

Annex 5. Condicions tècniques relatives als automòbils i remolcs

1. Sense perjudici de les disposicions del punt a) de l'apartat 2 de l'article 3 i de l'apartat 1 de l'article 39 d'aquest Conveni, qualsevol Part contractant podrà imposar, per als automòbils que matriculi i per als remolcs que admeti al trànsit d'acord amb la seva legislació nacional, requisits que complementin el que disposa aquest annex o més estrictes que aquests. Qualsevol vehicle en circulació internacional haurà de complir els requisits tècnics vigents al seu país de matriculació en el moment de la seva primera posada en servei.

2. En el sentit d'aquest annex, el terme *remolc* s'aplica només als remolcs destinats a ser acoblats a un automòbil.

3. Les Parts contractants que, d'acord amb l'article 1, punt n) del Conveni, hagin declarat que volen assimilar a les motocicletes els vehicles de tres rodes la massa en buida dels quals no superi els 400 kg, hauran de sotmetre aquests últims als requisits imposats en aquest annex per a motos o per a altres automòbils.

Capítol primer. Frenada

4. Als efectes d'aquest capítol:

- a) El terme *rodes d'un eix* designa les rodes que són simètriques, o substancialment simètriques, respecte al pla longitudinal mitjà del vehicle, encara que no estiguin col·locades en el mateix eix (un eix tàndem es compta per dos eixos);
- b) El terme *fre de servei* significa el dispositiu utilitzat normalment per frenar i aturar el vehicle;
- c) El terme *fre d'estacionament* designa el dispositiu utilitzat per mantenir el vehicle parat en absència del conductor o, en el cas d'un remolc, el remolc quan aquest estigui desenganxat;
- d) El terme *fre d'emergència* designa el dispositiu destinat a frenar i aturar el vehicle en cas de fallada del fre de servei.

A. Frenada dels automòbils diferents de les motocicletes

5. Qualsevol automòbil que no sigui una motocicleta haurà d'anar equipat amb frens que puguin ser accionats fàcilment pel conductor assegut al seient de conducció. Aquests frens hauran de garantir les tres funcions de frenada següents:

- a) Un fre de servei que permeti frenar i aturar el vehicle de manera segura, ràpida i eficient, siguin quines siguin les seves condicions de càrrega i el desnivell ascendent o descendent de la carretera per on circuli.
- b) Un fre d'estacionament que permeti mantenir el vehicle parat, siguin quines siguin les seves condicions de càrrega, en un desnivell ascendent o descendent important, mantenint les superfícies actives del fre en la posició de subjecció per mitjà d'un dispositiu d'acció purament mecànica.
- c) Un fre d'emergència que permeti frenar i aturar el vehicle, siguin quines siguin les seves condicions de càrrega, a una distància raonable, fins i tot en cas de fallada del fre de servei.

6. Amb subjecció al que disposa l'apartat 5 d'aquest annex, els dispositius que proporcionen les tres funcions de frenada (fre de servei, fre d'emergència i fre d'estacionament) podran tenir parts comunes; la combinació dels comandaments només estarà permesa amb la condició que quedin almenys dos comandaments diferents.

7. El fre de servei haurà d'actuar sobre totes les rodes del vehicle.

8. El fre d'emergència haurà de poder actuar com a mínim sobre una roda de cada costat del pla longitudinal mitjà del vehicle; la mateixa disposició s'aplica al fre d'estacionament.

9. El fre de servei i el fre d'estacionament hauran d'actuar sobre les superfícies frenades unides permanentment a les rodes mitjançant peces prou robustes.

10. Cap superfície frenada s'haurà de poder desacoblar de les rodes. No obstant això, aquest desacoblament estarà permès per a algunes de les superfícies frenades, sempre que:

- a) Només sigui momentani, per exemple durant un canvi de relacions de transmissió;
- b) Pel que fa al fre d'estacionament, no sigui possible sense l'acció del conductor, i
- c) Pel que fa al fre de servei o al fre d'emergència, l'acció de frenada es pugui exercir amb l'eficàcia prescrita d'acord amb l'apartat 5 d'aquest annex.

10 bis. Tots els dispositius del vehicle que contribueixin a la frenada s'hauran de dissenyar i construir de manera que l'eficàcia del fre de servei es garanteixi després d'una aplicació prolongada o repetida.

10 *ter*. L'acció del fre de servei haurà d'estar correctament distribuïda i sincronitzada entre els diferents eixos del vehicle.

10 *quater*. Si l'acció de control del fre de servei està assistida, parcialment o totalment, per una font d'energia diferent de l'energia muscular del conductor, s'haurà d'assegurar la possibilitat d'aturar el vehicle a una distància raonable, fins i tot en cas d'avaría de la font d'energia.

B. Frenada dels remolcs

11. Sense perjudici del que disposa l'apartat 17 c) d'aquest annex, qualsevol remolc que no sigui un remolc lleuger haurà d'anar equipat amb frens, a saber:

- a) Un fre de servei que permeti frenar el vehicle i aturar-lo de manera segura, ràpida i eficaç, siguin quines siguin les seves condicions de càrrega i el desnivell ascendent o descendent de la via per la qual circuli;
- b) Un fre d'estacionament que permeti mantenir el vehicle parat, siguin quines siguin les seves condicions de càrrega, en un desnivell ascendent o descendent important, mantenint les superfícies actives del fre en la posició de subjecció per mitjà d'un dispositiu purament mecànic. Aquesta disposició no s'aplicarà als remolcs que no es puguin desacoblar del vehicle tractor sense l'ajuda d'eines, sempre que es compleixin els requisits de frenada d'estacionament per a la combinació de vehicles.

12. Els dispositius que proporcionen les dues funcions de frenada (servei i estacionament) poden tenir parts comunes.

13. El fre de servei haurà d'actuar sobre totes les rodes del remolc. L'acció del fre de servei haurà d'estar repartida i sincronitzada correctament entre els diferents eixos del remolc.

14. El fre de servei haurà de poder ser activat pel control de frenada de servei del vehicle tractor; tanmateix, si la massa màxima autoritzada del remolc no supera els 3.500 kg, el fre es podrà dissenyar per ser activat, durant la conducció, només mitjançant la simple unió del remolc i el vehicle tractor (frenada d'inèrcia).

15. El fre de servei i el fre d'estacionament hauran d'actuar sobre les superfícies frenades unides permanentment a les rodes mitjançant peces prou robustes.

16. Els dispositius de frenada hauran de ser tals que l'aturada del remolc s'asseguri automàticament en cas de ruptura del dispositiu d'acoblament durant la marxa. No obstant això, aquest requisit no s'aplica als remolcs d'un sol eix o de dos eixos separats per menys d'un metre, sempre que la massa màxima autoritzada no superi els 1.500 kg i, amb l'excepció dels semiremolcs, que estiguin equipats, a més del dispositiu d'acoblament, amb una fixació secundària.

C. Frenada de combinacions de vehicles

17. A més de les disposicions de les parts A i B d'aquest capítol, relatives als vehicles individuals (automòbils i remolcs), les disposicions següents s'aplicaran a les combinacions d'aquests vehicles:

- a) Els dispositius de frenada instal·lats en cadascun dels vehicles que componen el conjunt hauran de ser compatibles;
- b) L'acció del fre de servei haurà d'estar adequadament distribuïda i sincronitzada entre els diferents eixos del conjunt;
- c) La massa màxima autoritzada d'un remolc sense fre de servei no haurà d'excedir la meitat de la massa en buit del vehicle tractor i la massa del conductor.

D. Frenada de les motocicletes

18. a) Tota motocicleta haurà d'anar equipada amb dos dispositius de frenada, un que actui com a mínim a la roda o les rodes del darrere i l'altre almenys a la roda o les rodes davanteres; si un sidecar està acoblat a una motocicleta, no és obligatori frenar la roda del sidecar. Aquests dispositius de frenada hauran

de permetre alentir i aturar la motocicleta d'una manera segura, ràpida i eficient, siguin quines siguin les seves condicions de càrrega i el desnivell ascendent o descendent de la carretera per on circuli.

b) A més dels dispositius previstos a l'apartat a) d'aquest apartat, les motocicletes amb tres rodes simètriques respecte al pla longitudinal mitjà del vehicle hauran d'anar equipades amb un fre d'estacionament que compleixi les condicions establertes a l'apartat b) de l'apartat 5 d'aquest annex.

Capítol II. Dispositius d'enllumenat i de senyalització lluminosa dels vehicles

19. Als efectes d'aquest capítol, el terme:

Llum de carretera designa el llum del vehicle que s'utilitza per il·luminar la carretera a llarga distància davant d'aquest vehicle;

Llum d'encreuament designa el llum del vehicle que s'utilitza per il·luminar la carretera que hi hagi davant d'aquest vehicle sense enlluernar o molestar indegudament els conductors que s'acosten en sentit contrari o els altres usuaris de la carretera;

Llum de posició davanter designa el llum del vehicle que s'utilitza per indicar la presència i l'amplada d'aquest vehicle vist des del davant;

Llum de posició posterior designa el llum del vehicle que s'utilitza per indicar la presència i l'amplada d'aquest vehicle vist des del darrere;

Llum de fre designa el llum del vehicle que s'utilitza per indicar als altres usuaris de la carretera que hi hagi darrere del vehicle que el seu conductor està accionant el fre de servei;

Llum antiboira davanter designa el llum del vehicle que s'utilitza per millorar la il·luminació de la carretera en cas de boira, nevada, tempesta o condicions similars;

Llum antiboira posterior designa el llum del vehicle que s'utilitza per fer-lo més visible des del darrere en cas de boira, nevada, tempesta o condicions similars;

Llum de marxa enrere significa el llum del vehicle que s'utilitza per il·luminar la carretera darrere del vehicle i per advertir els altres usuaris de la carretera que el vehicle està fent marxa enrere o a punt de fer marxa enrere;

Llum indicador de direcció designa el llum del vehicle que s'utilitza per indicar als altres usuaris de la carretera que el conductor té la intenció de canviar de direcció cap a la dreta o cap a l'esquerra;

Llum d'estacionament designa el llum utilitzat per indicar la presència d'un vehicle estacionat; podrà substituir els llums de posició davanter i posteriors;

Llum de gàlib designa el llum instal·lat prop de l'extrem total de l'amplada i el més a prop possible de l'alçada del vehicle i destinat a indicar clarament la seva amplada total. Aquest senyal s'utilitza per complementar, per a determinats vehicles de motor i remolcs, els llums de posició, cridant especial atenció a la seva mida;

Llum d'emergència designa el senyal que dona el funcionament simultani de tots els indicadors de direcció;

Llum lateral designa el llum instal·lat al costat del vehicle destinat a indicar la presència del vehicle vist des del costat;

Llum especial designa un llum destinat a senyalitzar un vehicle prioritari, o bé un vehicle o grup de vehicles la presència del qual a la carretera requereix que altres usuaris de la carretera prenguin precaucions especials, en particular combois de vehicles, vehicles de dimensions excepcionals i vehicles o maquinària de construcció o manteniment de carreteres;

Dispositiu d'enllumenat de la matrícula posterior designa el dispositiu que permet il·luminar el lloc destinat a la matrícula posterior i que podrà estar compost per diversos elements òptics;

Llum de circulació diürna designa un llum destinat a fer més visible un vehicle des del davant durant el dia quan està en moviment;

Retroreflectors designa un dispositiu utilitzat per indicar la presència d'un vehicle mitjançant la reflexió de la llum que emana d'una font de llum no connectada al vehicle;

Zona d'il·luminació designa la projecció ortogonal sobre un pla vertical transversal de la superfície de sortida de llum efectiva. Per a un retroreflector, la superfície efectiva és la superfície visible de l'òptica catadiòptrica.

20. Els colors dels llums a què es refereix aquest capítol s'hauran d'ajustar, en la mesura del possible, a les definicions que es donen en l'apèndix d'aquest annex.

21. Amb l'excepció de les motocicletes, qualsevol automòbil que pugui superar la velocitat de 40 km (25 milles) per hora en un terreny pla haurà d'anar equipat a la part davantera amb un nombre parell de llums de carretera de color blanc o groc selectiu capaços d'il·luminar eficaçment la carretera a la nit amb temps clar. Les vores exteriors de la superfície il·luminadora dels llums de carretera no s'han de situar en cap cas més a prop de l'extrem de l'amplada total del vehicle que les vores exteriors de la zona d'il·luminació dels llums d'encreuament.

22. Amb l'excepció de les motocicletes, qualsevol vehicle de motor que pugui superar la velocitat de 10 km (6 milles) per hora en terreny pla haurà d'anar equipat al davant amb dos llums d'encreuament de color blanc o groc selectiu capaços d'il·luminar la carretera de manera eficaç a la nit amb temps clar. Un vehicle de motor haurà d'anar equipat amb una instal·lació per tal de que no es puguin encendre més de dos llums d'encreuament de manera simultània. Els llums d'encreuament s'hauran d'ajustar de conformitat amb la definició de l'apartat 19 d'aquest Conveni.

23. Qualsevol vehicle de motor que no sigui una motocicleta de dues rodes sense sidecar haurà d'anar equipat amb dos llums de posició blancs davant; no obstant això, es permet el groc selectiu per als llums de posició frontals incorporats en llums de carretera o llums d'encreuament que emeten raigs de llum groc selectiu. Aquests llums de posició davanters, quan són els únics llums encesos a la part davantera del vehicle, hauran de ser visibles de nit amb temps clar sense enlluernar o molestar indegudament els altres usuaris de la carretera.

24. a) Qualsevol vehicle de motor que no sigui una motocicleta de dues rodes sense sidecar haurà d'anar equipat a la part posterior amb un nombre parell de llums de posició posteriors vermells visibles de nit amb temps clar sense enlluernar o molestar indegudament els altres usuaris de la carretera;

b) Tots els remolcs hauran d'anar equipats a la part posterior amb un nombre parell de llums de posició vermells visibles de nit amb temps clar sense enlluernar o molestar indegudament els altres usuaris de la via. No obstant això, els remolcs l'amplada total dels quals no superi els 0,80 m, només podran estar equipats amb un d'aquests llums si estan acoblats a una motocicleta de dues rodes sense sidecar.

25. Qualsevol automòbil o remolc que porti una matrícula a la part posterior haurà d'anar equipat amb un dispositiu d'enllumenat de manera que sigui visible de nit amb temps clar.

26. En qualsevol automòbil, incloses les motocicletes, i en qualsevol conjunt format per un automòbil i un o més remolcs, les connexions elèctriques hauran de ser tals que els llums de carretera, els llums d'encreuament, els llums antiboira davanters, els llums de posició davanters de l'automòbil i el dispositiu a què es refereix l'apartat 25 anterior, només es puguin posar en servei quan també es posin en servei els llums de posició posterior de l'automòbil o conjunt de vehicles, situats a la part més posterior.

Els llums antiboira posteriors només s'hauran de poder activar quan s'utilitzin els llums de carretera, els d'encreuament o els antiboira davanters.

No obstant això, aquesta condició no s'imposarà als llums de carretera o d'encreuament quan s'utilitzin per donar els avisos lluminosos a què es refereix l'apartat 3 de l'article 32 del Conveni. A més, les connexions

elèctriques hauran de ser tals que els llums de posició davanters de l'automòbil estiguin sempre encesos quan els llums d'encreuament, els llums llargs o els llums antiboira davanters estiguin encesos.

27. Qualsevol automòbil que no sigui una motocicleta de dues rodes sense sidecar haurà d'anar equipat a la part posterior amb almenys dos retroreflectors vermells de forma no triangular. Aquests retroreflectors hauran de ser visibles per al conductor d'un vehicle durant la nit amb temps clar quan estiguin il·luminats pels llums de carretera, els llums d'encreuament o els llums antiboira d'aquest vehicle.

28. Qualsevol remolc haurà d'anar equipat a la part posterior amb almenys dos retroreflectors vermells, que hauran de tenir una forma de triangle equilàter un vèrtex del qual està a la part superior i un costat és horitzontal. No s'haurà de col·locar cap llum de senyalització dins del triangle. Aquests retroreflectors hauran de complir la condició de visibilitat establerta a l'apartat 37 anterior. No obstant això, els remolcs l'amplada total dels quals no superi els 0,80 m podran estar equipats només amb un retroreflector si estan acoblats a una motocicleta de dues rodes sense sidecar.

29. Tots els remolcs hauran d'anar equipats a la part davantera amb dos catadiòptrics blancs, de forma no triangular. Aquests catadiòptrics hauran de complir les condicions de visibilitat establertes a l'apartat 27 anterior.

30. Un remolc haurà d'estar equipat a la part davantera amb dos llums de posició frontals blancs quan la seva amplada superi 1,60 m. Els llums de posició així prescrits s'hauran de col·locar el més a prop possible de l'extrem de l'amplada total del remolc.

31. Amb l'excepció de les motocicletes de dues rodes amb sidecar o sense, qualsevol automòbil capaç de superar una velocitat de 25 km (15 milles) per hora haurà d'anar equipat a la part posterior amb dos llums de fre de color vermell, la intensitat lluminosa dels quals és clarament superior a la dels llums de posició posteriors. La mateixa disposició s'aplica a qualsevol remolc que constitueixi l'últim vehicle d'una combinació de vehicles.

32. Amb subjecció a la possibilitat que les Parts contractants que, d'acord amb l'apartat 2 de l'article 54 del Conveni, hagin fet una declaració d'assimilació de ciclomotors a motocicletes, puguin eximir els ciclomotors de totes o part d'aquestes obligacions:

a) Qualsevol motocicleta de dues rodes, amb sidecar o sense, haurà d'anar equipada amb un o dos llums d'encreuament que compleixi les disposicions de color i visibilitat establertes a l'apartat 22 anterior;

b) Qualsevol motocicleta de dues rodes amb sidecar o sense que pugui superar la velocitat de 40 km (25 milles) per hora en terreny pla haurà d'anar equipada, a més del llum d'encreuament, amb almenys un llum de carretera que compleixi les disposicions de color i visibilitat establertes a l'apartat 21 anterior. Si aquesta motocicleta té diversos llums de carretera, aquests llums s'hauran d'ubicar al més a prop possible els uns dels altres;

33. Qualsevol motocicleta de dues rodes sense sidecar es podrà instal·lar a la part davantera amb un o dos llums de posició davanters que compleixin les condicions de color i visibilitat establertes a l'apartat 23 anterior. Si aquesta motocicleta té dos llums de posició davanters, aquests hauran d'estar ubicats el més a prop possible l'un de l'altre.

34. Qualsevol motocicleta de dues rodes sense sidecar haurà d'estar equipada a la part posterior amb un llum de posició posterior que compleixi les condicions de color i visibilitat establertes a l'apartat 24 a) anterior.

35. Qualsevol motocicleta de dues rodes sense sidecar haurà d'anar equipada a la part posterior amb un retroreflector de forma no triangular que compleixi les condicions de color i visibilitat establertes a l'apartat 27 anterior.

36. Amb subjecció a la possibilitat que les Parts contractants que, d'acord amb l'apartat 2 de l'article 54 del Conveni, hagin fet una declaració d'assimilació de ciclomotors a motocicletes, eximeixin els ciclomotors de dues rodes amb sidecar o sense d'aquesta obligació, qualsevol motocicleta de dues rodes amb sidecar o sense haurà d'anar equipada amb un llum de fre que compleixi les disposicions de l'apartat 31 anterior.

37. Sense perjudici de les disposicions relatives als llums i dispositius necessaris per a les motocicletes sense sidecar, qualsevol sidecar acoblat a una motocicleta amb dues rodes haurà d'anar equipat a la part davantera amb un llum de posició davanter que compleixi les condicions de color i visibilitat establertes a l'apartat 23 i a la part posterior amb un llum de posició posterior que compleixi les condicions de color i visibilitat fixades a l'apartat 24 a), i un catadiòptric que compleixi les condicions de color i visibilitat establertes a l'apartat 27 anterior. Les connexions elèctriques hauran de ser tals que els llums de posició davanter i posteriors del sidecar s'il·luminin alhora que el llum de posició posterior de la motocicleta.

38. Els automòbils de tres rodes simètriques respecte al pla longitudinal mitjà del vehicle, assimilats a les motocicletes en aplicació de l'article primer, apartat n), del Conveni, hauran d'estar equipats amb els dispositius prescrits als articles 21, 22, 23, 24 a), 27 i 31 anteriors. No obstant això, quan l'amplada d'un vehicle elèctric no superi 1,30 m i la velocitat no superi els 40 km (25 milles) per hora, un únic llum de carretera i un únic llum d'encreuament seran suficients.

39. Tots els automòbils, a excepció dels ciclomotors i tots els remolcs hauran d'anar equipats amb llums indicadors de direcció en posició fixa i intermitents de color groc auto, disposats en nombre parell en el vehicle i visibles dia i nit per als usuaris de la carretera interessats en la circulació del vehicle.

40. Si s'instal·len llums antiboira davanter en un automòbil hauran de ser de color blanc o groc selectiu, n'hi haurà d'haver com a mínim dos i s'hauran de col·locar de manera que cap punt de la zona d'il·luminació quedi per sobre del punt més alt de la zona d'il·luminació dels llums d'encreuament.

41. Cap llum de marxa enrere no haurà d'enlluernar o molestar indegudament els altres usuaris de la carretera. Si s'instal·la un llum de marxa enrere en un vehicle de motor, haurà d'emetre un llum blanc o groc selectiu. El llum de marxa enrere s'haurà d'encendre únicament quan el dispositiu de marxa enrere estigui activat.

42. Cap llum, excepte els indicadors de direcció i els llums especials, no haurà de parpellejar, o emetre una llum de flaix. Els llums laterals podran parpellejar al mateix temps que els llums indicadors de direcció.

42 bis. Els llums especials hauran d'emetre una llum intermitent o intermitent; el color de la llum emesa haurà d'ajustar-se al que disposa l'apartat 14 de l'article 32.

42 ter. Tots els automòbils, a excepció de les motocicletes, i tots els remolcs hauran d'estar equipats amb un dispositiu que els hi permeti emetre un senyal d'emergència.

42 quater. Si s'instal·len llums antiboira posteriors en un automòbil o remolc, hauran de ser vermells.

42 quinques. Tots els automòbils i remolcs de més de 6 m han d'anar equipats amb retroreflectors laterals de color groc.

42 sexties. Qualsevol automòbil i remolc amb una amplada superior a 1,80 m es podrà equipar amb llums de gàlib. Aquests llums seran obligatoris si l'amplada de l'automòbil o remolc supera els 2,10 m. Si s'utilitzen aquests llums, n'hi haurà almenys dos i emetran una llum blanca o groga cap al davant i vermella cap al darrere.

42 septies. Qualsevol automòbil i remolc es podrà equipar amb llums laterals. En aquest cas, hauran d'emetre una llum de color groc auto.

43. Per a l'aplicació del que disposa aquest annex, es considerarà:

a) Com un únic llum, una combinació de dos o més llums, idèntics o no, però que tinguin la mateixa funció i el mateix color.

b) Com dos llums o un nombre parell de llums, una sola zona d'il·luminació que tingui forma de banda quan aquesta darrera estigui situada simètricament respecte al pla longitudinal mitjà del vehicle. La il·luminació d'aquesta zona haurà d'estar garantida per almenys dues fonts de llum situades al més a prop possible dels seus extrems.

44. En un mateix vehicle, els llums amb la mateixa funció i orientats a la mateixa direcció hauran de ser del mateix color. Els llums i els catadiòptrics que són de nombre parell s'han de col·locar simètricament en relació amb el pla longitudinal mitjà del vehicle, excepte en els vehicles la forma exterior dels quals sigui asimètrica. Els llums de cada parell han de tenir substancialment la mateixa intensitat.

45. Es poden agrupar o incorporar en un mateix dispositiu llums de diferent naturalesa i, amb subjecció al que disposen els altres apartats d'aquest capítol, llums i catadiòptrics, sempre que cadascun d'aquests llums i catadiòptrics compleixi les disposicions d'aquest annex que li siguin aplicables.

Capítol III. Altres requisits

Dispositiu de direcció

46. Qualsevol automòbil haurà de disposar d'un dispositiu de direcció robust que permeti al conductor canviar la direcció del seu vehicle de manera fàcil, ràpida i segura.

Mirall retrovisor

47. Qualsevol automòbil haurà d'anar equipat amb un o més miralls retrovisors; el nombre, les dimensions i la disposició d'aquests miralls hauran de ser tals que permetin al conductor veure el trànsit cap a la part posterior del seu vehicle.

Advertència acústica

48. Qualsevol automòbil haurà d'estar equipat amb almenys un dispositiu d'advertència acústica de potència suficient. El so emès pel dispositiu haurà de ser continu, uniforme i no estrident. Els vehicles prioritaris i els vehicles de transport públic de viatgers podran tenir dispositius addicionals que no estiguin subjectes a aquests requisits.

Eixugaparabrises

49. Qualsevol automòbil proveït d'un parabrisa amb una mida i una forma tals que el conductor no pugui veure normalment cap endavant la carretera a través dels elements transparents d'aquest parabrisa, haurà d'anar equipat com a mínim amb un eixugaparabrises eficient i robust, col·locat en una posició adequada i el funcionament del qual no requereixi la intervenció constant del conductor.

Renta parabrises

50. Qualsevol automòbil subjecte a l'obligació d'anar equipat amb almenys un eixugaparabrises també haurà d'anar equipat amb un renta parabrises.

Parabrises i vidres

51. En qualsevol automòbil i remolc:

- a) Les substàncies transparents que constitueixen les parts de la paret exterior del vehicle, inclòs el parabrisa, o de la paret divisòria interior hauran de ser tals que, en cas de trencament, es redueixi al màxim el perill de lesions corporals;
- b) El vidre del parabrisa haurà de ser d'una substància la transparència de la qual no s'alteri i ser tal que no provoqui cap deformació notable dels objectes vistos per transparència i que en cas de trencament el conductor pugui veure suficientment la carretera.

Dispositiu de marxa enrere

52. Qualsevol automòbil haurà d'anar equipat amb un dispositiu de marxa enrere que es pugui accionar des del lloc del conductor. No obstant això, aquest dispositiu només és obligatori en les motocicletes i en

els automòbils de tres rodes simètriques respecte al pla longitudinal mitjà del vehicle si el seu pes màxim autoritzat supera els 400 kg.

Silenciador d'escapament

53. Tots els motors tèrmics de propulsió d'un automòbil hauran d'estar equipats amb un sistema d'escapament silenciós eficient.

Bandes de rodolament

54. Les rodes dels automòbils i els seus remolcs hauran d'anar equipades amb bandes pneumàtiques i l'estat d'aquestes bandes haurà de ser tal que es garanteixi la seguretat, inclosa l'adherència, fins i tot en calçada molla. No obstant això, aquesta disposició no impedirà que les Parts contractants autoritzin l'ús de dispositius que donin resultats almenys equivalents als obtinguts amb bandes de rodolament pneumàtiques.

Indicador de velocitat

55. Qualsevol automòbil que pugui superar la velocitat de 40 km (25 milles) per hora haurà d'anar equipat amb un indicador de velocitat, però cada Part contractant podrà eximir d'aquesta obligació determinades categories de motocicletes i altres vehicles lleugers.

Dispositiu de senyalització a bord dels automòbils

56. El dispositiu a què es refereixen l'apartat 5 de l'article 23 i l'apartat 6 de l'annex 1 d'aquest Conveni haurà de ser:

- a) O bé un cartell format per un triangle equilàter amb vores vermelles i amb un fons buit o de color clar; les vores vermelles han d'estar equipades amb una banda reflectora; a més, poden estar equipades amb una part vermella fluorescent i/o ser il·luminades per transparència; el panell s'haurà de poder col·locar en una posició vertical estable;
- b) O un altre dispositiu igual d'eficaç prescrit per la legislació del país en què el vehicle estigui matriculat.

Dispositiu antirobatori

57. Qualsevol vehicle de motor haurà d'anar equipat amb un dispositiu antirobatori que permeti, des del moment en què es deixa estacionat, l'avaria o el bloqueig d'un component essencial del propi vehicle.

Dispositiu de subjecció

58. Sempre que sigui tècnicament possible, tots els seients orientats cap a davant dels vehicles de la categoria B inclosos en els annexos 6 i 7 d'aquest Conveni, amb l'excepció dels vehicles construïts o utilitzats per a finalitats especials definides per la legislació nacional, hauran d'anar equipats amb un cinturó de seguretat homologat o un dispositiu homologat d'eficàcia comparable.

Disposicions generals

- 59. a) En la mesura que sigui possible, els components mecànics i els equips dels automòbils no han de presentar risc d'incendi o d'explosió; tampoc no han de donar lloc a emissions excessives de gasos nocius, fums opacs, olors o sorolls.
- b) En la mesura que sigui possible, el sistema d'encesa d'alta tensió dels motors de vehicles no hauria de donar lloc a una emissió excessiva d'interferències de radiofreqüència notablement molestes.
- c) Tots els automòbils hauran d'estar construïts de manera que, cap endavant, cap a la dreta i cap a l'esquerra, el camp de visió del conductor sigui suficient per permetre-li circular amb seguretat.
- d) En la mesura que sigui possible, els automòbils i els remolcs hauran d'estar construïts i equipats de manera que es redueixi el perill per als seus ocupants i per als altres usuaris de la via en cas d'accident. En particular, no hi haurà d'haver, ni a l'interior ni a l'exterior, ornaments o altres objectes que tinguin

vores o sortints no essencials i siguin susceptibles de constituir un perill per als ocupants i per als altres usuaris de la carretera.

e) Els vehicles amb una massa màxima autoritzada superior a 3,5 tones hauran d'anar equipats amb una protecció contra l'encastament posterior i lateral sempre que sigui possible.

Capítol IV. Excepcions

60. A escala nacional, les Parts contractants poden establir excepcions a les disposicions d'aquest annex en els casos següents:

- a) Per als automòbils i remolcs que, per construcció, no puguin superar els 30 km (19 milles) per hora o per als quals la legislació nacional limiti la velocitat a 30 km per hora
- b) Per als cotxes de minusvàlids, és a dir, cotxes petits especialment dissenyats i construïts – i no només adaptats – per a l'ús d'una persona que pateix una malaltia o una incapacitat física i que normalment només fa servir aquesta persona.
- c) Per als vehicles destinats a experiments que tenen com a objectiu seguir el progrés tècnic i millorar la seguretat.
- d) Per a vehicles amb una forma o un tipus determinat, o que s'utilitzen per a una finalitat determinada en condicions especials.
- e) Pels vehicles adaptats a la conducció dels minusvàlids.

61. Les Parts contractants també poden establir excepcions a les disposicions d'aquest annex, per als vehicles que matriculin i que puguin circular en trànsit internacional segons les següents disposicions:

- a) Autoritzant el color groc auto per als llums de posició davanter dels automòbils i els remolcs;
- b) Pel que fa a la posició de les llums dels vehicles d'ús especial, la forma exterior dels quals no permeti el compliment d'aquestes disposicions sense recórrer a dispositius de muntatge que arribin a ser fàcilment danyats o arrencats;
- c) Pel que fa als remolcs destinats al transport de càrregues llargues (troncs, canonades, etc.) i que, en moviment, no estan acoblats al vehicle tractor sinó que només hi estan connectats per la càrrega;
- d) Autoritzant l'emissió de llum blanca cap al darrere i vermella cap al davant per als següents dispositius:
 - Llums giratoris o intermitents dels vehicles prioritaris;
 - Llums fixos per al transport excepcional;
 - Llums laterals i retroreflectors;
 - Pantalla de llum professional al terrat.
- e) Autoritzant l'emissió de llum blava cap a la part davantera i posterior per a llums giratòries o intermitents;
- f) Autoritzant a qualsevol costat d'un vehicle de forma o mida especial o utilitzat per a finalitats especials i en condicions especials, alternant tires retroreflectants vermelles o fluorescents i blanques retroreflectants;
- g) Autoritzant l'emissió cap enrere de llum blanca o de color reflectida pels números o lletres o pel fons de les matrícules posteriors mitjançant signes distintius o altres marques distintives exigits per la legislació nacional;
- h) Autoritzant el color vermell per als retroreflectors laterals més enrere i per als llums laterals més enrere.

Capítol V. Disposicions transitòries

62. Els automòbils matriculats per primera vegada i els remolcs posats en circulació en el territori d'una Part contractant abans de l'entrada en vigor d'aquest Conveni o dos anys després de l'entrada en vigor no estaran subjectes a les disposicions d'aquest annex, sempre que compleixin els requisits de les prescripcions de les parts I, II i III de l'annex 6 de la Convenció de 1949 sobre la circulació viària.

62 bis. Els automòbils matriculats per primera vegada i els remolcs posats en circulació al territori d'una Part contractant abans de l'entrada en vigor d'aquest Acord o dos anys després d'aquesta entrada en vigor no estaran subjectes a les disposicions d'aquest annex, sempre que compleixin amb el que disposa l'annex 5 del Conveni sobre circulació viària del 1968 o amb les altres disposicions a què es refereix el capítol V d'aquest annex.

Apèndix Definició dels filtres colorants per a l'obtenció dels colors als quals es refereix aquest annex (coordenades tricromàtiques)

VERMELL:	límit cap al groc:	$y \leq 0,335$
	límit cap al porpra ⁴ :	$z \leq 0,008$

BLANC:	límit cap al blau:	$x \geq 0,310$
	límit cap al groc:	$x \leq 0,500$
	límit cap al verd:	$y \leq 0,150 + 0,640x$
	límit cap al verd:	$y \leq 0,440$
	límit cap al porpra:	$y \geq 0,050 + 0,750x$
	límit cap al vermell:	$y \geq 0,382$

GROC AUTO ⁵ :	límit cap al groc ³	$y \leq 0,429$
	límit cap al vermell ³	$y \geq 0,398$
	límit cap al blanc ³	$z \leq 0,007$

GROC SELECTIU ⁶ :	límit cap al vermell ³ :	$y \geq 0,138 + 0,580x$
	límit cap al verd ³ :	$y \leq 1,29x - 0,100$
	límit cap al blanc ³ :	$y \geq -x + 0,966$
	límit cap al valor espectral ³ :	$y \leq -x + 0,992$

BLAU	límit cap al verd:	$y = 0,065 + 0,805x$
	límit cap al blanc:	$y = 0,400 - x$
	límit cap al porpra:	$x = 0,133 + 0,600y$

Per verificar les característiques colorimètriques d'aquests filtres s'utilitzarà una font de llum a temperatura de color de 2854 °K (corresponent a l'il·luminador A de la Comissió Internacional d'Il·luminació (CIE)).⁴

⁴ En aquests casos, s'han adoptat límits diferents dels recomanats per la CIE, ja que les tensions d'alimentació als terminals dels llums instal·lats als llums varien dins d'uns límits molt amplis.

⁵ S'aplica al color dels senyals dels automòbils conegut com a "taronja" o "groc-taronja" fins ara. Correspon a una part ben definida de la zona "grogà" del triangle dels colors CIE.

⁶ Només s'aplica als llums d'encreuament i als llums de carretera. En el cas dels llums antiboira, la selectivitat del color es reconeixerà com a satisfactòria sempre que el factor de puresa sigui almenys igual a 0,820, el límit cap al blanc $y > -x + 0,966$, en què és llavors $y > -x + 0,940$ i $y = 0,440$.

Annex 6. Permís de conduir nacional

1. El permís de conduir nacional haurà de ser en forma de document.
2. El permís podrà ser en suport de plàstic o paper. El format en suport de plàstic tindrà preferentment les dimensions següents: 54 × 86 mm. El color serà preferiblement rosa. Els caràcters i la ubicació dels encapçalaments estaran fixats per la legislació nacional, subjecte a les disposicions dels apartats 6 i 7.
3. La part davantera del permís haurà de portar el títol "Permís de conduir" en l'idioma o els idiomes nacionals del país d'emissió, així com el nom i/o el signe distintiu del país que hagi expedit el permís.
4. Els elements d'informació que s'indiquen a continuació hauran de figurar en el permís amb els números que s'indiquen a continuació:
 1. Cognoms;
 2. Nom(s) i altres noms;
 3. Data i lloc de naixement;
 4. a) Data d'emissió;
 4. b) Data de caducitat;
 4. c) Nom o segell de l'autoritat que hagi emès el permís;
 5. Número del permís;
 6. Fotografia del titular;
 7. Signatura del titular;
 9. Categories (subcategories) de vehicles per a les quals és vàlid el permís;
 12. Informació addicional o restriccions aplicables a cada categoria (subcategoria) de vehicles, en forma codificada.
5. Si la legislació nacional prescriu altres elements d'informació, s'hauran de fer constar al permís de conduir amb els números que s'indiquen a continuació:
 - 4d) Número d'identificació a efectes administratius, diferent del número 5 de l'apartat 4;
 8. Lloc de residència normal del titular;
 10. Data d'emissió de cada categoria (subcategoria) de vehicles;
 11. Data de caducitat de cada categoria (subcategoria) de vehicles;
 13. Informació a efectes administratius en cas de canvi de país de residència normal;
 14. Informació amb finalitats administratives o altra informació relacionada amb la seguretat del trànsit rodat.
6. Totes les inscripcions que apareguin al permís hauran d'estar en caràcters llatins exclusivament. Si s'utilitzen altres caràcters, les inscripcions també s'hauran de transcriure en caràcters llatins.
7. Els elements d'informació amb els números de l'1 a 7 dels apartats 4 i 5 hauran d'aparèixer preferentment a la mateixa cara del permís. La ubicació d'altres elements d'informació (números 8 a 14 dels apartats 4 i 5) l'haurà de determinar la legislació nacional. La legislació nacional també podrà prescriure una ubicació al permís destinada a rebre informació emmagatzemada en format electrònic.
8. El permís de conduir es podrà expedir per a les següents categories de vehicles:
 - A Motocicletes;
 - B Automòbils diferents dels de la categoria A, la massa màxima autoritzada dels quals no superi els 3.500 kg i el nombre de seients dels quals, a més del seient del conductor, no superi els vuit; o automòbils de categoria B acoblats amb un remolc la massa màxima autoritzada del qual no superi els 750 kg; o automòbils de categoria B acoblats amb un remolc la massa màxima autoritzada del qual superi els 750 kg sempre que no superi la massa buida de l'automòbil i que les masses màximes totals autoritzades dels vehicles així acoblats no superin els 3.500 kg;
 - C Automòbils diferents dels de la categoria D, la massa màxima autoritzada dels quals superi els 3.500 kg; o automòbils de categoria C acoblats amb un remolc la massa màxima autoritzada del qual no superi els 750 kg;
 - D Automòbils destinats al transport de persones amb més de vuit places, a més del seient del conductor; o automòbils de categoria D acoblats amb un remolc la massa màxima autoritzada del qual no superi els 750 kg;

BE Automòbils de categoria B acoblats amb un remolc la massa màxima autoritzada del qual superi els 750 kg, així com la massa en buit de l'automòbil; o automòbils de categoria B acoblats amb un remolc la massa màxima autoritzada del qual superi els 750 kg i les masses màximes totals autoritzades dels vehicles així acoblats superin els 3.500 kg;

CE Automòbils de la categoria C acoblats amb un remolc la massa màxima autoritzada del qual supera els 750 kg;

DE Automòbils de la categoria D acoblats amb un remolc la massa màxima autoritzada del qual supera els 750 kg.

9. Dins de les categories A, B, C, CE, D i DE, la legislació nacional podrà establir les següents subcategories de vehicles per als quals es podrà expedir el permís de conduir:

A1 Motocicletes amb una cilindrada no superior a 125 cm³ i una potència no superior a 11 kW (motocicletes lleugeres);

B1 Tricicles i quadricicles a motor;

C1 Automòbils diferents dels de la categoria D la massa màxima autoritzada dels quals sigui superior a 3.500 kg sense superar els 7.500 kg; o automòbils de la subcategoria C1 acoblats amb un remolc la massa màxima autoritzada del qual no superi els 750 kg;

D1 Automòbils destinats al transport de persones i el nombre de seients dels quals superi les vuit, a més del seient del conductor, sense excedir les 16 places, a més del seient del conductor; o automòbils de la subcategoria D1 acoblats amb un remolc la massa màxima autoritzada del qual no superi els 750 kg;

C1E Automòbils de la subcategoria C1 acoblats amb un remolc la massa màxima autoritzada del qual superi els 750 kg, sempre que no superi la massa en buit de l'automòbil i que el total de les masses màximes autoritzades dels vehicles també acoblats no superi els 12.000 kg.

D1E Automòbils de la subcategoria D1 acoblats amb remolc, no utilitzats per al transport de persones, la massa màxima autoritzada dels quals superi els 750 kg, sempre que no superi la massa en buit de l'automòbil i que les masses màximes totals autoritzades dels vehicles així acoblats no superin els 12.000 kg.

10. La legislació nacional podrà introduir categories i subcategories de vehicles diferents de les enumerades anteriorment. Les designacions d'aquestes categories i subcategories no s'hauran de semblar a altres símbols utilitzats en el Conveni per a categories i subcategories de vehicles; s'hauria d'utilitzar un altre tipus de lletra.

11. Per representar les categories (subcategories) de vehicles per a les quals és vàlida la llicència, s'hauran d'utilitzar els pictogrames de la taula següent.

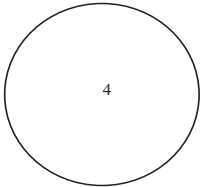
Codi de la categoria/Pictograma	Codi de la subcategoria/Pictograma
A	A1
B	B1
C	C1
D	D1
BE	
CE	C1E
DE	D1E



Annex 7. Permís internacional de conduir

1. El permís és un llibret de format A6 (148 x 105 mm). La coberta és grisa i les pàgines interiors són blanques.
2. L'anvers i el revers del primer full de la coberta s'hauran d'ajustar, respectivament, als models 1 i 2 que figuren a continuació, i hauran d'estar impresos en la llengua nacional, o almenys en una de les llengües nacionals, de l'Estat d'expedició. La darrera pàgina interior i l'anvers de la contraportada s'hauran d'ajustar al model 3 que figura a continuació i hauran d'estar impreses en francès. Les pàgines interiors que precedeixen aquestes dues pàgines hauran de reproduir la primera d'aquestes dues pàgines en diverses llengües, entre elles l'anglès, l'espanyol i el rus.
3. Les dades que apareixen en el permís, manuscrites o mecanografiades, hauran de figurar en caràcters llatins o en cursiva anglesa.
4. Les Parts contractants que expedixin o autoritzin l'expedició de permisos internacionals de conduir amb la coberta impresa en un idioma que no sigui l'espanyol, el francès, l'anglès o el rus hauran de fer arribar al secretari general de les Nacions Unides una traducció a aquest idioma del text del model número 3 que figura a continuació.

MODEL núm. 1
(Anvers de la primera pàgina de la coberta)

..... ¹	
Trànsit internacional d'automòbils PERMÍS INTERNACIONAL DE CONDUIR Núm. ...	
Conveni sobre la circulació viària del 8 de novembre de 1968.....	
Vàlid fins a	²
Expedit per	
A	
El	
Número de permís nacional de conduir.....	
 4	 ³

1. Nom de l'Estat expedidor i signe distintiu d'aquest país, tal com es defineix en l'annex 3.
2. Màxim tres anys després de la data d'expedició o fins a la data de caducitat del permís nacional de conduir, si aquesta data és anterior.
3. Signatura de l'autoritat o l'associació que expedeix el permís.
4. Segell o timbre de l'autoritat o l'associació que expedeix el permís.



MODEL núm. 2
(Revers de la primera pàgina de la coberta)

Aquest permís no és vàlid per circular al territori de

.....¹

És vàlid als territoris de la resta de Parts contractants, sempre que s'exhibeixi amb el permís de conduir nacional corresponent. Les categories de vehicles per a les quals és vàlid s'indiquen al final del llibret.

2

Aquest permís deixarà de ser vàlid al territori d'una altra Part contractant si el titular hi estableix la seva residència normal.

¹S'annotarà el nom de la Part contractant on el titular té la seva residència habitual.

²Lloc reservat per apuntar la llista dels Estats Parts contractants si escau.

MODEL núm. 3
(pàgina esquerra)

DADES RELATIVES AL CONDUCTOR	
Cognoms	1.
Nom o altres noms	2.
Lloc de naixement ¹	3.
Data de naixement	4.
Lloc de residència normal ²	5.
CATEGORIES I SUBCATEGORIES DE VEHICLES, AMB ELS CODIS CORRESPONENTS, PER LES QUALS EL PERMÍS ÉS VÀLID	
Codi de la categoria/Pictograma	Codi de la subcategoria/Pictograma
A 	A1 
B 	B1 
C 	C1 
D 	D1 
BE 	
CE 	C1E 
DE 	D1E 
RESTRICCIONS D'UTILITZACIÓ ³	
¹ El lloc de naixement es podrà substituir per altres dades definides per la legislació nacional. ² S'ha d'omplir si la legislació nacional ho exigeix. ³ Per exemple, "Ús d'ulleres graduades", "Vàlid únicament per conduir el vehicle núm. ...", "A condició que el cotxe estigui condicionat perquè una persona amputada d'una cama el pugui conduir".	

MODEL núm. 3
(Pàgina dreta)

1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
SEGELL ⁴	SEGELL ⁴	Fotografia del titular 4 Signatura del titular
A	A1	
B	B1	
C	C1	
D	D1	
BE		
CE	C1E	
DE	D1E	
EXCLUSIONS:		
El titular està inhabilitat per conduir al territori de ⁵		
A		Fins al..... El ⁶
El titular està inhabilitat per conduir al territori de ⁵		
A		Fins al..... El ⁶
⁴Segell o timbre de l'autoritat o l'associació que expedeix el permís. El segell o timbre s'haurà d'estampar pel que fa a les categories o subcategories de vehicles únicament si el titular està habilitat per conduir vehicles de la categoria de què es tracti. ⁵Nom de l'Estat. ⁶Signatura i segell o timbre de l'autoritat que hagi anul·lat la validesa del permís al seu territori. En cas que ja s'hagin utilitzat tots els espais previstos en aquesta pàgina per a les exclusions, caldria consignar les exclusions addicionals al revers.		

Conveni sobre la circulació viària

Viena, 8 de novembre de 1968

Entrada en vigor: 21 de maig de 1977, de conformitat amb l'apartat 1 de l'article 47.

Registrat: 21 de maig de 1977, núm. 15705.

Estat: Signataris: 36. Parts: 89.

Text: Nacions Unides, *Recueil des Traités*, vol. 1042, pàg. 17; i notificacions dipositàries C.N.19.1992.TREATIES-1, del 3 de març de 1992 (esmenes); C.N.120.1993.TREATIES-2, del 6 d'agost de 1993 (acceptació de les esmenes); C.N.924.2004.TREATIES-4, del 28 de setembre del 2004 (proposició d'esmenes), i C.N.998.2005.TREATIES-3, del 29 de setembre del 2005 (acceptació de les esmenes); C.N.569.2014.TREATIES-XI-B-19, del 23 de setembre del 2014 (proposició d'esmenes als articles 8 i 39 del Conveni), i CN.529.2015.Reissued.06102015-Frn.TREATIES-XI-B-19 (publicada novament), del 6 d'octubre del 2015 (acceptació de les esmenes als articles 8 i 39 del Conveni);¹ C.N.162.2015.TREATIES-XI-B-19, del 19 de març del 2015 (proposició d'esmenes al apartat 1 de l'annex 2 del Conveni);² i C.N.155.2016.TTREATIES-XI.B.19, del 8 d'abril del 2016 (acceptació); CN.5.2021.Reissued.15012021.TREATIES-XI-B-19, del 14 de gener del 2021 (esmena a l'article 1 i nou article 34 bis),³ i C.N.26.2022.TREATIES-XI.B.19, del 21 de gener del 2022 (acceptació), C.N.138.2023.TREATIES-XI.B.19 del 9 d'agost del 2023 (proposició d'esmenes als articles 25 bis i 32, i als annexos 1 i 5)⁴.

Nota: El Conveni va ser redactat i obert a la signatura per la Conferència de les Nacions Unides sobre la circulació viària, celebrada a Viena del 7 d'octubre al 8 de novembre de 1968. Aquesta Conferència va ser convocada pel secretari general de les Nacions Unides, d'acord amb les resolucions 1129 (XLI) i 1203 (XLII),⁵ adoptades pel Consell Econòmic i Social de les Nacions Unides el 27 de juliol de 1966 i el 26 de maig de 1967, respectivament. La Conferència també va redactar i va obrir a la signatura el Conveni sobre la senyalització viària (vegeu el capítol XI.B-20), i va adoptar una acta final.

Participant ⁶	Signatura	Adhesió (a), successió (d), ratificació
Albània		29 juny 2000 a
Alemanya ^{7,8}	8 novembre 1968	3 agost 1978
Aràbia Saudita		12 maig 2016 a
Armènia		8 febrer 2005 a
Àustria	8 novembre 1968	11 agost 1981
Azerbaidjan		3 juliol 2002 a
Bahames		14 maig 1991 a
Bahrain		4 maig 1973 a
Bielorússia	8 novembre 1968	18 juny 1974
Bèlgica	8 novembre 1968	16 novembre 1988
Benín		7 juliol 2022 a
Bòsnia i Hercegovina ⁹		1 setembre 1993 d
Brasil	8 novembre 1968	29 octubre 1980
Bulgària	8 novembre 1968	28 desembre 1978
Cap Verd		12 juny 2018 a
Costa Rica	8 novembre 1968	
Costa d'Ivori		24 juliol 1985 a
Croàcia ⁹		23 novembre 1992 d
Cuba		30 setembre 1977 a
Dinamarca ¹⁰	8 novembre 1968	3 novembre 1986
Egipte		15 desembre 2023 a
Emirats Àrabs Units		10 gener 2007 a
Equador	8 novembre 1968	
Eslovàquia ¹⁵		1 febrer 1993 d
Eslovènia ⁹		6 juliol 1992 d



Espanya	8 novembre 1968	
Estònia		24 agost 1992 a
Estat de Palestina		11 novembre 2019 a
Etiòpia		25 agost 2021 a
Federació de Rússia	8 novembre 1968	7 juny 1974
Filipines	8 novembre 1968	27 desembre 1973
Finlàndia	16 desembre 1969	1 abril 1985
França	8 novembre 1968	9 desembre 1971
Geòrgia		23 juliol 1993 a
Ghana	22 agost 1969	
Grècia		18 desembre 1986 a
Guyana		31 gener 1973 a
Hondures		3 febrer 2020 a
Hongria	8 novembre 1968	16 març 1976
Indonèsia	8 novembre 1968	
Iran (República Islàmica de l')	8 novembre 1968	21 maig 1976
Iraq		1 febrer 2017 a
Israel	8 novembre 1968	11 maig 1971
Itàlia	8 novembre 1968	2 octubre 1996
Kazakhstan		4 abril 1994 a
Kènia		9 setembre 2009 a
Kirguizistan		30 agost 2006 a
Kuwait		14 març 1980 a
Letònia		19 octubre 1992 a
Libèria		16 setembre 2005 a
Liechtenstein		2 març 2020 a
Lituània		20 novembre 1991 a
Luxemburg	8 novembre 1968	25 novembre 1975
Macedònia del Nord ^{9,11}		18 agost 1993 d
Maldives		9 gener 2023 a
Marroc		29 desembre 1982 a
Mèxic	8 novembre 1968	
Mònaco		6 juny 1978 a
Mongòlia		19 desembre 1997 a
Montenegro ¹²		23 octubre 2006 d
Myanmar		26 juny 2019 a
Níger		11 juliol 1975 a
Nigèria		18 octubre 2018 a
Noruega	23 desembre 1969	1 abril 1985
Oman		9 juny 2020 a
Pakistan		19 març 1986 a
Països Baixos ¹³		8 novembre 2007 a
Perú		6 octubre 2006 a
Polònia	8 novembre 1968	23 agost 1984
Portugal	8 novembre 1968	30 setembre 2010
Qatar		6 març 2013 a
República Centreafricana		3 febrer 1988 a
República de Corea ¹⁴	29 desembre 1969	
República Democràtica del Congo		25 juliol 1977 a
República de Moldàvia		26 maig 1993 a
República Txeca ¹⁵		2 juny 1993 d
Romania	8 novembre 1968	9 desembre 1980
Regne Unit de la Gran Bretanya i Irlanda del Nord ^{16,17}	8 novembre 1968	28 març 2018



San Marino	8 novembre 1968	20 juliol 1970
Santa Seu	8 novembre 1968	
Senegal		16 agost 1972 a
Sèrbia ⁹		12 març 2001 d
Seychelles		11 abril 1977 a
Sud-àfrica		1 novembre 1977 a
Suècia	8 novembre 1968	25 juliol 1985
Suïssa	8 novembre 1968	11 desembre 1991
Tadjikistan		9 març 1994 a
Tailàndia	8 novembre 1968	1 maig 2020
Tunísia		5 gener 2004 a
Turquia		22 gener 2013 a
Turkmenistan		14 juny 1993 a
Ucraïna	8 novembre 1968	12 juliol 1974
Uganda		23 agost 2022 a
Uruguai		8 abril 1981 a
Uzbekistan		17 gener 1995 a
Veneçuela (República Bolivariana de)	8 novembre 1968	
Vietnam ¹⁸		20 agost 2014 a
Xile	8 novembre 1968	
Zimbàbue		31 juliol 1981 a

Declaracions i reserves¹⁹ (Si no hi ha cap indicació anterior al text, la data de recepció és la de la ratificació, adhesió o successió.)

Alemanya⁷

Reserves:

L'apartat 3 de l'article 18 s'aplica a la República Federal d'Alemanya d'acord amb les disposicions de l'apartat 15 de l'annex de l'Acord europeu de l'1 de maig de 1971 que complementa el Conveni sobre la circulació viària.

La República Federal d'Alemanya no es considera obligada pel punt v de la lletra c de l'apartat 3 de l'article 23.

La República Federal d'Alemanya no es considera obligada per la lletra d de l'apartat 1 de l'article 31.

La República Federal d'Alemanya es reserva el dret de continuar incorporant la declaració a què es refereix l'apartat c de l'apartat 1 de l'article 42 també sobre els permisos nacionals estrangers.

La República Federal d'Alemanya es reserva el dret, en el trànsit internacional,

- a) a exigir que els camions estrangers tinguin el mateix índex de rendiment mínim que els vehicles alemanys,
- b) no admetre els vehicles
 - equipats amb rodes de claus,
 - que superin els límits establerts a la República Federal d'Alemanya per al pes total i la càrrega per eix, o que no respectin la normativa relativa a la inscripció d'aquestes xifres a l'exterior del vehicle,
 - que no estiguin equipats amb un registrador de velocitat (dispositiu de control) del model prescrit.

La República Federal d'Alemanya no es considera obligada per la primera part de la primera frase de l'apartat 11 de l'annex 5.

La República Federal d'Alemanya no es considera obligada per l'apartat 58 de l'annex 5.

Declaracions:

En referència a la notificació, feta en el moment de la signatura del Conveni sobre la circulació viària a Viena el 8 de novembre de 1968, segons la qual el signe distintiu de la República Federal d'Alemanya seria la lletra "D", el Govern de la República Federal d'Alemanya declara que la notificació en qüestió s'aplica per a tota la regió on el Conveni és aplicable com a resultat de la ratificació d'aquest Conveni per la República Federal d'Alemanya.

D'acord amb les disposicions dels articles 3, apartat 5, i 54, apartat 2, del Conveni sobre la circulació viària, el Govern de la República Federal d'Alemanya assimilarà els ciclomotors a les motocicletes als efectes de l'aplicació del Conveni.

Aràbia Saudita

El Regne no es considera obligat per l'article 52 d'aquest Conveni.

Bielorússia

La República Socialista Soviètica de Bielorússia no es considera obligada per les disposicions de l'article 52 del Conveni sobre la circulació viària, segons les quals les controvèrsies relatives a la interpretació o aplicació del Conveni es poden presentar, a petició de qualsevol de les parts, davant el Tribunal Internacional de Justícia.

La República Socialista Soviètica de Bielorússia declara que les disposicions de l'article 45 del Conveni sobre la circulació viària segons les quals un determinat nombre d'estats no poden ser part del Conveni són de caràcter discriminatori i considera que el Conveni sobre la circulació viària hauria d'estar obert a l'adhesió de tots els estats interessats, sense discriminacions ni restriccions de cap mena.

La República Socialista Soviètica de Bielorússia declara que les disposicions de l'article 46 del Conveni sobre la circulació viària són antiquades i són contràries a la Declaració de l'Assemblea General de les Nacions Unides sobre la concessió de la independència als països i pobles colonials [resolució 1514 (XV) de 14 de desembre de 1960].

Bèlgica²⁰

Reserves a l'apartat 3 de l'article 10 i a l'apartat 3 de l'article 18.

Brasil²¹

Reserves respecte els articles i annexos següents:

- Article 20, apartats 2, a i b;
- Article 23, apartats 2 a;
- Article 40;
- Article 41, apartat 1, lletres a, b i c (reserva parcial);
- Annex 5, apartat 5 c; i
- Annex 5, apartats 28, 39 i 41 (reserves parcials).

Declaracions respecte a les reserves parcials esmentades anteriorment:

- a) La reserva parcial del Brasil als apartats a, b i c de l'apartat 1 de l'article 41 (Validesa dels permisos de conduir) del capítol IV (Conductors d'automòbils) correspon a la norma segons la qual als conductors el permís de conduir dels quals es va emetre als països on es condueix per l'esquerra no se'ls permet conduir al Brasil abans de passar una prova de conducció per la dreta.
- b) La reserva parcial a les disposicions de l'apartat 28 del capítol II (Llums i dispositius reflectors) de l'annex 5 (Condicions tècniques relatives als automòbils i remolcs) es refereix a la forma triangular dels catadiòptrics amb què han d'anar equipats els remolcs, forma que no és adequada al Brasil, perquè és la dels dispositius de senyalització d'emergència destinats a avisar els altres conductors que arriben a la carretera.
- c) La reserva del Brasil a l'apartat 39 del capítol II de l'annex 5 només es refereix al color groc dels indicadors de direcció, ja que només s'han d'utilitzar llums vermells a la part posterior dels vehicles.
- d) La reserva parcial expressada en relació amb l'apartat 41 de l'annex 5 correspon al fet que al Brasil els llums de marxa enrere instal·lats als cotxes només han d'emetre una llum blanca.

Declaracions:

- D'acord amb el que disposa l'apartat b de l'apartat 2 de l'article 41 del capítol IV, el Brasil es nega a reconèixer la validesa al seu territori de qualsevol permís de conduir el titular del qual sigui menor de divuit anys.
- En l'article 41 del capítol IV, el Brasil, referint-se als annexos 6 i 7, que donen models de permisos de conduir nacionals, es nega a reconèixer la validesa en el seu territori, per a la conducció d'automòbils o combinacions de vehicles de les categories C, D i E, de qualsevol permís de conduir el titular del qual sigui menor de vint-i-un anys.

Bulgària²²

La República Popular de Bulgària no es considera obligada per la disposició de l'article 52 del Conveni sobre la circulació viària per la qual es pot interposar qualsevol controvèrsia relativa a la interpretació o aplicació del Conveni, a petició de qualsevol de les parts contractants, davant el Tribunal Internacional de Justícia.

La República Popular de Bulgària declara que la disposició de l'article 45 del Conveni sobre la circulació viària, de la qual es desprèn que un determinat nombre d'estats no poden adherir-se a aquest Conveni, és de caràcter discriminatori i considera que el Conveni sobre la circulació viària hauria d'estar obert a l'adhesió de tots els estats interessats, sense discriminacions ni restriccions de cap mena.

La República Popular de Bulgària declara que les disposicions de l'article 46 del Conveni sobre la circulació viària estan obsoletes i són contràries a la Declaració de l'Assemblea General de l'Organització de les Nacions Unides sobre la concessió de la independència als països i pobles colonials.

"A la República Popular de Bulgària, els ciclomotors s'assimilen a les motocicletes pel que fa a l'aplicació del Conveni sobre la circulació viària (article 54, apartat 2)."

Costa d'Ivori

D'acord amb l'article 54, apartat 1 (del Conveni), la República de la Costa d'Ivori no es considera obligada per les disposicions de l'article 52 segons les quals "Tota controvèrsia entre dos o més parts contractants sobre la interpretació o l'aplicació d'aquest Conveni, que les parts no haurien pogut resoldre per negociació o d'una altra manera, pot ser presentada, a petició de qualsevol de les parts contractants interessades, davant el Tribunal Internacional de Justícia perquè aquest últim resolgui".

Cuba

La República de Cuba declara que les disposicions de l'apartat 1 de l'article 45 del Conveni, encara que aquest últim tracta de qüestions que afecten els interessos de tots els estats, són de caràcter discriminatori en la mesura que no atorguen el dret de ratificació i d'adhesió a tots els estats, que és contrari al principi d'igualtat sobirana dels estats.

La República de Cuba declara que les disposicions de l'article 46 del Conveni ja no són aplicables perquè són contràries a la Declaració sobre la concessió de la independència als països i pobles colonials (resolució 1514) aprovada per l'Assemblea General de les Nacions Unides el 14 de desembre de 1960, en què proclama la necessitat d'una fi ràpida i incondicional del colonialisme en totes les seves formes i manifestacions.

El Govern Revolucionari de la República de Cuba no es considera obligat per les disposicions de l'article 52 del Conveni sobre la circulació viària, en virtut del qual qualsevol controvèrsia entre dos parts contractants serà sotmesa al Tribunal Internacional de Justícia.

La República de Cuba declara que assimilarà els ciclomotors a les motocicletes, d'acord amb l'article 54, apartat 2, del Conveni.

Dinamarca

Reserves:

A l'apartat 2 de l'article 18, segons el qual els conductors que surtin d'un sender o d'un camí de terra estan obligats a cedir el pas als vehicles que circulen per la calçada.

Al punt d) de l'apartat 1 de l'article 33, segons el qual també es permetrà l'ús dels llums de posició quan el vehicle circuli fora d'un nucli urbanitzat.

Al punt c) de l'apartat 17 de l'annex 5, que estableix que el pes màxim autoritzat d'un remolc no equipat amb un fre de servei no ha de superar la meitat de la suma del pes en buit del vehicle tractor i el pes del conductor.

Declaració:

Dinamarca assimila a les motocicletes els ciclomotors el límit de velocitat dels quals, per construcció, supera els 30 km per hora.

Espanya

D'acord amb l'article 54, Espanya no es considerarà obligada per l'article 52 i formula una reserva respecte a l'article 46.

Estònia²³

Estònia no es considera obligada per la disposició de l'article 52 del Conveni.

Eslovàquia¹⁵**Federació de Rússia²⁴**

(Mateixes reserves i declaracions, *mutatis mutandis*, que les reproduïdes a "Bielorússia".)

Finlàndia²⁵

1) *Apartat 1 a) de l'article 11 (avançament)*: Finlàndia es reserva el dret d'establir en la seva llei que, a Finlàndia, els conductors de cicles i motocicles sempre tenen l'opció d'avançar per la dreta vehicles que no siguin cicles i motocicletes;

2) *Apartats 2 i 3 de l'article 18 (deure de cedir el pas)*: Finlàndia es reserva el dret d'establir en la seva llei que a Finlàndia qualsevol conductor que surti d'un sender o d'un camí de terra cap a una carretera que no és ni un sender ni un camí de terra, o sorgint d'una propietat al llarg de la carretera, ha de cedir el dret de pas a qualsevol persona que circuli per aquesta carretera;

Posteriorment, el Govern finlandès va aclarir que, segons la legislació finlandesa, l'obligació de cedir el pas, per tant, té un abast més ampli que el del Conveni de Viena, ja que aquest darrer només preveu aquesta prioritat en benefici dels "vehicles", mentre que la llei finlandesa la preveu no només per als vehicles sinó també per a tots els usuaris, inclosos els vianants.

1) *Apartat 1 c) i d) de l'article 33 (ús de llums de carretera i llums d'encreuament)*:

Finlàndia es reserva el dret d'establir a la seva llei que els llums de carretera, d'encreuament o de posició s'han d'encendre sempre quan es condueix fora de les zones urbanitzades. Tots els vehicles han d'utilitzar els llums de carretera o llums d'encreuament a les fosques, quan la llum és escassa o la visibilitat és insuficient a causa del clima o d'altres condicions. Els llums antiboira només s'han de fer servir en cas de boira, pluja intensa o neu. Aleshores només se'n permet l'ús en lloc dels llums d'encreuament i sempre que els llums de posició estiguin encesos.

Finlàndia no es considera obligada per la disposició de l'apartat 4, lletra a) de l'annex 3, relativa a les dimensions mínimes dels eixos dels vehicles de motor i dels seus remolcs.

Hondures²⁶

La República d'Hondures no es considera obligada per les disposicions establertes en els articles i annexos següents del Conveni sobre la circulació viària:

1. En el capítol IV, article 41, apartat 5, relatiu al nou annex 6 del Conveni sobre la circulació viària del 1968, en què apareixen, en els apartats 8 i 9, les categories DE i D1E relatives als automòbils utilitzats per al transport de persones als quals es pot acoblar un remolc.
2. A l'apartat 1 de l'article 30, conjuntament amb l'annex 6, apartats 8 i 9, relatius a les masses màximes autoritzades.
3. A l'annex 1, apartat 1, conjuntament amb l'annex 5, capítol II, apartat 42, relatiu a les dimensions dels vehicles.
4. Al capítol IV, article 41, apartats b) i c), relatius a l'edat mínima per tenir el permís de conduir.

Pel que fa a les reserves parcials esmentades, la República d'Hondures aplica el que disposen els articles 11, 12, 13, 14, 15, 28 i 35, apartat 2, així com la resta de disposicions aplicables a les dimensions dels vehicles previstes a l'acord centreamericà sobre la circulació viària.

Hongria²⁷

1. La redacció de l'apartat 1 de l'article 45 del Conveni és contrària als propòsits i principis de la Carta de les Nacions Unides. Tots els estats, sense cap restricció, han de tenir la possibilitat d'adherir-se al Conveni.

2. Les disposicions de l'article 46 del Conveni, en la seva forma actual, queden obsoletes; no es corresponen amb els principis del dret internacional contemporani i amb l'estat actual de les relacions internacionals i estan en contradicció amb la resolució 1514 (XV) del 14 de desembre de 1960 de l'Assemblea General de les Nacions Unides.

El Consell Presidencial de la República Popular Hongaresa es considera obligat per l'article 18, apartat 3, del Conveni en els termes que li atorga l'Acord europeu que complementa aquest Conveni.

Indonèsia

Indonèsia no es considera obligada per l'article 52.

D'acord amb l'article 1, el terme *ciclomotor* es considera que designa una *motocicleta*.

Kuwait²⁸

En adherir-se al Conveni esmentat, l'Estat de Kuwait considera que la seva adhesió no implica per la seva banda el reconeixement d'Israel, com tampoc l'acceptació respecte d'aquest de cap obligació derivada de les disposicions del Conveni esmentat.

Liechtenstein

El Principat de Liechtenstein aplica l'apartat 3 de l'article 18 d'acord amb el punt 15 de l'annex de l'Acord europeu de l'1 de maig de 1971 que complementa el Conveni sobre la circulació viària.

El Principat de Liechtenstein es reserva el dret d'exigir que només els vehicles de motor estiguin equipats amb un timbre o un altre dispositiu d'avís acústic.

El Principat de Liechtenstein reconeix en el trànsit internacional tots els certificats de matriculació emesos per les parts contractants d'acord amb les disposicions del capítol III del Conveni, quan aquests certificats no prohibeixen l'admissió de vehicles al territori de l'Estat que els va emetre.

D'acord amb l'apartat 1 de l'annex 1, una part contractant pot negar-se a admetre en trànsit internacional al seu territori només automòbils, remolcs i combinacions de vehicles el pes, total o per eix, o les dimensions dels quals superin els límits establerts per la seva legislació nacional. En conseqüència, el Principat de Liechtenstein considera incompatible amb els principis de territorialitat i no-discriminació implícits a l'apartat 1 de l'annex 1 qualsevol negativa d'una part contractant a admetre, d'acord amb aquest apartat, en trànsit internacional els automòbils, remolcs i combinacions de vehicles el pes dels quals, total o per eix, o les dimensions dels quals superin els límits establerts per la seva legislació nacional.

Lituània

La República de Lituània no es considera obligada per la disposició de l'article 52.

Marroc

El Marroc no es considera obligat per l'article 52 del Conveni.

El Marroc assimilarà els ciclomotors a les motocicletes.

Mònaco

D'acord amb les disposicions de l'article 54, apartat 2, del Conveni, (...) el Govern de la seva Altesa Reial el Príncep de Mònaco ha decidit, en el marc de la seva normativa nacional, assimilar els ciclomotors a les motocicletes.

Myanmar

El Govern de la República de la Unió de Myanmar fa una reserva a l'article 52 del Conveni de Viena del 1968 sobre la senyalització viària.

Noruega*Declaració:*

D'acord amb l'apartat 1 dels articles 46 i 38, respectivament, el Conveni sobre la circulació viària i el Conveni sobre la senyalització viària no s'aplicaran de moment als territoris de Svalbard i Jan Mayen.

Reserves:

El Govern noruec no estarà obligat per les disposicions de l'article 3, de l'article 8 apartat 5, de l'article 18 apartats 2 i 3, i de l'article 33, apartat 1 c) i d) (del Conveni sobre la circulació viària).

Oman

... (el Govern d'Oman fa) una reserva respecte a l'article 52 del Conveni.

Polònia²⁹**Qatar**

L'Estat de Qatar no es considera obligat per les disposicions de l'article 52 del Conveni relatiu a la remissió davant el Tribunal Internacional de Justícia.

República txeca¹⁵**Romania**

"La República Socialista de Romania no es considera obligada per les disposicions de l'article 52 d'aquest Conveni."

Declaracions:

1. La República Socialista de Romania considera que les disposicions de l'article 45 del Conveni sobre la circulació viària i de l'article 37 del Conveni sobre senyalització viària no s'ajusten al principi segons el qual els tractats internacionals multilaterals el propòsit i l'objecte dels quals siguin d'interès per a la comunitat internacional en el seu conjunt han d'estar oberts a la participació universal.

2. La República Socialista de Romania considera que el manteniment de l'estat de dependència de determinats territoris a què es refereix l'article 46 del Conveni sobre la circulació viària, l'article 38 del Conveni sobre la senyalització viària i l'article 3 de l'Acord europeu que complementen el Conveni sobre senyalització viària no concorden amb la Carta de les Nacions Unides i els documents adoptats per l'Organització de les Nacions Unides sobre la concessió de la independència als països i pobles colonials, inclosa la Declaració sobre els principis del dret internacional relatiu a les relacions d'amistat i la cooperació entre estats d'acord amb la Carta de les Nacions Unides, aprovada per unanimitat per la resolució 2625 (XXV) de l'Assemblea General de les Nacions Unides del 24 d'octubre de 1970, que proclama solemnement el deure dels estats de promoure la realització del principi de la igualtat de drets dels pobles i del seu dret a l'autodeterminació, amb l'objectiu de posar fi ràpidament al colonialisme.

Reserves:

La República Socialista de Romania no es considera obligada per les disposicions dels articles 52 i 44 dels convenis en virtut de les quals es pot plantejar qualsevol controvèrsia relativa a la interpretació o la solució per negociació o de qualsevol altra manera a petició de qualsevol de les parts contractants davant el Tribunal Internacional de Justícia.

La República Socialista de Romania considera que aquestes controvèrsies només es poden presentar davant el Tribunal Internacional de Justícia amb el consentiment de totes les parts en la controvèrsia en cada cas particular.

Regne Unit de la Gran Bretanya i d'Irlanda del Nord

Reserves:

1) El Regne Unit no es considera obligat per les disposicions dels articles següents:

- i) Apartat 6 b) de l'article 20
- ii) Segona frase del apartat 2 a) de l'article 23
- iii) Apartat 2 de l'article 25 bis
- iv) Apartats 6, 8, 9 i 10 de l'article 32

2) El Regne Unit no es considera obligat per les disposicions de l'apartat 4 de l'article 30 pel que fa a les càrregues que s'estenen més enllà de l'extrem del vehicle en 2 metres o menys cap enrere o endavant.

3) Pel que fa a l'article 41, el Regne Unit es reserva el dret de no permetre la conducció d'un vehicle que no sigui un vehicle importat temporalment al seu territori si (i) aquest vehicle s'utilitza per al transport de persones per compte d'altres o per al transport de mercaderies i si (ii) el conductor d'aquest vehicle està obligat per la legislació del Regne Unit a tenir un permís professional especial.

4) Als efectes de l'aplicació del Conveni, el Regne Unit es reserva el dret d'assimilar determinades categories de bicicletes elèctriques als cicles.

Declaracions:

1) El Regne Unit declara que aplica la major part de les normes aplicables a la circulació viària a què es refereix el capítol II del Conveni en el marc dels codis de circulació vigents a la Gran Bretanya (*Highway Code*) i a Irlanda del Nord (*Highway Code for Northern Ireland*).

2) D'acord amb l'apartat 2 de l'article 54, el Regne Unit declara que, als efectes de l'aplicació del Conveni, assimila els ciclomotors a les motocicletes.

3) El Regne Unit declara que la ratificació del Conveni s'aplica al continent britànic, però no a les dependències de la Corona o als seus territoris d'ultramar, llevat que es declari expressament en aquest sentit en virtut de l'apartat 1 de l'article 46 del Conveni, i que en absència d'aquesta declaració el Conveni sobre la circulació viària signat a Ginebra l'any 1949 i el Conveni internacional sobre la circulació d'automòbils signat a París l'any 1926 continuen regint les relacions entre les parts contractants d'aquests convenis i les dependències i els territoris d'ultramar de la Corona.

Sud-àfrica

La República sud-africana no es considera obligada per l'article 52 del Conveni precitat.

Suècia

1) En lloc de l'apartat 3 de l'article 18 del Conveni, Suècia aplicarà les disposicions de l'apartat 15 de l'annex de l'Acord europeu que complementa el Conveni sobre la circulació viària.

2) Pel que fa als apartats c) i d) de l'apartat 1 de l'article 33, es prohibeix l'ús de llums d'estacionament sols quan el vehicle estigui en moviment. Els llums d'encreuament, els llums de posició o altres llums que emeten prou llum per permetre que els altres usuaris de la carretera vegin el vehicle s'utilitzen fins i tot durant la conducció diürna.

3) Pel que fa a l'article 52 del Conveni, Suècia s'oposa al fet que les controvèrsies en què és part siguin sotmeses a arbitratge.

Suïssa³⁰

Reserves:

Suïssa aplica l'article 18, apartat 3, d'acord amb la versió del número 15 de l'annex de l'Acord europeu de l'1 de maig de 1971 que complementa el Conveni sobre la circulació viària.

Declaracions:

Suïssa reconeix en el trànsit internacional tots els certificats d'immatriculació emesos per les parts contractants d'acord amb el capítol III del Conveni, quan aquests certificats no excloguin l'admissió dels vehicles al territori de l'Estat que els ha expedit.

D'acord amb el text de l'apartat 1 de l'annex 1, una part contractant pot negar-se a admetre en trànsit internacional al seu territori només els automòbils, remolcs i combinacions de vehicles estrangers el pes, total o per eix, o les dimensions dels quals superin els límits establerts per la seva pròpia legislació nacional. És per això que Suïssa considera que no s'ajusta als principis de territorialitat i no-discriminació a què es refereix el text de l'apartat 1 de l'annex 1 qualsevol aplicació d'aquest apartat per part d'una part contractant que no admet en trànsit internacional els automòbils, remolcs i combinacions de vehicles el pes, total o per eix, o les dimensions dels quals no superin els límits fixats per la seva pròpia legislació nacional; en aquest cas, Suïssa es reserva el dret de prendre qualsevol mesura útil per defensar els seus interessos.

Tailàndia

Tailàndia no es considerarà obligada per l'article 52 d'aquest Conveni.

Tailàndia considerarà que el terme *ciclomotor* significa *motocicletes*.

El Govern del Regne de Tailàndia declara que, d'acord amb l'article 54, apartat 1, del Conveni, el Regne de Tailàndia no es considera obligat per l'article 52 d'aquest Conveni.

D'acord amb l'article 54, apartat 2, del Conveni, el Regne de Tailàndia declara que assimila els ciclomotors a les motocicletes als efectes de l'aplicació d'aquest Conveni (article 1 (n)).

Tunísia

Mitjançant la ratificació de l'adhesió al Conveni sobre la circulació viària adoptat a Viena el 8 de novembre de 1968, la República de Tunísia declara que no es considera obligada per les disposicions de l'article 52 del Conveni i afirma que les controvèrsies relatives a la interpretació o aplicació d'aquest Conveni només es poden sotmetre a arbitratge o al Tribunal Internacional de Justícia després del consentiment previ de totes les parts interessades.

Turquia

La República de Turquia no es considera obligada per les disposicions de l'article 52 del Conveni sobre la circulació viària.

Ucraïna³¹

(Mateixes reserves i declaracions, *mutatis mutandis*, que les reproduïdes a "Bielorússia".)

Uruguai

L'Uruguai assimilarà els ciclomotors a les motocicletes als efectes del Conveni.

Vietnam

D'acord amb l'article 54, apartat 1, del Conveni, la República Socialista del Vietnam declara que no es considera obligada per l'article 52 del Conveni.

Zimbàbue³²

Als efectes del Conveni, Zimbàbue assimila els ciclomotors a les motocicletes.



Senyal distintiu de vehicles en trànsit internacional (apartat 4 de l'article 45 i apartat 3 de l'article 46) (Lletres distintives posades a l'atenció del secretari general)¹⁹

Albània	AL
Alemanya ⁷	D
Armènia	AM
Àustria	A
Azerbaidjan	AZ
Bahrain	BRN
Batllia de Guernsey	GBG
Batllia de Jersey	GBJ
Bielorússia ³³	BY
Bèlgica	B
Bòsnia i Hercegovina	BIH
Brasil	BR
Bulgària	BG
Cap Verd	CV
Costa d'Ivori	CI
Croàcia	HR
Dinamarca	DK
Eslovàquia ¹⁵	SK
Eslovènia	SLO
Estònia ²³	EST
Estat de Palestina	PS
Ex-República iugoslava de Macedònia ^{9,11}	MK
Federació de Rússia ²⁴	RUS
Filipines	RP
Finlàndia ³⁴	FIN
França ³⁵	F
Geòrgia	GE
Gibraltar	GBZ
Grècia	GR
Guyana	GUY
Hongria	H
Iran (República islàmica de l')	IR
Israel	IL
Itàlia	I
Kazakhstan	KZ
Kenya	E.A.K.
Kirguizistan	KG
Kuwait	KWT
Letònia	LV
Liechtenstein	FL
Lituània	LT
Luxemburg	L
Marroc	MA
Mònaco	MC
Mongòlia	MGL
Montenegro	MNE
Myanmar	MYA
Níger	RN
Noruega	N

Pakistan	PK
Polònia	PL
República Centreafricana	RCA
República Democràtica del Congo	ZRE
República de Moldàvia	MD
República Txeca ¹⁵	CZ
Romania	RO
Regne Unit de la Gran Bretanya i d'Irlanda del Nord ³⁶	UK
San Marino	RSM
Senegal	SN
Sèrbia	SRB
Seychelles	SY
Sud-àfrica	ZA
Suècia	S
Suïssa	CH
Tadjikistan	TJ
Tailàndia	T
Tunísia	TN
Turkmenistan ³⁷	TM
Ucraïna ³¹	UA
Uruguai	ROU
Uzbekistan	UZ
Vietnam ¹⁸	VN
Zimbàbue	ZW

Notes:

¹ El 17 de setembre del 2015, els governs de Finlàndia i Suïssa van informar el secretari general que acceptaven les esmenes proposades als articles 8 i 39 que s'havien transmès mitjançant notificació dipositària CN.529.2015.Reissued.06102015-Frn.TREATIES-XI-B-19, del 23 del 6 d'octubre del 2015.

² El Govern de Suïssa va informar el secretari general que acceptava la proposta d'esmena a l'apartat 1 de l'annex 2, que va ser transmesa per notificació dipositària C.N.162.2015.TREATIES-XI.B.19, del 19 de març del 2015.

³ Els governs de Finlàndia, Suïssa, el Regne Unit de la Gran Bretanya i Irlanda del Nord i els Països Baixos van informar el secretari general el 18 de novembre del 2021, el 15 de desembre del 2021, l'11 de gener del 2022 i el 13 de gener del 2022, respectivament, que acceptaven la proposta d'esmena a l'article 1 i el nou article 34 bis del Conveni que havia estat transmès per la notificació dipositària C.N.5.2021.Reissued.15012021.TREATIES-XI.B.19, del 14 de gener del 2021.

Vegeu CN.379.2021.TREATIES-XI.B.19, del 22 de novembre del 2021 (Finlàndia); CN.397.2021.TREATIES-XI.B.19, del 16 de desembre del 2021 (Suïssa); CN.22.2022.TREATIES-XI.B.19, del 12 de gener del 2022 (Regne Unit de la Gran Bretanya i d'Irlanda del Nord), i CN.23.2022.TREATIES-XI.B.19, del 14 de gener del 2022 (Països Baixos (per a la part europea dels Països Baixos)).

⁴ Les esmenes, proposades pel Govern polonès, van ser transmeses pel secretari general el 3 de març de 1993. Menys d'un terç de les parts contractants havien informat el secretari general que havien refusat les esmenes proposades dins dels dotze mesos següents a la data de notificació del dipositari (3 de març de 1993), les esmenes es van considerar acceptades. Entrada en vigor el 3 de setembre de 1993 per a totes les Parts contractants excepte els estats següents, respecte dels quals només entren en vigor les esmenes que aquests estats no hagin refusat:

Alemanya (2 de març de 1993):

La República Federal d'Alemanya pot acceptar les esmenes proposades per Polònia, amb les reserves següents:

1. Reserva relativa a l'article 13, apartat 2, del Conveni:

La República Federal d'Alemanya, en la seva legislació nacional, es reserva el dret de no establir límits màxims de velocitat per a determinades categories de carreteres.

2. Reserva relativa a l'article 19, punt d, del Conveni:

La República Federal d'Alemanya no es considera obligada per les modificacions de l'article 19 punt d, del Conveni. (Posteriorment, el 30 de novembre de 1993, el Govern alemany va notificar al secretari general que retirava la reserva esmentada.)

3. Reserva relativa a l'article 23, apartat 3, punts b, iv i c, del Conveni:

La República Federal d'Alemanya no es considera obligada per les modificacions fetes a l'article 23, apartat 3, punts b, iv i c, del Conveni.

4. Reserva relativa a l'article 32, números 8 i 10, punt c, del Conveni:

La República Federal d'Alemanya no es considera obligada per l'article 32, números 8 i 10, punt c, del Conveni; pel que fa a l'article 32, número 15, del Conveni, la República Federal d'Alemanya es reserva el dret d'utilitzar, en relació amb les esmenes fetes a l'article 35, apartat 1, punt c i d, del Conveni.

6. Reserva relativa a l'article 41, apartat 1, lit. a, del Conveni:

La República Federal d'Alemanya, en la seva legislació nacional, es reserva el dret de no exigir la possessió del permís de conduir als conductors de determinades categories d'automòbils.

7. Reserva relativa a l'article 41, apartat 4, del Conveni:

La República Federal d'Alemanya, en la seva legislació nacional, es reserva el dret d'indicar la limitació del permís de conduir a determinats vehicles de la mateixa categoria, d'una altra manera en el permís de conduir.

8. Reserva relativa a l'annex 6 (Permís de conduir nacional), número 4, del Conveni:

La República Federal d'Alemanya no es considera obligada per la numeració de les anotacions al permís de conduir a què es refereix l'annex 6 (Permís de conduir nacional), número 4, del Conveni.

Dinamarca (26 de febrer de 1993):

El Govern danès no pot acceptar les esmenes proposades, que han de ser refusades, a les disposicions següents:

- Apartat 2 de l'article 25, que estableix que els conductors que entrin en una autopista han de cedir el dret de pas als vehicles que circulen per l'autopista;
- Apartat 4 de l'article 32, relatiu als llums antiboira;
- Apartat 7 de l'article 32, relatiu a l'ús de llums de conducció;
- Apartat 4 de l'annex 6 sobre la numeració dels permisos de conduir i, en conseqüència, l'apartat 2 de l'article 43 en la mesura en què es refereix a l'annex 6.

Finlàndia (26 de febrer de 1993):

Finlàndia accepta les esmenes proposades al Conveni sobre la circulació viària, però voldria informar el dipositari que farà les reserves següents, i que no es considera obligada per la proposta d'esmena a l'apartat 7 ni obligada per l'esmena proposada a l'apartat 2 de l'article 25 del Conveni.

3. Finlàndia no es considera obligada per la primera frase de la proposta d'esmena de l'apartat 6 de l'article 32 del Conveni.

Les reserves de Finlàndia a les esmenes esmentades es faran a temps abans de l'entrada en vigor d'aquestes esmenes.

Noruega (26 de febrer de 1993):

- i) Noruega refusa la proposta d'esmena a l'article 25, apartat 2, del Conveni, segons la qual s'ha de donar prioritat als vehicles que entren a l'autopista, ja que Noruega prefereix mantenir el principi d'alternança i
- ii) Noruega accepta les altres esmenes proposades per Polònia.

Suècia (3 de març de 1993):

El Govern de Suècia vol informar el secretari general, com a dipositari del Conveni esmentat, que refusa la proposta d'esmena a l'article 25, apartat 2, del Conveni.

Diversos estats van proposar altres esmenes a l'Acord i es van adoptar de la manera següent:

Objecte de l'esmena	Proposada per:	Data de circulació i entrada en vigor
Acord*	Federació de Rússia	28 de setembre 2004 EV: 28 març 2006

* En una comunicació rebuda pel secretari general el 28 de setembre del 2005, el Govern de Finlàndia va notificar al secretari general, d'acord amb l'article 49, apartat 1, del Conveni, que Finlàndia no té cap objecció a les propostes d'esmenes comunicades per la notificació dipositària de data 28 de setembre del 2004.

El Govern de Finlàndia informa a més el secretari general el que segueix: el Govern de Finlàndia recorda que l'acceptació de les esmenes no afectaria les reserves formulades pel Govern de Finlàndia al Conveni en qüestió, tot senyalant que si s'accepten les propostes d'esmenes, la reserva feta pel Govern de Finlàndia, pel que fa a l'apartat 4, punt a) de l'annex 3, s'aplicarà, per tant, al subapartat d (i) de l'apartat 2 de l'annex 33.

⁵ Documents oficials del Consell Econòmic i Social, quaranta-unena sessió, suplement núm. 1 (E/4264), pàg. 40, i *ibíd.*, quaranta-dosena sessió, Suplement núm. 1 (E/4393), pàg. 44.

⁶ Signatura en nom de la República de la Xina el 19 de desembre de 1969. Vegeu la nota relativa a signatures, ratificacions, adhesions, etc., en nom de la Xina (nota 1 sota "Xina" a la part "Informació històrica" que apareix a les pàgines preliminars d'aquest volum). El Ministeri d'Afers Exteriors d'Albània i les missions permanents de Bulgària, Mongòlia, Romania i la Unió de Repúbliques Socialistes Soviètiques davant les Nacions Unides han adreçat al secretari general, en referència a la signatura esmentada, comunicacions al final de les quals el seu Govern no reconeixia aquesta signatura com a vàlida perquè l'únic Govern autoritzat per representar la Xina i assumir obligacions en nom seu era el Govern de la República Popular de la Xina.

En diverses cartes dirigides al secretari general sobre les comunicacions esmentades, el representant permanent de la Xina davant les Nacions Unides va declarar que la República de la Xina, estat sobirà i membre de les Nacions Unides, havia participat en la Conferència de les Nacions Unides sobre la circulació viària (1968), havia contribuït a l'elaboració del Conveni sobre la circulació viària i el Conveni sobre la senyalització viària i havia signat aquests dos Convenis el 19 de desembre de 1969, i que qualsevol declaració o reserva relativa a aquests dos convenis que fos incompatible amb la posició legítima del Govern de la República de la Xina o que el perjudicés de cap manera afectaria els drets i obligacions de la República de la Xina com a signatari dels dos convenis esmentats.

⁷ La República Democràtica Alemanya s'havia adherit al Conveni l'11 d'octubre de 1973 amb una notificació que escollia el signe distintiu "DDR" per als vehicles en trànsit internacional (article 45, apartat 4) i amb una declaració. Per al text de la declaració, vegeu el *Recueil de Traités des Nations Unies*, volum 1042, pàg. 355, Vegeu també la nota 2 sota "Alemanya" a la secció "Informació històrica" que apareix a les primeres pàgines d'aquest volum.

⁸ Vegeu la nota 1 sota "Alemanya" sobre Berlín (Oest) a la part "Informació històrica" que apareix a les pàgines preliminars d'aquest volum.

⁹ L'antiga Iugoslàvia havia signat i ratificat el Conveni el 8 de novembre de 1968 i l'1 d'octubre de 1976, respectivament, i havia adoptat les lletres "YU" com a signe distintiu dels vehicles en trànsit internacional d'acord amb l'apartat 4 de l'article 45. Vegeu també la nota 1 sota "Bòsnia i Hercegovina", "Croàcia", "antiga República Iugoslàvia de Macedònia", "antiga Iugoslàvia", "Eslovènia" i "Iugoslàvia" a la secció "Informació històrica" que apareix a les primeres pàgines d'aquest volum.

¹⁰ El Conveni no s'aplicarà a les illes Fèroe i Groenlàndia.

¹¹ El 20 de maig de 1994, el secretari general va rebre del Govern de Grècia l'objecció següent a la successió de l'antiga República Iugoslava de Macedònia al Conveni sobre la circulació viària:

El Govern de Grècia protesta contra l'adhesió de l'antiga República Iugoslava de Macedònia al Conveni sobre la circulació viària (Viena, 8 de novembre de 1968) i, per tant, no considera vàlida la notificació per la qual aquest Estat va indicar que havia escollit el signe distintiu "MK" per ser col·locat en trànsit internacional als vehicles que ha matriculat.

També cal recalcar que el Govern de Grècia considera que el signe distintiu així escollit és incompatible amb la resolució 817 (1993) del Consell de Seguretat, del 7 d'abril de 1993, sobre l'admissió d'aquest Estat com a membre de les Nacions Unides, en la mesura que no es correspon amb el nom de l'antiga República Iugoslava de Macedònia, que, d'acord amb aquesta resolució, s'ha d'utilitzar per a tots els propòsits útils per a l'Organització mentre es resolgui el desacord sorgit sobre la qüestió del seu nom.

El Govern de Grècia també vol recordar que l'adhesió de l'antiga República Iugoslava de Macedònia al Conveni sobre la circulació viària no implica de cap manera el reconeixement d'aquest Estat per part del Govern de Grècia.

Vegeu també la nota 1 sota "Països Baixos" sobre Aruba / Antilles Neerlandeses a la secció "Informació històrica" que apareix a les primeres pàgines d'aquest volum.

¹² Vegeu la nota 1 sota "Montenegro" a la secció "Informació històrica" a les primeres pàgines d'aquest volum.

¹³ Pel Regne a Europa.

¹⁴ El Ministeri d'Afers Exteriors d'Albània i les missions permanents de Mongòlia, Romania i la Unió de Repúbliques Socialistes Soviètiques s'han dirigit al secretari general, en referència a la signatura de les comunicacions segons les quals els seus governs consideren que aquesta signatura és il·legal perquè les autoritats de Corea del Sud no podien actuar en nom de Corea.

¹⁵ Txecoslovàquia havia signat i ratificat el Conveni els dies 8 de novembre de 1968 i 7 de juny de 1978, respectivament, amb una notificació que escollia el signe distintiu "CS" per als vehicles en trànsit internacional (article 45, apartat 4) i amb una reserva feta durant la signatura i confirmada durant la ratificació i una declaració feta durant la ratificació. Per al text de la reserva i la declaració, vegeu el *Recueil des Traités des Nations Unies*, volum 1092, pàg. 407.

Posteriorment, el 22 de gener de 1991, el Govern de Txecoslovàquia va notificar al secretari general la seva decisió de retirar la reserva esmentada a l'article 52 formulada durant la signatura i confirmada durant la ratificació.

Cal assenyalar que, durant les successions, el Govern txec i el Govern eslovac havien notificat que els signes distintius que havien escollit d'acord amb l'apartat 4 de l'article 45 eren les lletres "CZ" i "SQ", respectivament. Posteriorment, el 14 d'abril de 1993, el Govern eslovac va notificar al secretari general que havia substituït aquest signe pel signe distintiu "SK".

Vegeu també la nota 1 sota "República Txeca" i la nota 1 sota "Eslovàquia" a la secció "Informació històrica" que apareix a les pàgines preliminars d'aquest volum.

¹⁶ Notificació feta durant la ratificació:

D'acord amb l'apartat 4 de l'article 45, el Regne Unit notifica al secretari general que opta per col·locar en el trànsit internacional als vehicles que té matriculats el signe distintiu "GB". Així mateix, comunica

al secretari general que, d'acord amb l'apartat 1, subapartat c), punt i) de l'article 35, inclourà en els certificats d'immatriculació que expedeixi el signe distintiu "UK".

¹⁷ El 26 de febrer del 2019, el Govern del Regne Unit de la Gran Bretanya i Irlanda del Nord va notificar al secretari general l'extensió de la seva ratificació del Conveni als territoris de Gibraltar, la Batllia de Guernsey i la Batllia de Jersey de la manera següent:

... el govern del Regne Unit de Gran Bretanya i Irlanda del Nord desitja que la ratificació del Conveni per part del Regne Unit de la Gran Bretanya i Irlanda del Nord s'estengui als territoris següents:

Gibraltar

Batllia de Guernsey i Batllia de Jersey

pels quals el Regne Unit és responsable de les relacions internacionals, amb subjecció als termes de les reserves i declaracions següents.

El Govern del Regne Unit de la Gran Bretanya i Irlanda del Nord considera que l'extensió del Conveni als territoris de Gibraltar, la Batllia de Guernsey i la Batllia de Jersey entrarà en vigor trenta dies després de la recepció d'aquesta notificació.

Gibraltar

Reserves

1. Gibraltar no es considera obligat pel que disposen els articles següents:

- a) Punt b) de l'apartat 6 de l'article 20
- b) La segona frase del punt a) de l'apartat 2 de l'article 23
- c) Apartat 2 de l'article 25 *bis*
- d) Apartats 6, 8, 9 i 10 de l'article 32

2. Pel que fa a l'apartat 4 de l'article 30, Gibraltar no es considera obligat per aquestes disposicions pel que fa a les càrregues que s'estenen més enllà de l'extrem del vehicle en 2 metres o menys cap enrere o endavant.

3. En relació amb l'article 41, Gibraltar es reserva el dret de no permetre la conducció d'un vehicle que no sigui un vehicle importat temporalment al seu territori si (i) aquest vehicle s'utilitza per al transport de persones per compte d'altri o per al transport de mercaderies i (ii) el conductor d'aquest vehicle està obligat per la legislació nacional de Gibraltar a tenir un permís professional especial.

4. Als efectes de l'aplicació del Conveni, Gibraltar es reserva el dret d'assimilar determinades categories de bicicletes elèctriques als cicles.

Declaracions

1. Gibraltar declara que aplica diverses normes aplicables a la circulació viària a què es refereix el capítol II del Conveni en el marc dels codis de circulació de Gibraltar.

2. De conformitat amb l'apartat 2 de l'article 54, Gibraltar declara que, als efectes de l'aplicació del Conveni, assimila els ciclomotors a les motocicletes.

Notificació

D'acord amb l'apartat 3 de l'article 46, Gibraltar notifica al secretari general que el signe distintiu que escull per col·locar en el trànsit internacional als vehicles que ha matriculat és "GBZ".

Batllia de Guernsey

Reserves

1. Guernsey no es considera obligat per les disposicions dels articles següents:

- a. Punt *b)* de l'apartat 6 de l'article 20
- b. La segona frase de la lletra *a)* de l'apartat 2 de l'article 23
- c. Apartat 2 de l'article 25 *bis*
- d. Apartats 6, 8, 9 i 10 de l'article 32

2. Pel que fa a l'apartat 4 de l'article 30, Guernsey no es considera obligat per aquestes disposicions pel que fa a les càrregues que s'estenen més enllà de l'extrem del vehicle en 2 metres o menys cap enrere o cap endavant.

3. Als efectes de l'aplicació del Conveni, Guernsey es reserva el dret d'assimilar determinades categories de bicicletes elèctriques als cicles.

Declaracions

- 1. Guernsey declara que aplica diverses normes aplicables a la circulació viària a què es refereix el capítol II del Conveni en el marc dels codis de circulació de Guernsey.
- 2. D'acord amb l'apartat 2 de l'article 54, Guernsey declara que, als efectes de l'aplicació del Conveni, assimila els ciclomotors a les motocicletes.

Notificació

Pel que fa al signe distintiu, d'acord amb l'apartat 3 de l'article 46, Guernsey vol notificar al secretari general que el signe distintiu que escull per col·locar en el trànsit internacional als vehicles que ha matriculat és "GBG".

Batllia de Jersey

Reserves

- 1. Jersey no es considera obligat per les disposicions dels articles següents:
 - a) Punt *b)* de l'apartat 6 de l'article 20
 - b) La segona frase del punt *a)* de l'apartat 2 de l'article 23
 - c) Apartat 2 de l'article 25 *bis*
 - d) Apartats 6, 8, 9 i 10 de l'article 32
- 2. Pel que fa a l'apartat 4 de l'article 30, Jersey no es considera obligat per aquestes disposicions pel que fa a les càrregues que s'estenen més enllà de l'extrem del vehicle en 2 metres o menys cap enrere o cap endavant.
- 3. Als efectes de l'aplicació del Conveni, Jersey es reserva el dret d'assimilar determinades categories de bicicletes elèctriques als cicles.

Declaracions

- 1. Jersey declara que aplica diverses normes aplicables a la circulació viària a què es refereix el capítol II del Conveni en el marc dels codis de circulació de Jersey.
- 2. D'acord amb l'apartat 2 de l'article 54, Jersey declara que, als efectes de l'aplicació del Conveni, assimila els ciclomotors a les motocicletes.

Notificació

Pel que fa al signe distintiu, d'acord amb l'apartat 3 de l'article 46, Jersey vol notificar al secretari general que el signe distintiu que escull per col·locar en trànsit internacional als vehicles que ha matriculat és "GBJ".

¹⁸ Notificació feta durant l'adhesió:

D'acord amb l'apartat 4 de l'article 45 del Conveni, la República Socialista del Vietnam tria "VN" com a signe distintiu en el trànsit internacional per als vehicles matriculats al Vietnam d'acord amb les especificacions previstes a l'annex 3 del Conveni.

¹⁹ Vegeu també la llista publicada en virtut del Conveni de 1949 (capítol XI.B-1).

²⁰ Segons l'article 54, apartat 2, del Conveni, aquesta declaració s'hauria d'haver fet en el moment del dipòsit de l'instrument de ratificació. En tot cas, no hauria de tenir efecte fins al 16 de novembre de 1989 i, a falta d'objecció en el termini de 90 dies a comptar des de la data (7 de juliol de 1989) de la corresponent proposta del secretari general, la notificació va ser acceptada formalment en dipòsit el 5 d'octubre de 1989.

²¹ Mitjançant una comunicació rebuda el 14 de març de 1985, el Govern del Brasil va notificar al secretari general que havia decidit retirar la declaració següent feta en el moment de la ratificació. La declaració deia el següent:

– D'acord amb les disposicions de l'apartat 2 de l'article 54, el Brasil declara que assimila els ciclomotors a les motocicletes als efectes de l'aplicació d'aquest Conveni (article 1 (n)).

La notificació especifica que la retirada de la declaració és consecutiva a la decisió presa per la Junta Nacional de Trànsit del Brasil de tractar els ciclomotors com a pertanyents a la mateixa categoria que els cicles (bicicletes i tricicles), d'acord amb l'article 1, apartat 1, del Conveni.

²² Mitjançant una notificació rebuda el 6 de maig de 1994, el Govern de Bulgària va notificar al secretari general la seva decisió de retirar la reserva formulada durant la signatura i confirmada en ratificar l'article 52. Per al text de la reserva, vegeu el *Recueil des Traités des Nations Unies*, vol. 1120, pàg. 52.

²³ Anteriorment: "EW" fins al 31 de desembre de 1993.

²⁴ Anteriorment: "SU" fins al 10 de març de 1993.

²⁵ El 20 d'agost de 1993, el Govern de Finlàndia va informar el secretari general que el seu instrument de ratificació del Conveni esmentat hauria d'haver anat acompanyat de la reserva mencionada, que no havia estat lliurada al secretari general en el moment del dipòsit de l'instrument. Ja que cap estat part no va plantejar cap objecció ni al mateix dipòsit ni al procediment previst, en un termini de 90 dies a comptar des de la data de la seva difusió (1 de març de 1994), la reserva es va rebre en dipòsit el 30 de maig de 1994.

²⁶ Les reserves i la declaració formulades per Hondures van ser acceptades per al dipòsit el 19 de febrer del 2021 a falta d'objecció de les parts contractants, ja sigui al mateix dipòsit o al procediment previst, en el termini d'un any des de la data de la notificació que transmetia les reserves i la declaració esmentades.

²⁷ Mitjançant una comunicació rebuda el 8 de desembre de 1989, el Govern d'Hongria va notificar al secretari general que havia decidit retirar les reserves formulades en el moment de la ratificació respecte de l'article 52 del Conveni. Per al text de la reserva, vegeu el *Recueil des Traités des Nations Unies*, vol. 1042, pàg. 357.

²⁸ En una comunicació rebuda pel secretari general el 23 de juny de 1980, el Govern d'Israel va declarar el següent:

El Govern d'Israel ha assenyalat el caràcter polític de la declaració del Govern de Kuwait. Segons ell, el Conveni no és el marc adequat per a aquestes proclames polítiques. A més, aquesta declaració no pot modificar de cap manera les obligacions que incumbeixen Kuwait en virtut del dret internacional general o de convenis específics. Pel que fa al fons de la qüestió, el Govern d'Israel adoptarà envers el Govern de Kuwait una actitud de total reciprocitat.

²⁹ El 16 d'octubre de 1997, el Govern polonès va notificar al secretari general la seva decisió de retirar la reserva pel que fa a l'article 52 del Conveni formulada durant la ratificació. Per al text de la reserva, vegeu el *Recueil des Traités des Nations Unies*, vol. 1365, pàg. 347.



³⁰ Mitjançant una comunicació rebuda el 12 de desembre del 2005, el Govern suís va notificar al secretari general la seva decisió de retirar la reserva formulada durant la ratificació relativa a l'article 11, apartat 1, punt a), amb efectes a partir del 28 de març del 2005. La reserva diu el següent:

"Suïssa es reserva el dret de promulgar regulacions a la seva legislació nacional que especifiquen que els ciclistes i els motoristes sempre poden avançar una fila de vehicles de motor per la dreta."

³¹ Anteriorment: "SU" fins al 20 de gener de 1994.

³² Segons l'article 54, apartat 2, del Conveni, aquesta declaració s'hauria d'haver fet en el moment del dipòsit de l'instrument d'adhesió. En tot cas, no hauria de tenir efecte fins al 31 de juliol de 1982 i, a falta d'objecció en el termini de 90 dies a comptar des de la data (5 d'abril de 1982) de la corresponent proposta del secretari general, la notificació s'accepta formalment en dipòsit el 4 de juliol de 1982.

³³ Anteriorment: "SU" fins al 30 de setembre del 2004.

³⁴ Anteriorment: "SF" fins al 31 de desembre de 1992.

³⁵ També aplicable a territoris d'ultramar.

³⁶ A partir del 28 de setembre del 2021. Anteriorment: "GB".

El 28 de juny del 2021, el secretari general va rebre del Govern del Regne Unit de la Gran Bretanya i Irlanda del Nord, d'acord amb l'article 45, apartat 4, i l'annex 3 del Conveni, una notificació que el Regne Unit modifica el signe distintiu que havia escollit prèviament per col·locar en el trànsit internacional als vehicles matriculats al Regne Unit, de "GB" a "UK", i que "aquest canvi només s'aplicarà al Regne Unit de la Gran Bretanya i Irlanda del Nord, i no s'estendrà a cap territori la responsabilitat de les relacions internacionals del qual l'assumeix el Regne Unit". D'acord amb l'apartat 4 de l'article 54 del Conveni, aquesta modificació entrarà en vigor el 28 de setembre del 2021.

³⁷ Anteriorment: "TMN" fins al 14 de juny de 1994.