

Legislação Estadual Associada à Área de Trânsito

Convenção de Viena

As Partes Contratantes, desejosas de facilitar o trânsito viário internacional, e de aumentar a segurança nas rodovias mediante a adoção de regras uniformes de trânsito, Convieram nas, disposições seguintes:

CAPÍTULO I Generalidades

ARTIGO I Definições

Para a aplicação das disposições da presente Convenção, os termos abaixo terão a significação que lhes é dada o presente Artigo:

- a) entende-se por legislação nacional - de uma Parte Contratante o conjunto de leis e regulamentos nacionais ou locais em vigor no território de uma Parte Contratante;
- b) considera-se que um veículo está em - circulação internacional - em território de um Estado quando:
 - I. pertence a uma pessoa física ou jurídica que tem sua residência normal fora desse Estado;
 - II. não se acha registrado nesse Estado; e
 - III. foi temporariamente importado para esse Estado; ficando, todavia, livre toda a Parte Contratante para negar-se a considerar como em circulação internacional todo o veículo que tenha permanecido em seu território durante mais de I (um) ano sem interrupção relevante, e cuja duração pode ser fixada por essa Parte Contratante.
- Considera-se que um conjunto de veículos está em circulação internacional, quando um pelo menos dos veículos do conjunto se enquadra nesta definição;
- c) por - área urbana - (ou povoação) entende-se um espaço que compreende imóveis edificados e cujos acessos e saídas estão especialmente sinalizados como tais ou que está definido de qualquer outro modo na legislação nacional;
- d) por - via - entende-se a superfície completa de todo caminho ou rua aberta à circulação pública;
- e) por - pista - entende-se a parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos; uma via pode compreender várias pistas separadas entre si por um canteiro central ou diferença de nível;
- f) nas pistas em que houver uma ou mais faixas laterais reservas à circulação de certos veículos, a expressão - bordo da pista - significa, para os demais usuários da via ou estrada, o limite da parte a eles reservada;
- g) por - faixa de trânsito - entende-se qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista possa ser subdividida, sinalizadas ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de uma fila de veículos automotores, que não sejam motocicletas;
- h) por - intersecção - entende-se todo o cruzamento ao nível, entroncamento ou bifurcação de vias, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos, ou bifurcações;
- i) por - passagem de nível - entende-se todo o cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde, com pista própria;
- j) por - auto-estrada - (via de trânsito rápido) entende-se toda uma via especialmente concebida e construída para a circulação de veículos automotores e que não tem acesso às propriedades adjacentes e que:
 - I. salvo em determinados lugares, ou em caráter temporário, tem pistas distintas para circulação em cada um dos dois sentidos, separadas entre si por uma faixa divisória não-destinada à circulação ou, em casos excepcionais, por outros meios;
 - II. não cruza ao nível com nenhuma via pública, férrea, trilho de bonde, nem caminho de pedestres;
 - III. está especialmente sinalizada como auto-estrada.
- k) considera-se que um veículo está:
 - I. parado, quando está imobilizado durante o tempo necessário para embarque ou

desembarque de pessoas, carga ou descarga de coisas;

II. estacionado, quando está imobilizado por uma razão que não seja necessidade de evitar interferência com outro usuário da via ou uma colisão com um obstáculo; ou a de obedecer às regras de trânsito, e sua imobilização não se limita ao tempo necessário para embarcar ou desembarcar e carregar ou descarregar coisas. Entretanto, as Partes Contratantes poderão considerar parado todo veículo imobilizado nas condições definidas no inciso (ii) da presente alínea, se a duração de sua imobilidade não exceder um período fixado pela legislação nacional, e considerar estacionado todo veículo imobilizado nas condições definidas no inciso (i) da presente alínea, se a duração de sua imobilidade exceder um período fixado pela legislação nacional.

l) por - ciclo - (biciclo ou triciclo) entende-se todo veículo de menos 2 (duas) rodas e acionado exclusivamente pelo esforço muscular da pessoa que o ocupa, especialmente mediante pedais ou manivelas;

m) por - ciclomotor - entende-se todo o veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm³ (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda de 50 km (30 milhas) por hora; podendo, não obstante, toda Parte Contratante, em sua legislação nacional, não considerar como ciclomotores os veículos que não tiverem as características dos ciclos no que diz respeito às suas possibilidade de emprego, especialmente a característica de poderem ser movidos a pedais, ou cuja velocidade máxima, por fabricação, ou cujo peso ou que algumas características do motor excedam de certos limites. Nada na presente definição poderá ser interpretado no sentido de impedir as Partes Contratantes de assimilar totalmente os ciclomotores aos ciclos para aplicação de preceitos de sua legislação nacional sobre trânsito viário.

n) por - motocicletas - , entende-se todo o veículo de 2 (duas) rodas com ou sem - side-car - , provido de um motor de propulsão. As Partes Contratantes poderão também, em sua legislação nacional, assimilar às motocicletas os veículos de 3 (três) rodas cuja tara não exceda de 400 kg (900 libras) . O termo motocicleta não inclui os ciclomotores, não obstante as Partes Contratantes poderão, sob condição de que façam uma declaração nesse sentido, de conformidade com o disposto no parágrafo 2, do Artigo 54, da presente Convenção, assimilar os ciclomotores às motocicletas para os efeitos da presente Convenção;

o) por - veículo motorizado - entende-se, com exceção dos ciclomotores no território das Partes Contratantes que não os hajam assimilado às motocicletas e com exceção dos veículos que se desloquem sobre trilhos, todo o veículo motor de propulsão e que circule em uma via por seus próprios meios;

p) por - veículo automotor - entende-se todo veículo motorizado que serve normalmente para o transporte viário de pessoas ou de coisas ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas ou de coisas. Este termo compreende os ônibus elétricos, isto é, os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos, não compreende veículos, como tratores agrícolas ,cuja utilização para o transporte viário de pessoa ou de coisas ou tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas ou de coisas, é apenas acessória (designado também como - automotor -)

q) por - reboque - entende-se todo veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo motorizado; este termo engloba os semi-reboques;

r) por - semi - reboque - entende-se todo reboque destinado a ser acoplado a um veículo automotor, de tal maneira que em parte repouse sobre este e cujo peso e o de sua carga estejam suportados, em grande parte, pelo referido automotor;

s) por - reboque leve - entende-se todo reboque cujo peso máximo autorizado não exceda de 750 kg (1,650 libras);

t) por - conjunto de veículo - entende-se um grupo de veículos acoplados que participam no trânsito viário como uma unidade;

u) por - veículo articulado - entende-se o conjunto de veículos constituídos por um veículo automotor e um semi-reboque acoplado ao mesmo;

v) por - condutor - entende-se toda pessoa que conduza um veículo automotor ou de outro tipo (incluindo os ciclos), ou que guia por uma via, cabeças de gado isoladas, rebanho, bando, ou manada; ou animais de tiro, carga ou sela;

w) por - peso máximo autorizado - entende-se o peso máximo do veículo carregado, declarado admissível pela autoridade competente do Estado onde o veículo estiver matriculado;

x) por - tara - entende-se o peso do veículo sem pessoal de serviço, passageiro ou carga, mas com a totalidade de seu carburante e as ferramentas que o veículo carrega

normalmente;

y) por - peso bruto total - entende-se o peso efetivo do veículo e de sua carga, incluindo o peso do pessoal de serviço e dos passageiros;

z) as expressões - lado de circulação - e - correspondente ao lado da circulação - significam a direita quando, segundo a legislação nacional, o condutor de um veículo deve cruzar com outro veículo, deixando esse a sua esquerda; em caso contrário, estas expressões significam a esquerda (nos países que conduzem na esquerda).

aa) a obrigação do condutor de um veículo dar preferência a outros veículos significa que esse condutor não deve continuar sua marcha ou sua manobra, nem recomeçá-la, se com isso pode obrigar aos condutores de outros veículos a modificar bruscamente direção ou a velocidade dos mesmos.

ARTIGO 2

Anexos da Convenção

Os Anexos da presente Convenção, a saber:

Anexo 1: Exceções à obrigação de admitir em circulação internacional aos automotores e reboques;

Anexo 2: Número de matrícula dos automotores e dos reboques em circulação internacional;

Anexo 3: Signo distintivo dos automotores e dos reboques em circulação internacional;

Anexo 4: Marcas de identificação dos automotores e dos reboques em circulação internacional;

Anexo 5: Condições técnicas relativas aos automotores e reboques;

Anexo 6: Permissão nacional para dirigir; e

Anexo 7: Permissão internacional para dirigir, formam parte integrante da presente Convenção.

ARTIGO 3

Obrigações das Partes Contratantes

1.

a) as Partes Contratantes adotarão as medidas adequadas para que as regras de trânsito em vigor em seu território se ajustem, em substância, às disposições do Capítulo II da presente Convenção. Com a condição de que as mencionadas normas não sejam em nada incompatíveis com as citadas disposições:

(i) essas regras poderão não reproduzir aquelas disposições que se aplicam a situações que não se apresentam no território da Parte Contratante em questão;

(ii) essas regras poderão conter disposições não-previstas no citado Capítulo II.

b) as disposições do presente parágrafo não referidas disposições não-previstas no mencionado Anexo. Adotarão também as medidas adequadas para que os automotores e reboques matriculados em seu território se ajustem às disposições do Anexo 5 da presente Convenção, quando em circulação internacional.

2. as disposições do presente parágrafo não impõem nenhuma obrigação às Partes Contratantes, no que se refere às regras em vigor em seu território com respeito às condições técnicas que devem apresentar os veículos motorizados, não considerados automotores para os efeitos da presente Convenção.

3. Com reservas das exceções previstas no Anexo 1 da presente Convenção, as Partes Contratantes estarão obrigadas a admitir em seu território, em trânsito internacional, os automotores e os reboques que reúnem as condições definidas no Capítulo III da presente Convenção e cujos condutores reúnem os requisitos exigidos no Capítulo IV; estarão também obrigadas a reconhecer os certificados de matrícula expedidos de conformidade com as disposições do Capítulo III como prova, enquanto não se demonstre em contrário, de que os veículos reúnem as condições definidas no referido Capítulo III.

4. As medidas que tenham adotado, ou venham a adotar, as Partes Contratantes, seja unilateralmente, seja em virtude de acordos bilaterais ou multilaterais, para admitir em seu território, em circulação internacional os automotores e os reboques que não reúnem todas as condições estabelecidas no Capítulo III da presente Convenção, e para reconhecer, com

exceção dos casos previstos no Capítulo IV, a validade em seu território, das licenças para dirigir, expedidas por outra Parte Contratante, serão consideradas como em conformidade com o objetivo da presente Convenção.

5. As Partes Contratantes estarão obrigadas a admitir como em circulação internacional em seu território os ciclos e os ciclomotores que reúnam condições técnicas definidas no Capítulo V da presente Convenção e cujo condutor tenha sua residência normal em território de outra Parte Contratante. Nenhuma Parte Contratante poderá exigir que os condutores de ciclos e ciclomotores em trânsito internacional sejam portadores de licença para dirigir, entretanto, as Partes Contratantes que, de conformidade com o parágrafo 2, artigo 54, da presente Convenção, hajam formulado uma declaração assimilando os ciclomotores às motocicletas, poderão exigir a habilitação aos condutores de ciclomotores em circulação internacional.

6. As Partes Contratantes comprometem-se a comunicar a outra Parte Contratante que o solicite, as informações que permitam estabelecer a identidade da pessoa, em cujo nome um automotor ou um reboque acoplado a este acha-se matriculado em seu território, quando a solicitação indicar que esse veículo esteve implicado em um acidente no território da Parte Contratante que solicita a informação.

7. As medidas que hajam adotado ou venham a adotar as Partes Contratantes, seja unilateralmente, seja em virtude de acordos bilaterais ou multilaterais, para facilitar o trânsito viário internacional mediante a simplificação das formalidades aduaneiras, policiais, de saúde pública e demais análogas, assim como as medidas adotadas para harmonizar as atribuições e o horário de trabalho das repartições e dos postos aduaneiros num mesmo e determinado ponto de fronteira, serão considerados em conformidade com o objetivo da presente Convenção.

8. As disposições dos parágrafos 3, 5 e 7 do presente Artigo não limitarão o direito das Partes Contratantes de subordinar a admissão em seu território, em circulação internacional, dos veículos automotores e dos reboques, ciclomotores e ciclos, como também de seus condutores e ocupantes à sua regulamentação sobre transportes comerciais de passageiros e mercadoria, à sua regulamentação em matéria de seguros de responsabilidade civil dos condutores e à sua regulamentação aduaneira e, em geral, às suas regulamentações sobre matérias outras que não o trânsito viário.

ARTIGO 4 Sinalização

As Partes Contratantes da presente Convenção que não forem Partes Contratantes na Convenção sobre sinalização viária, aberta à assinatura em Viena, no mesmo dia que a presente Convenção, comprometem-se:

- a) a que todos os sinais viários, semáforos e marcas sobre o pavimento, utilizados em seu território, constituam um sistema coerente;
- b) a limitar o número dos tipos de sinais e a colocar sinais somente nos lugares em que se julgar útil sua presença;
- c) a colocar sinais de advertência de perigo à distância adequada dos obstáculos por eles indicados, a fim de que a advertência aos condutores seja eficaz;
- d) que se proíba:
 - (i) figure em um sinal, em seu suporte ou em qualquer outro dispositivo que sirva para regular o trânsito, qualquer coisa não-relacionada com o objetivo do sinal ou dispositivo; não obstante, quando as Partes Contratantes ou suas subdivisões autorizarem a uma associação sem fins lucrativos a colocar sinais de indicação, poderão permitir que o emblema da dita associação figure no sinal ou seu suporte sob a condição de que não dificulte a compreensão do dito sinal;
 - (ii) se coloquem placas, cartazes, marcas ou dispositivos que possam se confundir com os sinais ou com outros dispositivos destinados a regular o trânsito, reduzir a visibilidade ou a eficácia dos mesmos, ofuscar os usuários da via ou distrair sua atenção de modo perigoso para segurança do trânsito.

CAPÍTULO II

Regras Aplicáveis ao Trânsito Viário

ARTIGO 5

Valor da Sinalização

1. Os usuários da via deverão, mesmo no caso de que as prescrições de que se trata pareçam em contradição com outras regras de trânsito, obedecer às prescrições indicadas pelos sinais viários, semáforos ou marcas viárias.
2. As prescrições indicadas por semáforos prevalecem sobre as indicadas por sinais viários que regulem a prioridade.

ARTIGO 6

Ordens Dadas pelos Agentes Encarregados de Regular o Trânsito

1. Os agentes encarregados de regular o trânsito serão facilmente reconhecidos e visíveis à distância, tanto de noite como de dia.
2. Os usuários da via estarão obrigados a obedecer imediatamente qualquer ordem dos agentes encarregados de regular o trânsito.
3. Recomenda-se que as legislações nacionais estabeleçam que se considerem especialmente como ordens dos agentes que regulam o trânsito:
 - a) o braço levantado verticalmente; este gesto significa - atenção, pare - para os usuários da via, salvo para os condutores que não possam deter-se em condições de segurança suficiente; além do mais, se esse gesto for efetuado numa intersecção, não obrigará a que se detenham os condutores que já hajam penetrado nela;
 - b) O braço ou os braços estendidos horizontalmente; este sinal significa - pare - para todos os usuários da via que venham, qualquer que seja o sentido de sua marcha, de direções que cortem a indicada pelo braço ou braços estendidos; depois de haver feito este gesto, o agente encarregado de regular o trânsito poderá baixar o braço ou os braços; para os condutores que se encontrem de frente para o agente ou detrás dele, este gesto significa igualmente - pare - ;
 - c) o agitar de uma luz vermelha; este gesto significa - pare - para os usuários da via aos quais a luz é dirigida.
4. As prescrições dos agentes que regulam o trânsito prevalecem sobre as indicadas pelos sinais viários, semáforos ou marcas viárias, como também sobre as regras de trânsito.

ARTIGO 7

Regras Gerais

1. Os usuários da via deverão abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito, pôr em perigo pessoas ou causar danos a propriedades públicas ou privadas.
2. Recomenda-se que as legislações nacionais estabeleçam que os usuários da via deverão abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou criando qualquer outro obstáculo na mesma. Os usuários da via, que não tenham podido evitar a criação de um obstáculo ou perigo, deverão adotar as medidas necessárias para fazê-lo desaparecer o mais breve possível e, se não puderem fazê-lo imediatamente, assinalá-lo aos outros usuários.

ARTIGO 8

Condutores

1. Todo o veículo em movimento ou todo o conjunto de veículos em movimento deverá ter um condutor.
2. Recomenda-se que as legislações nacionais estabeleçam que os animais de carga, tiro, ou sela e, salvo eventualmente nas zonas especialmente sinalizadas em seus lugares de entrada, as cabeças de gado sozinhas ou em rebanho deverão ter guia.
3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir.
4. Todo condutor de um veículo motorizado deverá possuir os conhecimentos e habilidades necessários para a condução de veículo; esta disposição não se opõe, todavia, à aprendizagem de direção de conformidade com a legislação nacional.

5. Todo condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo ou poder guiar os seus animais.

ARTIGO 9 Rebanhos

Recomenda-se que as legislações nacionais estabeleçam que salvo quando se disponha de outras formas para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado, e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito.

ARTIGO 10 Posição sobre a pista de Rolamento

1. O lado de circulação deverá ser o mesmo em todas as vias de um Estado, salvo, quando for o caso, das vias que servirem exclusiva ou principalmente para o trânsito entre dois Estados.
2. Os animais que circulem pela pista de rolamento deverão, dentro do possível, ser mantidos junto ao bordo da pista correspondente ao lado da circulação.
3. Sem prejuízo das disposições em contrário do parágrafo 1 do Artigo 7, do parágrafo 6 do Artigo 11 e das demais disposições em contrário da presente Convenção, todo condutor deverá manter seu veículo, na medida que o permitam as circunstâncias, junto ao bordo da pista de rolamento correspondente ao lado da circulação. Contudo, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão estabelecer normas mais precisas no que diz respeito ao lugar, na pista de rolamento dos veículos destinados ao transporte de mercadorias.
4. Quando uma via compreender 2 (duas) ou 3 (três) faixas, nenhum condutor deverá invadir a faixa situada no sentido oposto à de circulação.
5. Nas pistas de circulação em dois sentidos e que tenham pelo menos 4 (quatro) faixas, nenhum condutor deverá invadir as faixas situadas inteiramente na metade da pista oposta ao sentido da circulação;
6. Nas pistas de trânsito em dois sentidos e que tenham 3 (três) faixas, nenhum condutor deverá invadir as faixas situadas na borda da pista oposta à correspondente ao sentido da circulação.

ARTIGO 11 Ultrapassagem e Circulação em Filas

1.
 - a) a ultrapassagem deverá ser feita pelo lado oposto ao correspondente da circulação;
 - b) todavia, a ultrapassagem deverá efetuar-se pelo lado correspondente à circulação no caso de que o condutor que quer ultrapassar, depois de haver indicado seu propósito de dirigir-se ao lado oposto ao sentido da circulação, tenha levado seu veículo ou seus animais para esse lado da pista, com o objetivo de girar para esse lado para tomar outra via, ou entrar numa propriedade à margem da estrada ou estacionar nesse lado.
2. Sem prejuízo da observância das disposições do parágrafo 1 do Artigo 7 e do Artigo 14 da presente Convenção, todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:
 - a) nenhum condutor que venha atrás, haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;
 - b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;
 - c) a faixa de trânsito que vai tomar, está livre numa extensão suficiente para que, tendo em vista a diferença entre a velocidade de seu veículo durante a manobra e a dos usuários da via aos quais pretende ultrapassar, sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;
 - d) exceto se ao tomar uma faixa de trânsito proibida ao trânsito contrário, puder, sem inconveniente para o usuário ou usuários da via que houver ultrapassado, volver ao lugar prescrito no parágrafo 3, do Artigo 10, da presente Convenção.
3. De conformidade com o disposto no parágrafo 2 do presente Artigo estará, em particular, proibido nas pistas de circulação com dois sentidos, a ultrapassagem nas curvas e nas proximidades de uma lombada de visibilidade insuficiente, a não ser que haja nesses

lugares faixas de trânsito sinalizadas por meio de marcas viárias longitudinais e que a ultrapassagem se efetue sem sair das faixas de trânsito cujos sinais proibem que as utilize o trânsito em sentido contrário.

4. Todo condutor que efetuar ultrapassagem deverá afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapasse de tal forma que deixe livre uma distância lateral suficiente.

5.

a) nas pistas que tenham pelo menos 2 (duas) faixas de trânsito reservadas à circulação no mesmo sentido, o condutor que se vir obrigado a efetuar uma nova manobra de ultrapassagem imediatamente ou pouco depois de haver voltado ao lugar prescrito no parágrafo 3, do Artigo 10, da presente Convenção poderá, para efetuar essa ultrapassagem, permanecer na faixa de trânsito utilizada para primeira ultrapassagem, sob a condição de certificar-se de que pode fazê-la sem inconveniência para os condutores de veículos mais rápidos que venham atrás do seu;

b) todavia, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão dispor que os preceitos do presente parágrafo não sejam aplicados aos condutores de ciclos, ciclomotores, motocicletas e veículos que não sejam considerados como automotores para os efeitos da presente Convenção, bem como aos condutores de automotores cujo peso máximo autorizado seja superior a 3.500 kg (7.700 libras) ou cuja velocidade máxima de fabricação, não possa exceder de 40 km (25 milhas) por hora.

6. Quando as disposições do parágrafo 5, alínea - a -, do presente Artigo, forem aplicadas e a densidade do trânsito for tal, que os veículos não somente ocupem toda a largura da pista reservada ao sentido de sua marcha, mas também só possam circular a uma velocidade que dependa da do veículo que os preceda na fila que seguem:

a) sem prejuízo das disposições do parágrafo 9 do presente Artigo, o fato de que os veículos de uma fila circulem mais depressa do que os veículos de outra fila, não será considerado como uma ultrapassagem, para os efeitos do presente Artigo;

b) um condutor que não se encontra na faixa de trânsito mais próxima ao bordo da pista correspondente ao sentido da circulação não deverá mudar de fila senão para preparar-se para girar à direita ou à esquerda, ou para estacionar. Excetuam-se as mudanças de fila que devem realizar os condutores, em cumprimento da legislação nacional resultante da aplicação das disposições do parágrafo 5.b do presente Artigo.

7. Nos casos de circulação em fila, descritos nos parágrafos 5 e 6 do presente Artigo, quando as faixas de trânsito estiverem delimitadas sobre a pista por marcas longitudinais, os condutores não poderão trafegar sobre essas marcas.

8. Sem prejuízo das disposições do parágrafo do presente Artigo e de outras restrições que as Partes Contratantes ou suas subdivisões estabelecerem em matéria de ultrapassagem em intersecções e passagens de nível, nenhum condutor de veículo poderá ultrapassar a um veículo que não seja um bicicleta, um ciclomotor de 2 (duas) rodas, ou uma motocicleta de 2 (duas) rodas sem - side-car - :

a) imediatamente antes e durante a passagem de uma intersecção que não seja uma praça de circulação giratória, salvo:

(i) no caso previsto no parágrafo 1.b deste Artigo;

(ii) no caso de que a via, em que a ultrapassagem se efetua, goze de preferência na intersecção;

(iii) no caso de que o trânsito esteja regulado na intersecção por um agente do trânsito ou por semáforos.

b) imediatamente antes e durante o cruzamento de nível que não tenham barreiras nem meias-barreiras, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão, sem embargo, permitir essa ultrapassagem nas passagens de nível em que a circulação esteja regulada por semáforos que tenham um sinal positivo que permita a passagem de veículos.

9. Um veículo não deve ultrapassar o outro que se aproxime de uma passagem de pedestres delimitada por marcas sobre a pista ou sinalizadas como tal, ou que se detenha na vertical dessa passagem, salvo que o faça a uma velocidade suficientemente reduzida para poder deter-se imediatamente se encontrar na passagem um pedestre. Nada do disposto no presente parágrafo poderá interpretar-se no sentido de que impeça às Partes Contratantes ou suas subdivisões proibir a ultrapassagem a partir de uma distância

determinada antes da faixa de passagem de pedestres, ou impor condições mais restritas ao condutor de um veículo que se proponha a ultrapassar outro veículo parado imediatamente antes da referida faixa.

10. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue, tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá, salvo nos casos previstos no parágrafo 1.b, do Artigo 16, da presente Convenção, aproximar-se do bordo da pista correspondente ao lado da circulação, sem acelerar a sua marcha. Quando a largura insuficiente da pista, seu perfil ou seu estado não permitirem, tendo em conta a densidade do trânsito contrário, ultrapassar com facilidade e sem perigo a um veículo lento, de grande dimensões ou que é obrigado a respeitar um limite de velocidade, o condutor deste último veículo deverá diminuir sua marcha e quando necessário, desviar-se para o lado, quanto antes seja possível, para dar passagem aos veículos que seguem.

11.

a) As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão, nas pistas de 1 (um) só sentido e nas de 2 (dois) sentidos de circulação, quando pelo menos, 2 (duas) faixas, nas áreas urbanas, e 3 (três) fora delas, forem reservadas ao trânsito no mesmo sentido e sinalizadas mediante marcas longitudinais:

(i) permitir que os veículos que circulem por uma pista ultrapassem pelo lado correspondente ao da circulação, veículos que transitam noutra faixa;

(ii) estabelecer que não se apliquem as disposições do parágrafo 3, do Artigo 10, da presente Convenção:

b) sob a condição de que imponham restrições adequadas à possibilidade de mudar de faixa;

c) no caso na alínea - a- do presente parágrafo e sem prejuízo do disposto no parágrafo 9 do presente Artigo, esta manobra não será considerada como ultrapassagem para os efeitos da presente Convenção.

ARTIGO 12

Passagem ao Lado do Trânsito de Sentido Oposto

1. Ao passar pelos veículos de direção contrária, todo condutor deverá deixar livre uma distância lateral suficiente e, se for preciso, cingir-se ao bordo da pista correspondente ao lado da circulação. Assim, ao assim proceder seu avanço se encontrar obstruído por um obstáculo ou pela de outros usuários da via, deverá diminuir a marcha e, se preciso for, parar para dar passagem ao usuário ou usuários que venham em sentido contrário.

2. Em vias de montanhas e vias de grande declive que tenham características análogas, nas quais seja impossível ou difícil passar ao lado de outro veículo, o condutor do veículo que desce deverá afastar-se para dar passagem para os veículos que sobem, exceto quando a disposição das áreas de parada ao lado da estrada, para permitir que os veículos se afastem, seja tal que, tendo em conta a velocidade e a posição do veículo, o veículo que sobe disponha de uma área de parada diante dele e que um dos veículos se visse obrigado a uma marcha-à-ré para permitir a passagem, será o condutor do veículo que desce o que deverá fazer essa manobra, a menos que mesma resulte evidentemente mais fácil para o condutor do veículo que sobe. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão, todavia, para certos veículos ou certas vias ou trechos de vias, prescrever regras especiais diferentes das do presente parágrafo.

ARTIGO 13

Velocidade e Distância entre Veículos

1. Todo condutor de veículo deverá ter em todas as circunstâncias o domínio de seu veículo, de maneira que possa acomodar-se às exigências da prudência e estar a todo momento em condições de efetuar todas as manobras necessárias. Ao regular a velocidade de seu veículo, deverá ter constantemente em conta as circunstâncias, em especial a disposição do terreno, o estado da via, o estado e carga de seu veículo, as condições atmosféricas e a intensidade do trânsito, de tal forma que possa deter seu veículo dentro dos limites de seu campo de visibilidade, como também diante de qualquer obstáculo previsível. Deverá diminuir a velocidade e, quando preciso, deter-se tantas vezes quanto as circunstâncias exigirem, especialmente quando a visibilidade não for boa.

2. Nenhum condutor deve obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação,

sem causa justificada, a uma velocidade anormalmente reduzida.

3. O condutor de um veículo que circula atrás de outro, deverá deixar livre entre um e outro uma distância de segurança suficiente para poder evitar uma colisão, em caso de diminuição brusca de velocidade ou parada súbita do veículo que o precede.

4. A fim de facilitar a ultrapassagem fora das áreas urbanas os condutores de veículos ou de conjunto de veículos de mais de 3.500 kg (7.700 libras) de peso máximo autorizado, ou de mais de 10 m (33 pés) de comprimento total, deverão, salvo quando ultrapassam ou se disponham a ultrapassar, manter-se a uma distância adequada dos veículos motorizados que os precedam, de maneira que os veículos que os ultrapassem possam intercalar-se sem perigo, no espaço que fica livre na frente do veículo ultrapassado. No entanto, esta disposição não será aplicável nem quando o trânsito for muito denso, nem quando for proibida a ultrapassagem. Além do mais:

a) as autoridades competentes poderão estabelecer que esta disposição não seja aplicada a certos comboios de veículos ou nas vias que tenham 2 (duas) faixas para o sentido de trânsito em questão;

b) as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão fixar cifras diferentes das mencionadas no presente parágrafo, com referência às características dos veículos afetados pela disposição do presente parágrafo.

5. Nenhuma disposição da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido que impeça, às Partes Contratantes ou suas subdivisões, prescrever limitações, gerais ou locais, de velocidade para todos os veículos ou para certas categorias de veículo ou para prescrever em certas vias ou em certas categorias de vias velocidades mínimas ou máximas, ou para prescrever distâncias mínimas justificadas pela presença na via de determinadas categorias de veículos que apresentem um perigo especial, sobretudo devido ao seu peso ou à sua carga.

ARTIGO 14

Normas Gerais para Manobras

1. Todo condutor que queira executar uma manobra, tal como sair de uma fila de veículos estacionados ou entrar nela, deslocar-se para a direita ou para a esquerda, da pista, girar à esquerda ou à direita para tomar outra via ou para entrar numa propriedade confinada, não começará a executar essa manobra antes de haver-se certificado de que pode fazê-lo sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar-se com ele, tendo em conta sua posição, sua direção e sua velocidade.

2. Todo condutor que desejar dar meia volta marcha-à-ré, não começará a executar essa manobra antes de haver-se certificado de que pode fazê-lo sem pôr em perigo os usuários da via ou constituir obstáculos para eles.

3. Antes de girar ou efetuar uma manobra, que implique num deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara, e com devida antecipação, por meio de indicador ou indicadores de direção de seu veículo ou, no caso de defeito, quando possível, fazendo um sinal apropriado com o braço. O sinal do indicador ou indicadores de direção deverá continuar sendo feito durante todo o tempo que durar a manobra e deverá cessar ao término da mesma.

ARTIGO 15

Normas Especiais Relativas aos Veículos dos Serviços Regulares de Transportes Coletivos

Recomenda-se que as legislações nacionais estabeleçam que nas áreas urbanas, com finalidade de facilitar a circulação dos veículos dos serviços regulares de transportes coletivos, os condutores dos demais veículos, com ressalva do disposto no parágrafo 1, do Artigo 17, da presente Convenção, reduzam a velocidade e, se preciso, detenham-se para que aqueles veículos de transporte coletivo possam efetuar a manobra necessária para prosseguir sua marcha nas saídas das paradas sinalizadas como tais. As disposições adotadas nesse sentido pelas Partes Contratantes ou suas subdivisões, não modificam em absoluto a obrigação que têm os condutores de veículos de transportes coletivos de adotar as precauções necessárias para evitar todo risco de acidente, depois de haver anunciado, por meio de seus indicadores de direção, seu propósito de recomeçar a marcha.

ARTIGO 16

Mudança de Direção

1. Antes de girar à direita ou à esquerda para entrar em outra via ou propriedade confiante, todo condutor, sem prejuízo do disposto no parágrafo 1 do Artigo 7 e no Artigo 14 da presente Convenção, deverá:

a) se quiser sair da via pelo lado correspondente ao da circulação aproximar-se o máximo possível do bordo da pista correspondente, a este sentido, e executar sua manobra no menor espaço possível:

b) se quiser sair da via pelo outro lado, e sem prejuízo de qualquer outra disposição que as Partes Contratantes ou suas subdivisões possam haver ditado para os ciclos e ciclomotores, cingir-se o máximo possível ao eixo da pista, caso se trate de uma pista de circulação nos 2 (dois) sentidos, ou à borda da pista oposta ao correspondente ao sentido da circulação, tratando-se de uma pista de 1 (um) só sentido, e, se quiser entrar em outra via de circulação nos 2 (dois) sentido, efetuar sua manobra entrando na pista dessa via pelo lado correspondente ao sentido de circulação.

2. Durante sua manobra de mudança de direção, o condutor, sem prejuízo do disposto no Artigo 21 da presente Convenção, pelo que se refere aos pedestres, deverá ceder passagem aos veículos que transitam em sentido contrário pela pista da via em que a vi sair e aos ciclos e ciclomotores que transitam pelas faixas para ciclistas que atravessem a pista, na qual vai entrar.

ARTIGO 17

Redução da Marcha

1. Nenhum condutor de veículo deverá frear bruscamente, a menos que razões de segurança o obriguem a tal.

2. Todo condutor, que quiser diminuir consideravelmente a velocidade de seu veículo, deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes indevidos para outros condutores, a não ser que essa diminuição de velocidade seja motivada por um perigo iminente. Além do mais, a menos que haja certificado que não o segue nenhum veículo ou que o veículo que o segue se encontrar bastante distanciado, deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecipação, fazendo com o braço um sinal apropriado; todavia esta disposição não se aplicará se a indicação de diminuição de velocidade for feita acendendo os faróis de freio de seu veículo, definidas no parágrafo 31, do Anexo 5, da presente Convenção.

ARTIGO 18

Intersecções e Obrigações de dar Preferência

1. Todo condutor, ao aproximar-se de uma intersecção deve demonstrar prudência especial, apropriada às condições locais. O condutor do veículo deve, sobretudo, conduzir a uma velocidade que possibilite a parar a fim de dar passagem a veículos que tenham o direito de preferência.

2. Todo condutor que surgir de uma vereda ou de uma estrada de terra para entrar na via que não seja vereda ou estrada de terra é obrigado a dar passagem aos veículos que trafegam nessa via. Para finalidade do presente Artigo, os termos vereda e estrada de terra poderão ser definidos na legislação nacional.

3. Todo condutor que sair de uma propriedade confinante à via, deverá dar preferência aos veículos que trafegarem nessa via.

4. Com essa ressalva do parágrafo 7 do presente Artigo:

a) nos Estados em que a circulação se faz à direita o condutor de um veículo deve dar preferência nas intersecções, que não sejam as especificadas no parágrafo 2 do presente Artigo e no Artigo 25, parágrafos 2 e 4, desta Convenção, aos veículos que se aproximarem pela direita;

b) as Partes Contratantes ou suas subdivisões, em cujos territórios o trânsito se faz pela esquerda, acham-se livres para regular o direito de preferência nas intersecções, como bem entenderem.

5. Mesmo que os semáforos lhe sejam favoráveis, nenhum condutor, não deve entrar em uma intersecção, se a densidade do trânsito é tal que ele provavelmente seria obrigado a parar na intersecção, obstruindo ou impedindo assim a passagem do trânsito transversal.

6. Todo condutor que haja penetrado numa intersecção, onde o trânsito é controlado por semáforos, pode deixar a intersecção sem aguardar que o trânsito se abra na direção que vai tomar, contando que isso não impeça o avanço dos outros usuários da via que se dirigem na direção aberta.

7. Nas intersecções, os condutores de veículos que não se desloquem sobre trilhos terão a obrigação de ceder passagem aos veículos que se desloquem sobre eles.

ARTIGO 19

Passagem de Nível

Todo usuário da via deverá ter especial prudência nas proximidades das passagens de nível e ao cruzá-las. Em especial:

- a) todo condutor de veículo deverá transitar em velocidade moderada;
- b) sem prejuízo da obrigação de obedecer às indicações de detenção ante semáforos ou a um sinal acústico, nenhum usuário da via deverá penetrar numa passagem de nível cujas barreiras ou semi barreiras estejam atravessadas na via, estejam em movimento para colocarem-se atravessadas ou cujas meias-barreiras estejam se levantando;
- c) se uma passagem de nível não estiver provida de barreiras, semi barreiras nem semáforos, nenhum usuário da via deverá penetrar nela sem antes haver-se certificado de que não se aproxima nenhum veículo que circule sobre trilhos;
- d) nenhum usuário da via deverá prolongar-se indevidamente na travessia de uma passagem de nível; em caso de imobilização forçosa de um veículo, seu condutor deverá esforçar-se para retirá-lo da via férrea e, se não o conseguir, deverá adotar imediatamente todas as medidas a seu alcance para que os maquinistas dos veículos que circulem sobre trilhos sejam advertidos da existência do perigo com suficiente antecipação.

ARTIGO 20

Regras Aplicáveis aos Pedestres

1. As Partes Contratantes ou subdivisões poderão estabelecer que as disposições do presente Artigo só sejam aplicáveis àqueles casos em que a circulação de pedestres pela pista seja perigosa para o trânsito de veículos ou o obstrua.

2. Se ao bordo da pista houver passeios ou acostamentos apropriados para pedestres, estes deverão transitar por eles. Todavia, tomando as precauções necessárias:

- a) os pedestres que empurram ou que levam objetos volumosos poderão utilizar a pista, se sua circulação pelo passeio ou acostamento vier a ser um estorvo considerável para os demais pedestres;
- b) os grupos de pedestres conduzidos por um guia ou que formem um cortejo, poderão circular pela pista.

3. Se não for possível utilizar os passeios ou acostamentos ou se estes não existirem, os pedestres poderão circular pela pista; quando existir uma faixa de trânsito para ciclistas e quando a densidade do trânsito o permitir poderão circular por essa faixa, mas sem obstruir a passagem dos ciclistas e dos motociclistas.

4. Quando circulam pedestres pela pista, em conformidade com os parágrafo 2 e 3 do presente Artigo, deverão fazê-lo o mais próximo possível do bordo da pista.

5. Recomenda-se que as legislações nacionais estabeleçam o seguinte:

os pedestres que circulam pela pista deverão transitar pelo lado oposto ao correspondente ao da circulação, se podem fazê-lo com segurança, sem embargo, as pessoas que empurram um ciclo, um ciclomotor ou uma motocicleta, deverão transitar, em todo o caso, pelo lado da pista correspondente ao da circulação; o mesmo devem fazer os grupos de pedestres conduzidos por um guia ou que formem um cortejo.

Salvo no caso em que formem um cortejo, os pedestres que circulam pela pista à noite ou com má visibilidade, ou de dia, se a densidade do trânsito dos veículos o exige, deverão, na medida do possível, ir em uma só fila, um atrás do outro.

6.

- a) os pedestres não deverão penetrar numa pista para atravessá-la sem tomar as devidas precauções e deverão utilizar as passagens de pedestres quando existir alguma nas

imediações;

b) para atravessar uma passagem para pedestres sinalizada como tal ou delimitada por marcas sobre a pista:

(i) se a passagem estiver dotada de semáforos de pedestres, estes deverão obedecer às indicações das luzes;

(ii) se a passagem não estiver dotada de semáforos mas a circulação dos veículos estiver regulada por sinais luminosos ou por um agente de trânsito, enquanto o sinal luminoso ou gesto do agente do trânsito indicar que os veículos podem passar pela pista, os pedestres não deverão penetrar na mesma;

(iii) nas restantes passagens para pedestres, estes não deverão penetrar na pista da estrada sem levar em conta a distância e a velocidade dos veículos que se aproximam.

c) para atravessar, fora de uma passagem para pedestres, sinalizada como tal ou delimitada por marcas sobre a pista, os pedestres não deverão penetrar na pista sem antes se haverem certificado de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito dos veículos;

d) uma vez indicada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

7. Não obstante, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão ditar normas mais estritas com referência aos pedestres que atravessam a pista da via pública.

ARTIGO 21

Comportamento dos Condutores com Respeito aos Pedestres

1. Sem prejuízo das disposições do parágrafo 1 do Artigo 7, do parágrafo 9 do Artigo 11 e do parágrafo 1, do Artigo 13, da presente Convenção, quando existir na pista uma passagem para pedestres sinalizada como tal ou de limitada por marcas sobre a pista:

a) se o trânsito de veículos estiver regulado nessa passagem por um semáforo ou por um agente de trânsito, os condutores deverão deter-se, quando lhes estiver proibido passar, antes de penetrar na passagem, e, quando lhes for permitido passar, não deverão obstruir nem estorvar o trânsito dos pedestres que hajam começado a cruzar ou atravessar a passagem nas condições previstas no Artigo 20 da presente Convenção; se os condutores giram para penetrar em outra via em cuja entrada se encontrar uma passagem para pedestres, só poderão fazê-lo em marcha lenta e deixando passar, detendo-se com essa finalidade, em caso necessário, os pedestres que hajam começado ou começam a cruzar nas condições previstas no parágrafo 6, do Artigo 20, da presente Convenção;

b) se o trânsito dos veículos não estiver regulado nessa passagem por um semáforo nem por agente de trânsito, os condutores deverão aproximar-se da passagem, moderando a marcha o suficiente para não pôr em perigo os pedestres que entraram ou entram nela; em caso necessário, deverão deter-se para deixá-los passar.

2. Os condutores que tenham o propósito de ultrapassar, pelo lado correspondente ao da circulação, a um veículo de transporte público em uma parada sinalizada como tal, deverão reduzir a velocidade de seus veículos e deter-se, se for preciso, para permitir que os passageiros possam subir ou descer do referido veículo.

3. Nada do disposto no presente Artigo poderá ser interpretado no sentido de que impeça as Partes Contratantes ou suas subdivisões de obrigar o condutor de veículo a deter-se cada vez que um pedestre estiver cruzando ou vá cruzar por uma passagem de pedestres sinalizadas como tal ou delimitada por marcas sobre a pista nas condições previstas no Artigo 20 da presente Convenção; ou proibir o condutor de impedir ou estorvar o trânsito dos pedestres que estejam atravessando a pista numa intersecção, ou muito próximo dela, mesmo que não haja nesse lugar nenhuma passagem para pedestres sinalizadas como tal ou delimitada por marcas sobre a pista da via pública.

ARTIGO 22

Ilhotas na Estrada

Sem prejuízo do disposto no Artigo 10 da presente Convenção, todo condutor poderá deixar à sua direita ou à sua esquerda as ilhotas, balizas e demais dispositivos instalados na estrada pela qual circula, com exceção dos casos seguintes:

a) quando um sinal impuser a passagem por um dos lados da ilhota, da baliza ou do

dispositivo;

b) quando a ilhota, a baliza ou dispositivo estiverem instalados no centro de uma pista com circulação nos 2 (dois) sentidos, o condutor deverá deixar a ilhota, a baliza ou o dispositivo, do lado contrário ao correspondente ao da circulação.

ARTIGO 23

Parada e Estacionamento

1. Fora das áreas urbanas, os veículos e animais parados ou estacionados deverão estar situados, na medida do possível, fora da pista. Não deverão estar situados nas faixas para ciclistas nem, exceto quando assim o permita a legislação nacional pertinente, nos passeios ou acostamentos especialmente preparados para pedestres.

2.

a) os animais e veículos parados ou estacionados na pista deverão estar situados o mais próximo possível dos bordos da mesma. Um condutor não deverá parar seu veículo nem estacioná-lo numa pista, senão no lado correspondente ao da circulação; não obstante, estará autorizado a pará-lo ou estacioná-lo no outro lado quando, devido à presença de trilhos, não for possível fazê-lo no lado correspondente ao da circulação. Além do mais, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão:

(i) não proibir a parada e o estacionamento em qualquer lado, sob certas condições, especialmente se houver sinais viários que proibam a parada no lado da circulação de trânsito;

(ii) nas pistas de sentido único, autorizar a parada e o estacionamento no lado contrário, simultaneamente, ou não, com a parada e o estacionamento no lado da circulação;

(iii) autorizar a parada e o estacionamento no centro da pista de rolamento em lugares especialmente indicados:

b) salvo disposições contrárias, previstas pela legislação nacional, nenhum veículo poderá parar nem estacionar em fila dupla na pista, excetuados os bicíclios, os ciclomotores de 2 (duas) rodas e motocicletas de 2 (duas) rodas sem - side-car -. Os veículos parados ou estacionados deverão situar-se paralelamente à borda da pista, a menos que a disposição do local permita outra colocação.

3.

a) estão proibidos toda parada e todo estacionamento de veículos na pista de rolamento:

(i) nas passagens para pedestres, nas passagens para ciclistas e nas passagens de nível;

(ii) nos trilhos de bonde ou de vias férreas, que passam pela via ou tão perto desses trilhos de modo que se impeça a circulação dos bondes ou dos trens, assim como, com ressalva da possibilidade para as Partes Contratantes ou suas subdivisões de prover disposições contrárias, nos passeios e nas faixas para ciclistas.

b) toda parada e todo estacionamento de veículos ficam proibidos em todo lugar em que possam construir perigo, especialmente:

(i) sob passagens superiores e nos túneis, salvo, eventualmente, em lugares especialmente indicados;

(ii) na pista próximo às lombadas e nas curvas quando não houver visibilidade suficiente para que os demais veículos possam ultrapassar sem perigo, tendo em conta a velocidade dos veículos no trecho da via de que se trate;

(iii) na pista de rolamento na altura de uma marca longitudinal, quando não se aplica o inciso (ii), da alínea - b- do presente parágrafo, mas a largura da pista entre a marca e o veículo for inferior a 3 m (10 pés) e essa marca indicar a proibição de ultrapassá-la, para os veículos que cheguem a ela pelo mesmo lado.

c) fica proibido todo estacionamento de veículos na pista:

(i) nas imediações das passagens de nível, das intersecções, e das paradas de ônibus, de ônibus elétricos ou de veículos sobre trilhos, nas distâncias que determinar a legislação nacional;

(ii) diante das entradas para veículos, nas propriedades;

(iii) em todo lugar onde o veículo estacionado impeça o acesso a outro veículo regularmente estacionado ou a saída de tal veículo;

(iv) na pista central das vias de 3 (três) pistas e, fora das áreas urbanas, nas pistas das vias

que uma sinalização adequada indique que têm o caráter de vias preferenciais;
(v) em lugares tais que o veículo estacionado impeça a visão de sinais viários ou semáforos aos usuários da via.

4. um condutor não deverá abandonar seu veículo ou seus animais sem haver adotado todas as precauções necessárias para evitar qualquer acidente, nem, no caso de um automotor, para impedir seu uso sem autorização.

5. Recomenda-se para as legislações nacionais estabeleçam que todo veículo motorizado, excetuados os ciclomotores de 2 (duas) rodas e as motocicletas de 2 (duas) rodas sem - side-car -, assim como todo reboque, aclopado ou não, que se encontrar imobilizado na pista, fora de povoações, seja assinalado à distância por meio de dispositivo apropriado, colocado no lugar mais indicado para advertir com suficiente antecedência aos demais condutores que se aproximam:

- a) quando o veículo estiver imobilizado de noite no leito da via, em condições tais que os condutores que se aproximem não possam dar-se conta do obstáculo que este constitui;
- b) quando, em outros casos, o condutor se haja visto obrigado a imobilizar seu veículo em lugar em que seja proibida a parada.

6. Nada no presente Artigo poderá ser interpretado no sentido de que impeça às Partes Contratantes ou a suas subdivisões prescrever novas proibições relativas ao estacionamento e à parada.

ARTIGO 24

Abertura das Portas

É proibido abrir a porta de um veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo, sem antes haver-se certificado de que isso não constitui perigo para outros usuários da via.

ARTIGO 25

Auto- Estradas e Vias Similares

1. Nas auto- estradas e, se a legislação nacional assim o dispuser, nas vias especiais de acesso e saída das mesmas:

a) fica proibida a circulação de pedestres, animais, ciclos, ciclomotores não- assimilados às motocicletas, e de todos os veículos, salvo os automotores e seus reboques, como também dos automotores ou seus reboques que, por construção, não possam desenvolver, no plano uma velocidade fixada pela legislação nacional;

b) fica proibido aos condutores:

(i) parar seus veículos ou estacioná- los fora dos lugares de estacionamento sinalizados; no caso de imobilização forçada de um veículo, seu condutor deverá esforçar- se para colocá- lo fora da pista de rolamento e também fora da margem de acostamento; se não o conseguir, deverá assinalar imediatamente à distância a presença do veículo para advertir com suficiente antecipação aos outros condutores que se aproximem;

(ii) dar meia volta, marcha- à- ré ou penetrar na faixa central ou passagens transversais entre as duas pistas da estrada.

2. Os condutores que se incorporam a uma auto- estrada deverão:

a) se não existe pista de aceleração no prolongamento da via de acesso, ceder passagem aos veículos que circulam pela auto- estrada;

b) se existe faixa de aceleração, utilizá- la e incorporar- se ao trânsito da auto- estrada respeitando as disposições dos parágrafos 1 e 3, do Artigo 14, da presente Convenção.

3. Os condutores que abandonam a auto- estrada deverão, com suficiente antecedência, trafegar pela pista situada do mesmo lado que a saída da auto- estrada e penetrar o mais rápido possível na pista de diminuição de velocidade, se esta existir.

4. Para os efeitos da aplicação dos parágrafos 1, 2, 3 do presente Artigo, assimilam- se às auto- estradas as demais vias reservadas à circulação de automotores sinalizadas como tais e as não tenham acesso às propriedades confinantes.

ARTIGO 26

Regras Especiais Aplicáveis aos Cortejos e aos Inválidos

1. Fica proibido aos usuários da via cortar as colunas militares, os grupos de escolares que circulem em fila sob a direção de um responsável e outros cortejos.
2. Os inválidos que se deslocam em cadeiras de rodas movidas por eles mesmos ou que circulam à velocidade do passo humano, poderão utilizar os passeios e acostamento transitáveis.

ARTIGO 27

Regras Especiais Aplicáveis aos Ciclistas e aos Condutores de Ciclomotores e Motocicletas

1. Não obstante o disposto no parágrafo 3, do Artigo 10, da presente Convenção, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão não proibir que os ciclistas circulem em filas de dois ou mais.
2. Fica proibido aos ciclistas circular sem segurar o guidom, pelo menos com uma das mãos, ir rebocados por outro veículo ou transportar, arrastar ou empurrar objetos que estorvem a condução ou sejam perigosos para os demais usuários da via. As mesmas disposições se aplicarão aos condutores de ciclomotores e motocicletas, sendo que, além disso, estes deverão segurar o guidom com as duas mãos, salvo, eventualmente para dar a indicação de manobra descrita no parágrafo 3, do Artigo 14, da presente Convenção.
3. Fica proibido aos ciclistas e aos condutores de ciclomotores, transportar passageiros em seu veículo, mas as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão não exigir o cumprimento desta disposição, e em particular autorizar o transporte de passageiros no assento ou nos assentos suplementares instalados para essa finalidade no veículo. Só será permitido aos condutores de motocicletas transportar passageiros no - side car - , se houver, e no assento suplementar eventualmente colocado atrás do condutor.
4. Quando existir uma faixa para ciclistas, as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão proibir aos ciclistas que circulem pelo restante da pista. No mesmo caso, poderão autorizar aos condutores de ciclomotores a que circulem pela faixa para ciclistas e, se julgarem conveniente, proibi- los circular pelo restante da estrada.

ARTIGO 28

Emprego de Sinais Acústicos e Óticos

1. Só poderá fazer uso de sinais acústicos:
 - a) para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidente;
 - b) fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá- lo.A emissão de sons pelos aparelhos acústicos de advertência não deve durar mais que o necessário.
2. Entre o anoitecer e o amanhecer, os condutores de automotores poderão empregar os sinais óticos definidos no parágrafo 5, do Artigo 33, da presente Convenção, em lugar dos sinais acústicos. Também poderão utilizá- los de dia, com a finalidade indicada no parágrafo 1.b do presente Artigo, se assim aconselharem as circunstâncias.
3. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão autorizar também o emprego, nas áreas urbanas, de sinais óticos com a finalidade indicada no parágrafo 1.b do presente Artigo.

ARTIGO 29

Veículos sobre Trilhos

1. Quando uma linha férrea passar pela via, todo usuário da via deverá, ao aproximar- se um bonde, ou outro veículo que circule sobre trilhos, afastar- se dos trilhos e quando antes possível para dar passagem a este veículo.
2. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão adotar para a circulação viária de veículos que se desloquem sobre trilhos, assim como para o cruzamento ou ultrapassagem

destes veículos, regras especiais distintas das previstas no presente Capítulo. Não obstante, as Partes Contratantes ou suas subdivisões não poderão adotar disposições incompatíveis com as do parágrafo 7, do Artigo 18, da presente Convenção.

ARTIGO 30

Carga de Veículos

1. Se fixa para um veículo um peso máximo autorizado, seu peso em carga não deverá nunca exceder do peso máximo autorizado.
2. A carga de um veículo deverá estar acondicionada e, se preciso, amarrada de modo que:
 - a) não ponha em perigo as pessoas nem cause danos a propriedades públicas ou privadas, e em especial, não se arraste pela via nem caia sobre esta;
 - b) não atrapalhe a visibilidade do condutor nem comprometa a estabilidade ou a condução do veículo;
 - c) não provoque ruído, poeira ou outros incômodos que se possam evitar;
 - d) não oculte as luzes, incluídas as luzes de freio e os indicadores de direção, os dispositivos refletores, os números de matrícula e o signo distintos do Estado de matrícula de que o veículo deve estar provido em virtude da presente Convenção ou da legislação nacional, nem oculte os sinais feitos com o braço, de conformidade com o disposto no parágrafo 3 do Artigo 14 ou no parágrafo 2, do artigo 17, da presente Convenção.
3. Todos os acessórios, tais como cabos, correntes ou lonas, que sirvam para acondicionar ou proteger a carga, deverão sujeitar bem a mesma e estar solidamente fixados. Todos os acessórios destinados a proteger a carga deverão reunir as condições previstas para a carga no parágrafo 2 do presente Artigo.
4. As cargas que sobressaiam ou se projetem além do veículo, pela frente, por trás, ou lateralmente, deverão estar sinalizadas em forma bem visível, em todos os casos em que seu contorno possa não ser percebido pelos condutores dos demais veículos; de noite, esta sinalização deverá ser feita, para a frente, por meio de uma luz branca e dispositivo refletor de cor branca e, para trás, por meio de uma luz vermelha e um dispositivo refletor de cor vermelha. Em especial, nos veículos motorizados.
 - a) as cargas que sobressaiam ou se projetem da extremidade do veículo por mais de 1 m (3 pés e 4 polegadas) pela parte de trás ou pela parte da frente, deverão ser sinalizadas em todos os casos;
 - b) as cargas que sobressaiam lateralmente do gabarito do veículo, de tal maneira que sua extremidade lateral se encontre a mais de 0,40 m (16 polegadas) da borda exterior da luz dianteira de posição do veículo, deverão ser sinalizadas atrás, durante a noite, as cargas cuja extremidade lateral se encontre a mais de 0,40 (16 polegadas) da borda exterior da luz traseira do veículo.
5. O disposto no parágrafo 4 do presente Artigo não poderá ser interpretado no sentido que impeça às Partes Contratantes ou suas subdivisões proibir, limitar ou submeter a autorização especial os casos em que a carga sobressaia dos limites do veículo a que se faz referência no mencionado parágrafo 4.

ARTIGO 31

Comportamento em Caso de Acidente

1. Sem prejuízo do disposto nas legislações nacionais sobre a obrigação de prestar auxílio aos feridos, todo condutor ou qualquer outro usuário da via, implicado em um acidente de trânsito, deverá:
 - a) deter-se assim que for possível fazê-lo, sem criar um novo perigo para o trânsito;
 - b) esforçar-se para manter a segurança do trânsito no local do acidente e, se houver resultado morto ou gravemente ferida alguma pessoa, evitar, sempre que não se ponha em perigo a segurança do trânsito, a modificação do estado das coisas e que desapareçam as marcas que possam ser úteis para determinar sobre quem recai a responsabilidade.
 - c) ser exigido por outras pessoas implicadas no acidente, comunicar-lhes sua identidade;
 - d) se houver resultado ferida ou morta alguma pessoa no acidente, advertir à polícia e permanecer ou voltar ao local do acidente até a chegada desta, a menos que tenha sido autorizado por esta para abandonar o local ou que deva prestar auxílio aos feridos ou ser ele próprio socorrido.

2. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão deixar de incluir em sua legislação nacional a prescrição que figura no parágrafo 1.d do presente Artigo, quando não haja causado ferimento grave algum e quando nenhuma das pessoas implicadas no acidente exija que se advirta à polícia.

ARTIGO 32

Iluminação: Regras Gerais

1. Para os efeitos do presente Artigo, o termo - noite - compreende o intervalo entre o anoitecer e o amanhecer, assim como os demais momentos em que não haja suficiente visibilidade devida, por exemplo: a névoa, nevada, chuva forte ou a passagem por um túnel.

2. De noite:

a) todo veículo motorizado, com exceção dos ciclomotores e das motocicletas de 2 (duas) rodas, sem - side-car -, que se encontre em uma via, terá acesas na partes dianteira pelo menos 2 (duas) luzes brancas ou de cor amarela seletiva e, na parte traseira, um número par de luzes vermelhas, de conformidade com as disposições aplicáveis aos automotores que figuram nos parágrafo 23 e 24 do Anexo 5; as legislações nacionais poderão, contudo, autorizar o uso de luzes amarelas de posição na parte dianteira. As disposições da presente alínea aplicar-se-ão aos conjuntos formados por um veículo motorizado e um ou vários reboques, devendo então as luzes vermelhas encontrar-se na parte traseira do último reboque; os reboques aos quais se aplicam as disposições do parágrafo 30, do Anexo 5, da presente Convenção levarão na parte dianteira as duas luzes brancas prescritas no dito parágrafo 30;

b) todo veículo ou conjunto de veículos, ao qual não se apliquem as disposições da alínea - a- do presente parágrafo e que se encontre em uma via, terá acesa pelo menos uma luz branca ou de cor amarela seletiva, dirigida para frente e pelo menos uma luz vermelha dirigida para trás; se só houver uma luz na parte dianteira e uma luz na parte traseira, esta luz deverá ser colocada no centro do veículo, ou no lado oposto ao correspondente ao da circulação; se se tratar de veículos de tração animal e de carros de mão, o dispositivo que emita essas luzes poderá ser levado pelo condutor ou um acompanhante que marche ao lado do veículo acima citado.

3. As luzes previstas no parágrafo 2 do presente Artigo deverão ser de tal natureza que assinalem efetivamente o veículos aos demais usuários da via; a luz dianteira e a traseira não poderão ser emitidas pela mesma lâmpada ou pelo mesmo dispositivo a não ser quando as características do veículo e, especialmente, seu pequeno comprimento forem tais que esta prescrição possa cumprir-se nessas condições.

4.

a) não obstante o previsto no parágrafo 2 do presente Artigo:

(i) essas disposições não se aplicarão aos veículos parados ou estacionados em uma via iluminada, de tal maneira que sejam claramente visíveis a uma distância suficiente;

(ii) os veículos motorizados cujo comprimento e largura não excedam, respectivamente, de 6 m (20 pés) e de 2 m (6 pés e 6 polegadas) e aos quais não esteja acoplado nenhum veículo, poderão, quando se detenham ou estacionem em uma via no interior de uma povoação, levar acesa apenas uma luz colocada no lado do veículo, oposto ao bordo da pista junto à qual se encontre parado ou estacionado; esta luz será branca ou amarela na frente e, vermelha ou amarela atrás;

(iii) as disposições do parágrafo 2.b do presente Artigo não se aplicarão nem aos biclos, nem aos ciclomotores de 2 (duas) rodas, nem às motocicletas de 2 (duas) rodas sem - side car -, não providas de acumuladores, quando se detenham ou estacionem à margem da via, em uma povoação.

b) além do mais, a legislação nacional poderá autorizar exceções às disposições do presente Artigo a respeito:

(i) dos veículos parados ou estacionados em áreas especiais, fora da pista de rolamento da estrada;

(ii) dos veículos parados ou estacionados em ruas residenciais, onde o trânsito é muito escasso.

5. Os veículos não deverão em nenhum caso, levar na parte dianteira luzes, dispositivos refletores ou materiais refletores vermelhos, nem levar na traseira luzes, dispositivos refletores ou materiais refletores brancos ou amarelo seletivo; esta disposição não se aplicará nem ao emprego de luzes brancas ou amarela seletiva de marcha- à- ré, nem à iluminação dos números e letras de cor clara das placas traseiras de matrícula ou dos signos distintivos ou de outras marcas distintivas que possa exigir a legislação nacional ou do reflexo do fundo claro de tais placas ou signos, nem às luzes vermelhas giratórias ou pisca- piscas de certos veículos que têm preferência de trânsito.

6. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão, na medida que acharem possível, sem comprometer a segurança do trânsito, autorizar, em sua legislação nacional, exceções às disposições do presente Artigo com respeito aos:

- a) veículos de tração animal e carros de mão;
- b) veículos de forma ou natureza especial ou empregados com finalidades e em condições especiais.

7. nenhuma das disposições da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido de impedir à legislação nacional impor aos grupos de pedestres conduzidos por um responsável ou que formam cortejo, bem como aos condutores de cabeças de gado, sozinhas ou em rebanho, ou animais de tiro, carga ou sela, que levam, quando circulam pela pista de rolamento da estrada nas circunstâncias definidas no parágrafo 2.b do presente Artigo, um dispositivo refletor ou uma luz; a luz refletida ou emitida deverá ser então branca ou de cor amarela seletiva para a frente e vermelha para trás, ou também de cor amarela nas duas direções.

ARTIGO 33

Iluminação: Normas para o Emprego das Luzes

Previstas no Anexo 5

1. O condutor de um veículo provido das luzes altas e luzes baixas, ou luzes de posição definidas no Anexo 5 da presente Convenção, utilizará estas luzes nas condições seguintes, quando, em virtude do Artigo 32 da presente Convenção, o veículo deva levar acesas na frente pelo menos uma ou duas luzes brancas ou de cor amarela seletiva;

a) as luzes altas não deverão ser acesas nas áreas urbanas, quando as vias forem suficientemente iluminadas, nem fora dos povoados quando a pista estiver iluminada de forma contínua e esta iluminação bastar para que o condutor possa ver claramente até uma distância suficiente, nem quando o veículo estiver parado;

b) com a ressalva de que a legislação nacional pertinente autorize a utilização das luzes altas durante as horas do dia em que a visibilidade seja reduzida devido, por exemplo, à névoa, nevada, chuva forte ou passagem de um túnel, as luzes altas não deverão ser acesas ou deverão ser usadas de modo que se evite o ofuscamento:

(i) quando o condutor for cruzar com outro veículo; as luzes, quando empregadas, deverão apagar- se, ou ser utilizadas de modo que se evite o ofuscamento, à distância necessária para que o condutor desse outro veículo possa continuar sua marcha sem dificuldade e sem perigo;

(ii) quando um veículo seguir outro à pequena distância; contudo as luzes de estrada poderão ser acesas, de conformidade com o disposto no parágrafo 5 do presente Artigo, para indicar o propósito de ultrapassar nas condições previstas no Artigo 28 da presente Convenção;

(iii) em toda circunstância em que for necessário não ofuscar aos demais usuários da via ou aos usuários de uma via aquática ou de uma linha férrea que existir ao largo da via.

c) sem prejuízo do disposto na alínea - d- do presente parágrafo, as luzes de cruzamento (luz baixa) deverão ser acesas quando, de acordo com o disposto nas alíneas - a- e - b- do presente parágrafo, for proibido acender as luzes altas, e poderão ser utilizadas em lugar destas últimas quando iluminarem o suficiente para que o condutor possa ver claramente, a uma distância adequada, e para que outros usuários da via possam distinguir o veículo a uma distância apropriada;

d) as luzes de posição deverão ser utilizadas simultaneamente com as luzes altas, luzes baixas e luzes de neblina. Poderão ser utilizadas sozinhas quando o veículo estiver parado ou estacionado ou quando, em vias que não sejam auto- estradas nem as demais vias

mencionadas no parágrafo 4, do Artigo 25, da presente Convenção, houver luz suficiente para que os demais usuários da via possam distinguir o veículo desde uma distância apropriada.

2. Quando um veículo estiver provido das luzes de neblina, definidas no Anexo 5 da presente Convenção, estas luzes só devem ser utilizadas em caso de neblina, nevada ou chuva forte.

Não obstante o disposto na alínea - c - , do parágrafo 1, do presente Artigo, as luzes de neblina serão utilizadas então em substituição às luzes baixas; a legislação nacional poderá todavia, autorizar, neste caso, a utilização simultânea das luzes de neblina e das luzes baixas.

3. Não obstante o disposto no parágrafo 2 do presente Artigo, a legislação nacional poderá, mesmo no caso de ausência de névoa, nevada ou chuva forte, autorizar que se faça uso das luzes de neblina em vias estreitas com muita curva.

4. Nenhuma disposição da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido que impeça às legislações nacionais impor a obrigação de acenderem-se as luzes baixas nas povoações.

5. Os sinais óticos a que se faz referência no parágrafo 2 do artigo 28 consistirão no acender intermitente a curtos intervalos das luzes baixas ou no acender intermitente das luzes altas ou no acender alternado, a curtos intervalos, as luzes baixas e altas.

ARTIGO 34

Exceções

1. Desde que os dispositivos produtores de sinais especiais óticos e acústicos de um veículo que tenha prioridade de passagem indiquem a proximidade desse veículo, todo usuário da via deverá livre passagem pela via, e deter-se, se necessário.

2. As legislações nacionais poderão estabelecer que os condutores de veículos que tenham prioridade de passagem não ficarão obrigados, quando sua passagem for anunciada pelos dispositivos de sinalização especiais de veículo, e sempre que ponham em perigo os demais usuários da via, a respeitar em sua totalidade ou em partes as disposições do presente Capítulo II com exceção das do parágrafo 2 do Artigo 6.

3. As legislações nacionais poderão determinar em que medida o pessoal que trabalha na construção, reparação ou conservação de vias, com inclusão dos condutores das máquinas empregadas nas obras, não estará obrigado, sempre que observe todas as precauções necessárias, a respeitar durante seu trabalho, as disposições do presente Capítulo II.

4. Para ultrapassar ou cruzar máquinas a que se faz referência no parágrafo 3 do presente Artigo, enquanto participam nos trabalhos que se efetuam na via, os condutores dos demais veículos poderão deixar de observar as disposições dos Artigos 11 e 12 da presente Convenção na medida necessária, e sob a condição de adotar todas as precauções do caso.

CAPÍTULO III

Condições que Devem Reunir os Veículos Automotores e os Reboques para Serem Admitidos em Circulação Internacional

ARTIGO 35

Matrícula

1.

a) para beneficiar-se das disposições da presente Convenção, todo veículo automotor em circulação internacional e todo reboque que não seja um reboque ligeiro, acoplado a um automotor, deverão estar matriculados por uma Parte Contratante ou por uma de suas subdivisões e o condutor deverá estar provido de um certificado válido emitido para atestar essa matrícula, expedido seja por uma autoridade competente dessa Parte Contratante ou de sua subdivisão, pela associação que esta haja habilitado para este fim. O certificado, denominado certificado de matrícula, conterà pelo menos:

= um número de ordem, chamada número de matrícula, cuja composição se

indica no Anexo 2 da presente Convenção;
= a data da primeira matrícula do veículo;
= o nome completo e o domicílio do titular do certificado;
= o nome ou a marca do fabricante do veículo;
= o número de ordem do chassi (número de fabricação ou número de série do fabricante);
= se se trata de um veículo destinado ao transporte de mercadorias, o peso máximo autorizado;
= o prazo de validade, se não for ilimitado.
As indicações registradas no certificado figurarão unicamente em caracteres latinos ou em letras cursiva, chamada inglesa, ou aparecerão repetidas dessa forma.

b) as Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão, todavia, dispor que os certificados expedidos em seu território indiquem o ano de fabricação em lugar de data da primeira matrícula.

2. Não obstante o disposto no parágrafo 1 do presente Artigo, um veículo articulado, não-desacoplado, enquanto estiver em circulação internacional, será beneficiado pelas disposições da presente Convenção, mesmo que só exista para esse veículo uma única matrícula e se haja expedido um só certificado para o trator e o semi-reboque que o formam.

3. Nenhuma das disposições da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido em que se limite o direito das Partes Contratantes ou suas subdivisões de exigir do condutor, no caso de um veículo em circulação internacional não-matriculado no nome de nenhum dos ocupantes do mesmo, que justifique seu direito à posse do veículo.

4. Recomenda-se que as Partes Contratantes, que ainda não o tenham, que estabeleçam um serviço que, em escala nacional ou regional registre os automotores postos em circulação e de manter um registro central dos dados particulares contidos no certificado de matrícula de cada veículo.

ARTIGO 36

Número de Matrícula

1. Todo automotor em circulação internacional deverá levar seu número de matrícula na parte dianteira e na parte traseira; contudo as motocicletas só deverão levar esse número na parte traseira.

2. Todo reboque matriculado, em circulação internacional, deverá levar na parte traseira, seu número de matrícula. No caso de um automotor que arraste um ou mais reboques, o reboque ou o último dos reboques, se não estiverem matriculados, levarão o número de matrícula do veículo-trator.

3. A composição e a forma em que devem ser colocados o número de matrícula a que se refere o presente Artigo se ajustarão às disposições do Anexo 2 da presente Convenção.

ARTIGO 37

Signo Distintivo do Estado de Matrícula

1. Todo automotor em circulação internacional deverá levar na parte traseira, além de seu número de matrícula, um signo distintivo do Estado onde haja sido matriculado.

2. Todo reboque engatado a um automotor e que, em virtude do Artigo 36 da presente Convenção, deva levar na parte traseira um número de matrícula deverá também levar na parte traseira o signo distintivo do Estado que haja expedido este número de matrícula. As disposições do presente parágrafo se aplicarão mesmo no caso de que o reboque esteja matriculado em um Estado que não seja o Estado de matrícula do automotor ao qual esteja engatado; se o reboque não estiver matriculado deverá levar na parte traseira o distintivo do Estado de matrícula do veículo-trator, exceto quando circular nesse Estado.

A composição e a forma em que deve ser colocado o distintivo a que se refere o presente

Artigo se ajustarão às disposições do Anexo 3 da presente Convenção.

ARTIGO 38

Marcas de Identificação

Todo automotor e todo reboque em circulação internacional deverão levar as marcas de identificação definidas no Anexo 4 da presente Convenção.

ARTIGO 39

Disposições Técnicas

Todo veículo, todo reboque e todo conjunto de veículos em circulação internacional deverão cumprir todas as disposições do Anexo 6 da presente Convenção.

Deverão estar, além do mais em bom estado de funcionamento.

ARTIGO 40

Disposição Transitória

Durante 10 (dez) anos, a partir da entrada em vigor da presente Convenção, de conformidade com o parágrafo 1 do Artigo 47, os reboques em circulação internacional, qualquer que seja seu peso máximo autorizado, serão beneficiados pelas disposições da presente Convenção, mesmo que não sejam matriculados.

CAPÍTULO IV

Condutores de Veículos Automotores

ARTIGO 41

Validez das Habilitações para Dirigir

1. As Partes Contratantes reconhecerão:

- a) todo documento de habilitação nacional regido em seu idioma ou em seus idiomas ou, se não estiver redigido em um de tais idiomas, acompanhado de uma tradução certificada;
- b) todo documento de habilitação nacional que se ajuste às disposições do Anexo 6 da presente Convenção;
- c) ou todo documento de habilitação internacional que se ajuste às disposições do Anexo 7 da presente Convenção, como válida para dirigir em seu território um automotor que pertença às categorias de veículos compreendidas pelo documento de habilitação, com a condição de que o citado documento esteja em vigência e haja sido expedido por outra Parte Contratante ou por uma de suas subdivisões ou por uma associação habilitada, para este efeito, por esta outra Parte Contratante, ou por suas subdivisões. As disposições do presente parágrafo não se aplicam aos documentos que habilitam à aprendizagem.

2. Não obstante o estabelecido no parágrafo anterior:

- a) quando a validade do documento de habilitação para dirigir estiver subordinada, por uma menção especial, à condição de que o interessado leve certos aparatos ou a que se introduzam certas modificações no veículo para adaptá-lo à invalidez do condutor, o documento de habilitação não será reconhecido como válido se não forem observadas as condições assim indicadas;
- b) as Partes Contratantes poderão negar-se a reconhecer a validade, em seu território, dos documentos de habilitação para dirigir, cujo titular não tiver a idade de 18 (dezoito) anos;
- c) as Partes Contratantes poderão negar-se a reconhecer a validade, em seu território, para dirigir automotores ou conjunto de veículos das categorias - C -, - D -, - E- e que se faz referência nos Anexos 6 e 7 da presente Convenção, dos documentos de habilitação para dirigir cujos titulares não hajam atingido a idade de 21 (vinte e um anos) anos.

3. As Partes Contratantes se comprometem a adotar as medidas necessárias para que os documentos de habilitação nacionais e internacionais para dirigir, aos quais se referem as alíneas - a -, - b -, - c -, do parágrafo 1, do presente Artigo não sejam expedidos em seu território sem uma garantia adequada quanto às aptidões e às condições físicas do condutor.

4. Para a aplicação do parágrafo 1 e da alínea - c -, do parágrafo 2, do presente Artigo:

- a) aos automotores da categoria -B- a que se referem os Anexos 6 e 7 da presente Convenção poderá ser engatado um reboque ligeiro; poder-se-á também engatar neles um reboque cujo peso máximo autorizado exceda de 750 kg (1.650 libras), mas não exceda da tara do automóvel, se o total dos pesos máximos autorizados dos veículos assim acoplados não for superior a 3.500 kg (7.700 libras);
- b) aos automotores das categorias - C - e - D - a que se referem os Anexos 6 e 7 da presente Convenção poderão ser engatados um reboque ligeiro sem que o conjunto assim formado deixe de pertencer à categoria - C- ou à categoria - D- .

5. Só se poderá expedir um documento de habilitação internacional ao titular de um documento de habilitação nacional para cuja expedição tenham sido cumpridos os requisitos mínimos exigidos pela presente Convenção. O documento de habilitação internacional não deverá continuar sendo válido uma vez expirado o prazo do documento nacional correspondente, cujo número deverá figurar naquele.

6. As disposições do presente Artigo não obrigarão às Partes Contratantes reconhecer a validade:

- a) dos documentos de habilitação nacionais ou internacionais, que tenham sido expedidos no território de outra Parte Contratante a pessoas que tinham sua residência normal em seu território no momento da referida expedição ou que tenham se mudado para seu território depois dessa expedição.
- b) dos documentos de habilitação como os acima mencionados que tenham sido expedidos a condutores que no momento da expedição não tivessem residência normal no território em que foram expedidos ou cuja residência tenha sido mudada para outro território depois dessa expedição.

ARTIGO 42

Suspensão da Validade dos Documentos de Habilitação para Dirigir

1. As Partes Contratantes ou suas subdivisões poderão suspender um condutor do direito de fazer uso em seu território da habilitação para dirigir, nacional ou internacional, de que seja titular, se esse condutor cometer, no território dessa Parte Contratante, uma infração que, de acordo com sua legislação, justifique a retirada da habilitação para dirigir. Em tal caso, a autoridade competente da Parte Contratante ou de suas subdivisões que haja suspenso o direito de fazer uso do documento de habilitação poderá:

- a) recolher e reter o documento até que expire o prazo de suspensão do direito de fazer uso do mesmo ou até que o condutor saia de seu território, se a saída se proceder antes da expiração do citado prazo;
- b) comunicar a suspensão do direito de usar o documento de habilitação à autoridade que o expediu ou em cujo nome foi expedido;
- c) se se tratar de um documento de habilitação internacional, indicar, no local previsto para essa finalidade, que o documento já não é mais válido em seu território;
- d) no caso de não haver aplicado o procedimento previsto na alínea - a - do presente parágrafo, completar a comunicação mencionada na alínea - b - pedindo à autoridade que expediu o documento de habilitação, ou em cujo nome foi expedido, que notifique ao interessado a decisão adotada.

2. As Partes Contratantes disporão o necessário para que se notifique aos interessados as decisões que tenham sido comunicadas de conformidade com o procedimento previsto na alínea - d- , do parágrafo 1, do presente Artigo.

3. Nenhuma das disposições da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido de que proíba a uma Parte Contratante ou às suas subdivisões que impeça de dirigir a um condutor titular de um documento de habilitação, nacional ou internacional, se for evidente ou estiver provado que seu estado não lhe permite dirigir com segurança ou se houver sido privado do direito de dirigir no Estado onde tem a sua residência normal.

ARTIGO 43

Disposição Transitória

Os documentos de habilitação internacionais para dirigir que se ajustem às disposições da Convenção sobre trânsito rodoviário, feita em Genebra em 19 de setembro de 1949, e

expedidos durante um período de 5 (cinco) anos a partir da entrada em vigor da presente Convenção, conforme o parágrafo 1, do Artigo 47, da presente Convenção, serão, para os efeitos dos Artigos 41 e 42 da presente Convenção, assimilados aos documentos internacionais para dirigir previstos na presente Convenção.

CAPÍTULO V

Condições que Têm de Reunir os Ciclos e os Ciclomotores para Serem Admitidos na Circulação Internacional

ARTIGO 44

1. Os ciclos sem motor, em circulação internacional deverão:

- a) possuir um freio eficaz;
- b) estar providos de uma campainha que possa ser ouvida à distância suficiente e não levar nenhum outro aparato rodutor de sinais acústicos;
- c) estar providos de um dispositivo refletor vermelho na parte traseira e de dispositivos que permitam projetar uma luz branca ou amarela seletiva na parte dianteira e uma luz vermelha na parte traseira.

2. No território das Partes Contratantes que não tenham feito, de conformidade com o parágrafo 2, do Artigo 54, da presente Convenção, uma declaração assimilando os ciclomotores às motocicletas, os ciclomotores em circulação internacional deverão:

- a) ter 2 (dois) freios independentes;
- b) estar providos de uma campainha, ou de outro aparato produtor de sinais acústicos, que possa ser ouvido à distância suficiente;
- c) estar providos de um dispositivo de escape silencioso e eficaz;
- d) estar providos de dispositivos que permitam projetar uma luz branca ou amarela seletiva na parte dianteira, bem como de uma luz vermelha e um dispositivo refletor vermelho na parte traseira;
- e) levar a marca de identificação definida no Anexo 4 da presente Convenção.

3. No território das Partes Contratantes que de conformidade com o parágrafo 2, do Artigo 54, da presente Convenção, hajam feito uma declaração assimilando os ciclomotores às motocicletas, as condições que deverão reunir os ciclomotores para serem admitidos em circulação internacional são as definidas para as motocicletas no Anexo 5 da presente Convenção.

CAPÍTULO VI

Disposições Finais

ARTIGO 45

1. A presente Convenção estará aberta na Sede das Nações Unidas, em Nova Iorque, até o dia 31 de dezembro de 1969, à assinatura de todos os Estados-Membros das Nações Unidas ou membro de quaisquer dos organismos especializados ou do Organismo Internacional de Energia Atômica, ou que sejam Partes do Estado da Corte Internacional de Justiça, e de qualquer outro Estado convidado pela Assembléia-Geral das Nações Unidas a adquirir a condição de Parte na Convenção.

2. A presente Convenção está sujeita à ratificação. Os instrumentos de ratificação serão depositados em poder do Secretário-Geral das Nações Unidas.

3. A presente Convenção estará aberta à adesão de qualquer um dos Estados a que se refere o parágrafo 1 do presente Artigo. Os instrumentos de adesão serão depositados em poder do Secretário-Geral.

4. Ao firmar a presente Convenção ou ao depositar o instrumento de ratificação ou de adesão, cada Estado notificará ao Secretário-Geral o signo distintivo escolhido para a circulação internacional dos veículos matriculados no dito Estado, de conformidade com o Anexo 3 da presente Convenção. Mediante outra notificação dirigida ao Secretário-Geral, todo Estado poderá mudar um signo distintivo anteriormente escolhido.

ARTIGO 46

1. Todo Estado poderá, no momento da assinatura, da ratificação ou da adesão, ou em qualquer outro momento ulterior, declarar mediante notificação dirigida ao Secretário- Geral que a Convenção será aplicável a todos ou a qualquer dos territórios por cujas relações internacionais é responsável. A Convenção será aplicável ao território ou aos territórios indicados na notificação 30 (trinta) dias depois da data em que o Secretário- Geral haja recebido dita notificação, ou na data da entrada em vigor da Convenção com respeito ao Estado que faça a notificação, se esta data for posterior à precedente.

2. Todo Estado que haja feito uma declaração de conformidade com o parágrafo 1 do presente Artigo poderá declarar em qualquer momento posterior, mediante notificação dirigida ao Secretário- Geral, que a Convenção deixará de aplicar- se a dito território 1 (um) ano depois da data em que o Secretário - Geral tenha recebido a notificação.

3. Todo Estado que fizer a notificação a que se refere o parágrafo 1 do presente Artigo deverá notificar ao Secretário- Geral o signo ou os signos distintivos escolhidos para a circulação internacional de veículos matriculados no território ou territórios de que se trate, de conformidade com o Anexo 3 da presente Convenção. Mediante outra notificação dirigida ao Secretário- Geral, todo Estado poderá mudar um signo distintivo anteriormente escolhido.

ARTIGO 47

1. A presente Convenção entrará em vigor 12 (doze) meses após a data de depósito do 15º (décimo quinto) instrumento de ratificação ou de adesão.

2. Com respeito a cada um dos Estados que a ratifiquem ou que a ela adiram depois de depósito do 15º (décimo quinto) instrumento de ratificação ou adesão, a Convenção entrará em vigor 12 (doze) meses após a data de depósito pelo dito Estado de seu instrumento de ratificação ou de adesão.

ARTIGO 48

Uma vez em vigor, a presente Convenção revogará e substituirá, nas relações entre as Partes Contratantes, a Convenção Internacional relativa à circulação de veículos automotores, firmadas em Paris a 24 de abril de 1926, bem como a Convenção Interamericana sobre a regulamentação do trânsito automotor aberta à assinatura em Washington a 15 de dezembro de 1943 e a Convenção sobre circulação rodoviária aberta à assinatura em Genebra a 19 de dezembro de 1949.

ARTIGO 49

1. Transcorrido 1 (um) ano da entrada em vigor da presente Convenção, toda Parte Contratante poderá propor uma ou mais emendas à mesma. O texto de qualquer emenda que se proponha, acompanhado de uma exposição de motivos, será transmitida ao Secretário- Geral, que a distribuirá a todas as Partes Contratantes. As Partes Contratantes poderão comunicar- lhe num prazo de 12 (doze) meses a partir da data dessa distribuição:

a) se aceitam a emenda;

b) se rejeitam a emenda; ou

c) se desejam que se convoque uma conferência para examinar a emenda.

O Secretário- Geral transmitirá igualmente o texto da emenda proposta a todos os demais Estados a que se refere o parágrafo 1, do Artigo 45, da presente Convenção.

2.

a) toda emenda que se proponha ou se distribua de conformidade com o parágrafo anterior será considerada aceita se, no prazo de 12 (doze) meses mencionado no parágrafo anterior, menos de 1/3 (um terço) das Partes Contratantes comunicarem ao Secretário- Geral que rejeitam a emenda ou que desejam que se convoque uma conferência para examiná- la. O Secretário- Geral notificará a todas as Partes Contratantes toda aceitação ou toda não- aceitação da emenda proposta e toda petição de que se convoque uma conferência para examiná- la. Se o número total de não- aceitações e petições recebidas durante o prazo especificado de 12 (doze) meses for inferior a 1/3 (um terço) do número

total das Partes Contratantes, o Secretário- Geral notificará a todas as Partes Contratantes que a emenda entrará em vigor 6 (meses) depois de haver expirado o prazo de 12 (doze) meses especificado no parágrafo anterior para todas as Partes Contratantes, exceto aquelas que durante o prazo especificado hajam rejeitado a emenda ou hajam solicitado a convocação de uma conferência para examiná-la;

b) toda Parte Contratante que durante o indicado prazo de 12 (doze) meses rejeitar uma emenda que se proponha, ou pedir que se convoque uma conferência para examiná-la, poderá, a qualquer momento depois de transcorrido o indicado prazo, notificar ao Secretário- Geral a aceitação da emenda, e o Secretário- Geral comunicará essa notificação a todas as demais Partes Contratantes. Com respeito à Parte Contratante que tenha feito essa notificação de aceitação, a emenda entrará em vigor 6 (seis) meses após seu recebimento pelo Secretário- Geral.

3. Se a emenda proposta não for aceita de conformidade com o parágrafo 2 do presente Artigo e se, dentro do prazo de 12 (doze) meses especificado no parágrafo 1 do presente Artigo, menos da metade do número total das Partes Contratantes houverem comunicado ao Secretário- Geral que rejeitam a emenda proposta, e se uma terça parte, pelo menos, do número total das Partes Contratantes, mas nunca menos de 10 (dez), houverem comunicado que a aceitam ou que desejam que se convoque uma conferência para examiná-la, o Secretário- Geral convocará uma Conferência para examinar a emenda ou qualquer outra proposta que se apresente de conformidade com o parágrafo 4 do presente Artigo.

4. Se uma conferência é convocada de conformidade com o parágrafo 3 do presente Artigo, o Secretário- Geral convidará para a mesma a todos os Estados que se refere o parágrafo 1 do Artigo 45. O Secretário- Geral pedirá a todos os Estados convidados à Conferência que, com pelo menos 6 (seis) meses de antecedência da data de abertura, lhe sejam enviadas todas as propostas, que desejarem que sejam examinadas pela Conferência além da emenda proposta, e comunicará essas propostas, pelo menos 3 (três) meses antes da data de abertura da Conferência, a todos os Estados convidados à mesma.

5.

a) toda emenda à presente Convenção será considerada aceita se for adotada por uma maioria de 2/3 (dois terços) dos Estados representados na Conferência, sempre que essa maioria incluir pelo menos 2/3 (dois terços) do número de Partes Contratantes representadas na Conferência. O Secretário- Geral notificará a todas as Partes Contratantes a adoção de emenda e esta entrará em vigor 12 (doze) meses depois da data de sua notificação com respeito às Partes Contratantes, salvo aquelas que, nesse prazo, hajam notificado ao Secretário- Geral que rejeitam a emenda.

b) toda Parte Contratante que haja rejeitado uma emenda durante esse prazo de 12 (doze) meses poderá, a qualquer momento, notificar ao Secretário- Geral que a aceita, e o Secretário- Geral comunicará essa notificação a todas as demais Partes Contratantes. Com respeito à Parte Contratante que haja notificado sua aceitação, a emenda entrará em vigor 6 (seis) meses depois que o Secretário- Geral haja recebido a notificação ou na data em que expire o mencionado prazo de 12 (doze) meses se esta data for posterior.

6. Se a emenda proposta não for considerada aceita, de conformidade com o parágrafo 2 do presente Artigo e se não forem satisfeitas as condições prescritas na parágrafo 3 do mesmo, para a convocação de uma conferência, a emenda proposta será considerada rejeitada.

ARTIGO 50

Toda Parte Contratante poderá denunciar a presente Convenção mediante notificação por escrito dirigida ao Secretário- Geral. A denúncia surtirá efeito 1 (um) ano depois da data de recebimento da notificação pelo Secretário- Geral.

ARTIGO 51

A presente Convenção deixará de vigorar se o número de Partes Contratantes for inferior a 5 (cinco) durante um período de 12 (doze) meses consecutivos.

ARTIGO 52

Toda controvérsia entre duas ou mais Partes Contratantes, com referência à interpretação ou aplicação da presente Convenção, que as Partes Contratantes não tenham podido resolver por meio de negociações ou de outro modo, poderá ser submetido, por solicitação de qualquer uma das Partes Contratantes interessadas, à Corte Internacional de Justiça para que a resolva.

ARTIGO 53

Nenhuma das disposições da presente Convenção poderá ser interpretada no sentido que proíba a uma Parte Contratante de tomar medidas, compatíveis com as disposições da Carta das Nações Unidas e limitadas às exigências da situação, que julgar necessárias para sua segurança externa ou interna.

ARTIGO 54

1. Todo Estado poderá, no momento de firmar a presente Convenção ou de depositar seu instrumento de ratificação ou de adesão, declarar que não se considera obrigado pelo Artigo 52 da presente Convenção.

As demais Partes Contratantes não estarão obrigadas pelo Artigo 52 com respeito a qualquer Parte Contratante que tenha feito essa declaração.

2. No momento de depositar seu instrumento de ratificação ou de adesão, todo Estado poderá declarar, mediante notificação dirigida ao Secretário- Geral que, para os efeitos da presente Convenção, assimila os ciclomotores às motocicletas alínea - n- do Artigo 1. Todo Estado poderá, em qualquer momento, mediante notificação dirigida ao Secretário- Geral, retirar sua declaração.

3. As declarações previstas no parágrafo 2 do presente Artigo surtirão efeito 6 (seis) meses depois da data em que o Secretário- Geral haja recebido sua notificação, ou na data em que entre em vigor a Convenção para o Estado que formule a declaração, se esta data for posterior à primeira.

4. Toda notificação de um signo distintivo anteriormente escolhido que se notifique de conformidade com o disposto no parágrafo 4 do Artigo 45 ou no parágrafo 3, do Artigo 46, da presente Convenção, surtirá efeito 3 (três) meses depois da data em que o Secretário- Geral haja recebido a notificação.

5. As reservas à presente Convenção e seus Anexos, com exceção da prevista no parágrafo 1 do presente Artigo, estarão autorizadas sob a condição de que sejam formuladas por escrito e, se foram formuladas antes de se haver depositado o instrumento de ratificação ou de adesão, sejam conformadas nesse documento. O Secretário- Geral comunicará essas reservas a todos os Estados a que se refere o parágrafo 1 do Artigo 45.

6. Toda Parte Contratante que haja formulado uma reserva ou feito uma declaração de conformidade com o parágrafo 1 ou 4 presente Artigo poderá retirá- la a qualquer momento mediante notificação dirigida ao Secretário- Geral.

7. Toda reserva formulada de conformidade com o parágrafo 5 do presente Artigo:

- a) modifica, para a Parte Contratante que a fizer, as disposições da Convenção a que a reserva se refere e na medida em que essa reserva afeta essas disposições;
- b) modifica essas disposições na mesma medida no que diz respeito às demais Partes Contratantes em suas relações com à Parte Contratante que haja feito a reserva.

ARTIGO 55

O Secretário- Geral, além das declarações, notificações e comunicações previstas nos Artigos 49 e 54 da presente Convenção, notificará a todos os Estados a que se refere o parágrafo 1 do Artigo 45 o seguinte:

- a) as assinaturas, ratificações e adesões de acordo com o disposto no Artigo 45;
- b) as notificações e declarações previstas no parágrafo 4 do Artigo 45 e no Artigo 46;
- c) as datas de entrada em vigor das emendas à presente Convenção em virtude do Artigo 47;

- d) as datas da entrada em vigor das emendas à presente Convenção de conformidade com os parágrafos 2 e 5 do Artigo 49;
- e) as denúncias conforme o previsto no Artigo 50;
- f) a revogação da presente Convenção de conformidade com o Artigo 51.

ARTIGO 56

O original da presente Convenção, feito em um só exemplar nas línguas inglesa, chinesa, espanhola, francesa e russa, sendo os 5 (cinco) textos igualmente autênticos, será depositado em poder do Secretário- Geral das Nações Unidas, que transmitirá uma cópia autenticada, conforme o original, a todos os Estados a que se refere o parágrafo 1, do Artigo 45 da presente Convenção.

Em testemunho do que, os Plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados para tal por seus respectivos governos, firmaram a presente Convenção.

Feita em Viena no oitavo dia de novembro do ano de mil novecentos e sessenta e oito. (segue a lista dos Estados Signatários).

Anexos:

Anexo 1

Exceções à Obrigação de Admitir em Circulação Internacional aos Veículos Automotores e aos Reboques

1. As Partes Contratantes poderão não admitir em seu território, em circulação internacional, automotores, reboques e conjuntos de veículos cujos pesos totais ou peso por eixo, ou cujas dimensões excedam dos limites fixados por sua legislação nacional para os veículos matriculados em seu território. As Partes Contratantes, em cujos territórios ocorra uma circulação internacional de veículos pesados, procurarão realizar acordos regionais que permitam, em circulação internacional, o acesso às vias da região, com exceção das de características técnicas limitadas, dos veículos e conjuntos de veículos cujos pesos e dimensões não excedam das cifras fixadas por esses acordos.
2. Para os efeitos do parágrafo 1 do presente Anexo, não se considerará como excedendo da largura máxima autorizada, a projeção que apresenta: a) os pneumáticos perto de seu ponto de contato com o solo, e as conexões dos indicadores de pressão dos pneumáticos; b) os dispositivos antiderrapante montados nas rodas; c) os espelhos retrovisores construídos de forma que com uma pressão moderada, se possa alterar sua posição em ambos os sentidos de tal maneira que já não ultrapassem da largura máxima autorizada; d) os indicadores de direção laterais e suas luzes de gabarito, sob a condição de que a saliência correspondente não exceda de alguns centímetros; e) os selos aduaneiros fixados sobre a carga e os dispositivos de segurança e proteção desses selos.
3. As Partes Contratantes poderão não admitir em seu território, em circulação internacional, os seguintes conjuntos de veículos na medida em que sua legislação nacional proíba a circulação de tais conjuntos:
 - a) motocicletas com reboque;
 - b) conjuntos constituídos de um automotor e vários reboques;
 - c) veículos articulados destinados ao transporte de pessoas.
4. As Partes Contratantes poderão não admitir em seu território, em circulação internacional, os automotores e os reboques aos quais se apliquem as exceções previstas no parágrafo 60, do Anexo 5, da presente Convenção.
5. As Partes Contratantes poderão não admitir em seu território, em circulação internacional, os ciclomotores e as motocicletas cujo condutor ou, se for o caso, cujo passageiro não estiver provido de um capacete de proteção.
6. As Partes Contratantes poderão exigir, para a admissão em seu território, em circulação internacional, de todo automotor que, não seja um ciclomotor de 2 (duas) rodas ou uma motocicleta de 2 (duas) rodas sem - side-car -, que esse automotor leve a bordo um

dispositivo descrito no parágrafo 56, do Anexo 5, da presente Convenção, destinado a em caso de imobilização na pista de rolamento da estrada anunciar o perigo que o veículo constitui.

7. As Partes Contratantes poderão exigir para a admissão em circulação internacional, por certas vias difíceis ou certas regiões de relevo difícil de seu território, de veículos automotores cujo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg (7.700 libras) que esses veículos automotores cumpram as prescrições da legislação nacional para a circulação nessas vias ou regiões aos veículos de mesmo peso máximo autorizado que ela matricule.

8. As Partes Contratantes poderão não admitir em circulação internacional sobre seu território, todo veículo automotor munido de luz baixa com focos assimétricos, se cada um desses focos não estiver regulado para o sentido da circulação em seu território.

9. As Partes Contratantes poderão não admitir em circulação internacional em seu território os veículos automotores ou reboques ligados a um veículo automotor que possua um sinal distintivo diferente daquele que esteja previsto para tais veículos no Artigo 37 da presente Convenção.

Anexo 2

Número de matrícula dos Automotores e dos Reboques em Circulação Internacional

1. O número de matrículas a que se referem os Artigos 35 e 36 da presente Convenção deverá estar composto de algarismos ou de algarismos e letras. Os algarismos deverão ser arábicos e as letras deverão ser maiúsculas de caracteres, mas em tal caso o número de matrícula deverá repetir-se em algarismos arábicos e letras maiúsculas de caracteres latinos.

2. O número de matrícula deverá estar composto e colocado de modo que seja legível de dia e com tempo claro desde uma distância mínima de 40 m (130 pés) por um observador situado na direção do eixo do veículo e estado este parado; não obstante, cada Parte Contratante para os veículos que matricule, poderá reduzir esta distância mínima de legibilidade, no caso das motocicletas e outras categorias especiais de automotores nas quais seja difícil dar aos números de matrícula dimensões suficientes para que sejam legíveis, a 40 m (130 pés).

3. Quando o número de matrícula estiver inscrito numa placa especial, esta deverá ser plana e fixar-se em posição vertical ou quase vertical, perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo. Quando o número for afixado ou pintado sobre o veículo, deverá ficar em uma superfície plana e vertical ou quase plano e vertical, perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo.

4. Sem prejuízo do disposto no parágrafo 5 do Artigo 32, a placa ou a superfície, sobre a qual se fixe ou se pinte o número de matrícula, ser de material refletor.

Anexo 3

Signo Distintivo dos Automotores e dos reboques em Circulação Internacional

1. O signo distintivo a que se refere o Artigo 37 da presente Convenção deverá estar composto de 1(um) a 3 (três) letras maiúsculas em caracteres latinos. As letras terão uma altura mínima de 0,08 m (3,1 polegadas) e a largura mínima de seus traços será de 0,01 (0,4 polegadas). As letras deverão estar pintadas no negro sobre um fundo branco de forma elíptica com o eixo maior em posição horizontal.

2. Quando o signo distintivo consistir de somente uma letra, o eixo maior da elipse poderá estar em posição vertical.

3. O signo distintivo de nacionalidade não deverá ir unido ao número de matrícula nem deverá estar colocado de tal maneira que possa confundir-se com este último ou prejudicar sua legibilidade.

4. Nas motocicletas e seus reboques as dimensões mínimas dos eixos da elipse serão 0,175 m (6,9 polegadas) e 0,115m (4,5 polegadas). Nos demais automotores e seus

reboques, as dimensões mínimas dos eixos da elipse serão:

- a) 0,24 m (9,4 polegadas) e 0,145 m (5,7 polegadas) se o signo distintivo constar de 3 (três) letras;
- b) 0,175 m (6,9 polegadas) e 0,115 m (4,5 polegadas) se o signo distintivo constar de menos de 3 (três) letras.

5. As disposições do parágrafo 3 do Anexo 2 se aplicarão à colocação do signo distintivo nos veículos.

Anexo 4

Marcas de Identificação dos Automotores e seus Reboques em Circulação Internacional

1. As marcas de identificação compreenderão:

a) para os automotores:

- (i) o nome ou a marca do produtor do veículo;
- (ii) no chassi ou, na falta de chassi, na carroçaria, o número de fabricação ou número de série da produção;
- (iii) no motor, o número de fabricação do motor, se o produtor nele o colocar.

b) para os reboques, as indicações mencionadas nos incisos I e II supra;

c) para os ciclomotores, a indicação da cilindrada e as siglas - CM- .

2. As marcas mencionadas no parágrafo 1 do presente Anexo deverão estar em lugares acessíveis e ser facilmente legíveis; além do mais, deverão ser de difícil modificação ou supressão. As letras e os números incluídos nas marcas figurarão unicamente em caracteres latinos ou em letra cursiva chamada inglesa, e em algarismos arábicos, ou aparecerão repetidos dessa maneira.

Anexo 5

Condições Técnicas Relativas aos Automotores e aos Reboques

1. As Partes Contratantes que, de conformidade com o Artigo 1, alínea - n -, da presente Convenção, hajam declarado que desejam assimilar às motocicletas os veículos de 3 (três) rodas cuja tara não exceda de 400 kg (900 libras) deverão submeter estes últimos às disposições do presente Anexo relativas tanto às motocicletas como aos automotores.

2. Para os efeitos do presente Anexo, o termo - reboque - se aplica unicamente aos reboques destinados a ser engatados a um automotor.

3. Sem prejuízo do disposto na alínea - a -, do parágrafo 2, do Artigo 3, da presente Convenção, toda Parte Contratante poderá impor prescrições que completam as disposições do presente Anexo, ou sejam mais restritas, para os automotores que matricule e para os reboques que admita em circulação, de conformidade com a sua legislação nacional.

CAPÍTULO I

Freios

4. Para os efeitos do presente Artigo:

a) por - rodas de um eixo - entende-se as rodas simétricas ou quase simétricas, com relação ao plano longitudinal médio do veículo, mesmo que não estejam situadas no mesmo eixo (o eixo em tandem equivalente a 2 (dois) eixos);

b) por - freio de serviço - entende-se o que se utiliza normalmente para diminuir a marcha do veículo e pará-lo;

c) por - freio de estacionamento - entende-se o que se utiliza para manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, quando este se encontra desengatado;

d) por - freio de segurança - entende-se o dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo e pará-lo no caso de falta do freio de serviço.

A) Freio dos Automotores, com Exceção das Motocicletas:

5. Todo automotor, com exceção da motocicleta, deverá estar provido de freios que possam ser facilmente acionados pelo condutor, desde seu assentamento. Tais freios devem poder efetuar as 3 (três) seguintes funções de frenagem:

- a) freio de serviço, que permita diminuir a marcha do veículo e pará-lo de modo seguro, rápido e eficaz, quaisquer que sejam as condições de carga e o declive ou aclive da pista por onde circule;
- b) freio de estacionamento, que permite manter imóvel o veículo, quaisquer que sejam as condições de carga, num declive ou aclive de 16% (dezesesseis por cento), ficando as superfícies ativas do freio em posição de frear mediante um dispositivo de ação puramente mecânica;
- c) freio de segurança, que permita diminuir a marcha do veículo e pará-lo quaisquer que sejam as condições de carga, dentro de uma distância razoável, inclusive no caso em que falhe o freio de serviço.

6. Sem prejuízo do disposto no parágrafo 5 do presente Anexo, os dispositivos que assegurem as 3 (três) funções de freio (freio de serviço, freio de segurança e freio de estacionamento) poderão ter partes comuns; as combinações dos controles se permitirão unicamente no caso de existirem, pelo menos, dois controles distintos.

7. O freio de serviço deverá atuar sobre todas as rodas do veículo; não obstante, nos veículos que tenham mais de 2 (dois) eixos, as rodas de um deles poderá não possuir freios.

8. O freio de segurança deverá poder atuar pelo menos sobre uma roda de cada lado do plano longitudinal médio do veículo: a mesma disposição se aplicará ao freio de estacionamento.

9. O freio de serviço e o freio de estacionamento deverão atuar sobre superfícies de fricção unidas às rodas de modo permanente, por meio de peças suficientemente sólidas.

10. Nenhuma superfície de fricção poderá ficar desacoplada das rodas. Contudo, tal desacoplamento se admitirá para certas superfícies de fricção, sob a condição de que:

- a) sejam apenas momentâneo, por exemplo, durante uma mudança de marchas;
- b) não for possível sem a ação do condutor, quando se trata de freio de estacionamento; e
- c) continue sendo possível exercer a ação de freio com a eficácia prescrita, de acordo com as disposições do parágrafo 5 do presente Anexo, quando se trata de freio de serviço ou de freio de segurança.

B) Freio dos Reboques:

11. Sem prejuízo do disposto na alínea - c -, do parágrafo 17, do presente Anexo, todo reboque, com exceção dos reboques ligeiros, deverão estar providos dos freios seguintes:

- a) um freio de serviço que permita diminuir a marcha do veículo e pará-lo de modo seguro, rápido e eficaz, quaisquer que sejam as condições de carga e o declive ou aclive da pista por onde circule;
- b) um freio de estacionamento que permita manter o veículo imóvel quaisquer que sejam as condições de carga num declive ou aclive de 16% (dezesesseis por cento), ficando as superfícies ativas do freio em posição de frear mediante um dispositivo de ação puramente mecânica. Não se aplicará a presente disposição aos reboques que não possam ser desengatados do veículo- trator, sem ajuda de ferramentas, sempre que o conjunto de veículos cumpra as condições relativas ao freio de estacionamento.

12. Os dispositivos que assegurem as duas funções de freio (serviço e estacionamento) poderão ter partes comuns.

13. O freio de serviço deverá atuar sobre todas as rodas do reboque.

14. O freio de serviço deverá poder ser acionado pelo controle de freio de serviço do veículo- trator; não obstante, se o peso máximo autorizado do reboque não exceder de 3.500 kg (7.700 libras), o freio poderá ser tal que possa ser aplicado simplesmente,

durante a marcha, pela aproximação do reboque ao veículo-trator (freio por inércia).

15. O freio de serviço e o freio de estacionamento deverão atuar sobre superfície de fricção unidas às rodas de modo permanente por meio de peças suficientemente sólidas.

16. Os dispositivos de freio deverão ser tais que o reboque se detenha automaticamente em caso de ruptura do dispositivo de acoplamento durante a marcha. Contudo, estas disposições não se aplicarão aos reboques de um só eixo ou de 2 (dois) eixos que distem um do outro menos de 1 m (40 polegadas) com a condição de que seu peso máximo autorizado não exceda de 1.500 kg (3.300 libras) e, com exceção dos semi-reboques, e de que sejam providos além do dispositivo de acoplamento, do engate secundário previsto no parágrafo 58 do presente Anexo.

C) Freios dos Conjuntos de Veículos:

17. Além das disposições das partes - A - e - B- do presente Capítulo relativas aos veículos em separado (automotores e reboques), serão aplicadas aos conjuntos formados por tais veículos as seguintes normas:

- a) os dispositivos de freio de cada um dos veículos que formam o conjunto deverão ser compatíveis entre si;
- b) a ação do freio de serviço, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adequada entre os veículos acoplados;
- c) o peso máximo autorizado de um reboque não-provido de freio de serviço não poderá ser maior do que a metade da soma da tara do veículo-trator e do peso do condutor.

D) Freios das Motocicletas:

18.

- a) as motocicletas deverão estar providas de 2 (dois) dispositivos de freio, um dos quais deverá atuar, pelo menos, sobre a roda ou as rodas dianteiras; se um - side-car - for acoplado à motocicleta, não será obrigado a ter freio na roda do - side-car - . Estes dispositivos do freio deverão permitir diminuir a marcha da motocicleta e pará-la de modo seguro, rápido e eficaz, quaisquer que sejam as condições de carga e o declive ou a cive de da via que circule;
- b) além dos dispositivos previstos na alínea - a- do presente parágrafo as motocicletas que tenham 3 (três) rodas simétricas com relação ao plano longitudinal médio do veículo, deverão estar providas de um freio de estacionamento que reúna condições especificadas na alínea - b- , do parágrafo 5, do presente Anexo.

CAPÍTULO II

Luzes e Dispositivos Refletores

19. Para os efeitos do presente Capítulo:

- ◆ por - luz alta - (ou luz de estrada) entende-se a luz do veículo destinada a iluminar a via até uma grande distância diante do veículo;
- ◆ por - luz baixa - (luz de cruzamento) entende-se a luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodos injustificáveis aos condutores e outros usuários da via, venha em sentido contrário;
- ◆ por - luz de posição dianteira - entende-se a luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo visto de frente;
- ◆ por - luz de posição traseira - entende-se a luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo visto por trás;
- ◆ por - luz de freio - entende-se a luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontrem atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço;
- ◆ por - luz de neblina - entende-se a luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, neve, chuva forte, ou nuvens de pó;
- ◆ por - luz de marcha-à-ré - entende-se a luz do veículo destinada a iluminar a via atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando, ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha-à-ré;
- ◆ por - luz indicadora de direção - entende-se a luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda;

- ◆ por - dispositivo refletor - entende-se o dispositivo destinado a indicar a presença de um veículo pelo reflexo da luz emanada de uma fonte iluminadora alheia ao citado veículo, quando o observador se encontre perto da mesma fonte iluminadora;
- ◆ por - superfície iluminadora - entende-se, no que respeita às luzes, a superfície visível desde a qual se emite a luz e, no que diz respeito aos dispositivos refletores, a superfície visível desde a qual se reflete a luz.

20. As cores das lâmpadas mencionadas no presente Capítulo deverão na medida do possível, ajustar-se às definições que figuram no apêndice do presente Anexo.

21. Todo automotor, com exceção da motocicleta capaz de atingir no plano uma velocidade superior a 40 km (25 milhas) por hora, deverá estar provido de, pelo menos, um número par de luzes altas brancas ou de cor amarela seletiva fixadas na parte dianteira e que possam iluminar com eficácia a via de noite e com tempo claro, até uma distância de, no mínimo, 100 m (325 pés) à frente do veículo.

As bordas exteriores da superfície iluminadora das luzes altas (ou da estrada) não poderão estar, em nenhum caso, mais próximas das bordas externas do veículo do que as bordas externas das superfícies iluminadoras das luzes baixas (ou de cruzamento).

22. Todo automotor, com exceção das motocicletas, capazes de atingir no plano uma velocidade superior a 10 km (6 milhas) por hora deverá estar provido de 2 (duas) luzes baixas brancas, ou de cor amarela seletiva, fixadas na parte dianteira e que possam iluminar com eficácia a via de noite e com tempo claro, até uma distância de pelo menos 40 m (130 pés) à frente do veículo. A cada lado, o ponto da superfície iluminadora mais distanciado do plano longitudinal médio do veículo, não deverá achar-se a mais de 0,40 m (16 polegadas) da borda externa do veículo. Um automotor não estará provido de mais de 2 (duas) luzes baixas, que deverão estar reguladas de forma que se ajustem à definição do parágrafo 19 do presente Anexo.

23. Todo automotor, com exceção das motocicletas de 2 (duas) rodas sem - side-car - estará provido de 2 (duas) luzes de posição brancas, fixadas na parte dianteira; contudo, o amarelo seletivo poderá ser utilizado para as luzes baixas que emitam raios de luz amarela seletiva. Estas luzes de posição dianteiras, quando forem as únicas luzes acesas na parte dianteira do veículo, deverão, ser visíveis, de noite e com o tempo claro, desde uma distância de pelo menos 300 m (1.000 pés) sem ofuscar ou causar incômodos injustificáveis aos demais usuários da via.

A cada lado, o ponto da superfície iluminadora mais distanciado do plano longitudinal médio do veículo não deverá encontrar-se a mais de 0,40 m (16 polegadas) das bordas externas do veículo.

24.

a) todo automotor, com exceção das motocicletas de 2 (duas) rodas sem - side car - , estará provido em sua parte traseira de um número par de luzes vermelhas, de posição, visíveis, de noite e com tempo claro, a uma distância mínima de 300 m (1.000 pés) sem ofuscar nem causar incômodos aos demais usuários da via. A cada lado, o ponto da superfície iluminadora mais distanciado do plano longitudinal médio do veículo não se encontrará mais de 0,40 m (16 polegadas) das bordas externas do veículo;

b) todo reboque deverá estar munido, em sua parte traseira, de um número par de luzes de posição vermelhas visíveis, de noite e com tempo claro, a uma distância mínima de 300 m (1000 pés) sem ofuscar ou causar inconvenientes injustificáveis aos demais usuários da via. A cada lado, o ponto de superfície iluminadora mais distanciado do plano longitudinal médio do veículo não se encontrará a mais de 0,40 m (16 polegadas) das bordas externas do reboque. Não obstante, os reboques cuja largura total não exceda de 0,80 m (32 polegadas) poderão estar providos apenas de uma dessas luzes, sempre que sejam engatados a uma motocicleta de 2 (duas) rodas sem - side car - .

25. Todo automotor ou reboque, que na parte traseira levar um número de matrícula, estará provido de um dispositivo de iluminação desse número de modo que este, quando iluminado pelo dispositivo, seja legível, de noite e em condições normais, estando o veículo parado a uma distância mínima de 20 m (65 pés) atrás do veículo. Não obstante, toda Parte Contratante poderá reduzir esta distância mínima de legibilidade de noite, na

mesma proporção e com referência aos mesmos veículos para os quais se haja reduzido a distância mínima de legibilidade de dia pela aplicação do parágrafo 2, do Anexo 2, da presente Convenção.

26. Em todo automotor, incluídas as motocicletas, e em todo conjunto constituído por um veículo automotor e um ou vários reboques, as conexões elétricas deverão estar dispostas de modo que as luzes altas, as luzes baixas, as luzes de neblina, as luzes de posição dianteiras do automotor e o dispositivo de iluminação mencionado no parágrafo 25 do presente Anexo não possam acender-se a menos que se acendam as luzes traseiras de posição do extremo posterior do veículo ou conjunto de veículos.

Contudo, esta disposição não se aplicará às luzes altas ou baixas, quando estas forem utilizadas para a produção de sinal ótico mencionado no parágrafo 5, do Artigo 33, da presente Convenção. Além do mais, as conexões elétricas estarão dispostas de modo que as luzes de posição dianteiras do automotor estejam sempre acesas quando também estiverem as luzes altas, as luzes baixas ou as luzes de neblina.

27. Todo automotor, com exceção das motocicletas de 2 (duas) rodas sem - side car - estará provido de, pelo menos, 2 (dois) dispositivos refletores vermelhos de forma não-triangular fixados na parte traseira. A cada lado, o ponto da superfície iluminadora mais distante do plano longitudinal médio do veículo não deverá encontrar-se a mais de 0,40 m (16 polegadas) da borda externa do veículo.

Os dispositivos refletores deverão ser visíveis, à noite e com tempo claro, para o condutor de um veículo desde a distância mínima de 150 m (550 pés) quando iluminados pela luz alta do citado veículo.

28. Todo reboque estará provido de, pelo menos, 2 (dois) dispositivos refletores vermelhos, situados na parte traseira. Estes dispositivos terão a forma de um triângulo equilátero com vértice dirigido para cima e um dos lados horizontal, e cujos lados tenham 0,15 m (6 polegadas), como mínimo, e 0,20 m (8 polegadas) como máximo; no interior do triângulo não haverá nenhuma luz de sinalização. Estes dispositivos refletores cumprirão as condições de visibilidade fixadas no parágrafo 27 do presente Anexo. De cada lado, o ponto da superfície iluminadora mais distante do plano longitudinal médio do reboque não deverá encontrar-se com mais de 0,40 m (16 polegadas) das bordas externas do reboque. Não obstante, os reboques cuja largura total não exceda de 0,80 m (32 polegadas) poderão estar providos de apenas um dispositivo refletor, se estiverem engatados a uma motocicleta de 2 (duas) rodas sem - side car - .

29. Todo reboque estará provido em sua parte dianteira de 2 (dois) dispositivos refletores de cor branca, de forma não-triangular; estes dispositivos reunirão as condições de posição e de visibilidade fixadas no parágrafo 27 do presente Anexo.

30. Um reboque estará provido, em sua parte dianteira, de 2 (duas) luzes de posição de cor branca quando sua largura exceder de 1,60 m (5 pés e 4 polegadas). Essas luzes de posição dianteiras deverão estar situadas o mais próximo possível das bordas externas do reboque e, em qualquer caso, de tal maneira que o ponto das superfícies iluminadoras mais distantes do plano longitudinal médio, do reboque estejam, no máximo, a 0,15 m (6 polegadas) das bordas externas.

31. Com exceção das motocicletas de 2 (duas) rodas com ou sem - side car - , todo automotor capaz de atingir no plano uma velocidade superior a 25 km (15 milhas) por hora deverá estar provido, na parte posterior, de 2 (duas) luzes de freio, de cor vermelha, cuja intensidade seja consideravelmente superior à das luzes de posição traseiras. A mesma disposição será aplicada a todo reboque colocado ao final de um conjunto de veículos; não obstante , a luz de freio não será obrigatória nos pequenos reboques cujas dimensões sejam tais que não impeçam que sejam vistas as luzes de freio do veículo- trator.

32. Com ressalva da possibilidade de que as Partes Contratantes que, de conformidade com o disposto no parágrafo 2, do Artigo 54, da Convenção, hajam feito uma declaração assimilando os ciclomotores às motocicletas, poderão dispensar os ciclomotores de todas ou de parte das obrigações, a seguir mencionadas:

a) toda motocicleta de 2 (duas) rodas com ou sem - side car - estará provida de uma luz baixa que satisfaça as condições de cor e visibilidade fixadas no parágrafo 22 do presente

Anexo;

- b) toda motocicleta de 2 (duas) rodas com ou sem - side car - , capaz de exceder, no plano, uma velocidade de 40 km (25 milhas) por hora estará provida de, além de uma luz baixa, de pelo menos uma luz alta que satisfaça as condições de cor e visibilidade fixadas na parágrafo 21 do presente Anexo. Se uma motocicleta estiver provida de mais de uma luz alta, estas luzes guardarão entre si a distância mais curta possível;
- c) uma motocicleta de 2 (duas) rodas com ou sem - side car - não levará mais de uma luz baixa, nem mais de 2 (duas) luzes altas.

33. Toda motocicleta de 2 (duas) rodas sem - side car - poderá estar provida em sua parte dianteira, de 1 (uma) ou 2 (duas) luzes de posição que satisfaçam as condições de cor e de visibilidade fixadas no parágrafo 23 do presente Anexo. Se esta motocicleta levar 2 (duas) luzes de posição dianteiras, estas estarão o mais próximo possível uma da outra. Uma motocicleta de 2 (duas) rodas sem - side car - não deverá levar mais de 2 (duas) luzes de posição dianteiras.

34. Toda motocicleta de 2 (duas) rodas sem - side car - deverá estar provida, em sua parte traseira, de uma luz de posição que satisfaça as condições de cor e visibilidade fixadas na alínea - a - , do parágrafo 24, do presente Anexo.

35. Toda motocicleta de 2 (duas) rodas sem - side car - deverá estar provida, em sua parte traseira, de um dispositivo refletor que satisfaça as condições de cor e de visibilidade fixadas no parágrafo 27 do presente Anexo.

36. Com ressalva de que as Partes Contratantes que, de conformidade com o parágrafo 2, do Artigo 54, da presente Convenção, hajam feito de uma declaração assimilando os ciclomotores às motocicletas, possam dispensar destas obrigações os ciclomotores de 2 (duas) rodas, com ou sem - side car - toda motocicleta de 2 (duas) rodas com ou sem - side car - deverá estar provida de uma luz de freio que satisfaça as condições fixadas na parágrafo 31 do presente Anexo.

37. Sem prejuízo das disposições relativas às luzes e dispositivos exigidos para as motocicletas de 2 (duas) rodas sem - side car - todo - side car - engatado a uma motocicleta de 2 (duas) rodas, deverá estar provido, na parte dianteira, de uma luz de posição que satisfaça as condições de cor e de visibilidade fixadas no parágrafo 23 do presente Anexo e, em sua parte traseira, de uma luz de posição que satisfaça as condições de cor e visibilidade fixadas no parágrafo 27 do presente Anexo. As conexões elétricas deverão estar dispostas de modo que a luz de posição dianteira e a luz de posição traseira da motocicleta. Em qualquer caso, o - side car - não estará provido de luzes altas nem de luzes baixas.

38. Os automotores de 3 (três) rodas simétricas com relação ao plano longitudinal médio do veículo, assimilados às motocicletas conforme o Artigo 1, alínea - n- , da Convenção, estarão providos dos dispositivos prescritos nos parágrafos 21, 22, 23, 24.a, 27 e 31 do presente Anexo. Não obstante, quando a largura desses veículos não exceder de 1,30 m (4 pés e 3 polegadas), uma só luz alta e uma só luz baixa serão suficientes. As disposições relativas à distância da superfície iluminadora em relação com as bordas externas do veículo não serão aplicáveis neste caso.

39. Todo veículo automotor, com exceção daqueles cujo condutor possa indicar com o braço as mudanças de direção em forma visível, de qualquer ângulo, aos demais usuários da via, deverá estar provido de luzes indicadoras de direção de cor amarela, fixas e intermitentes, colocadas por pares no veículo e visível, de dia e de noite, pelos usuários da via aos quais interesse o movimento do veículo. As luzes intermitentes deverão ter uma frequência de 90 (noventa) cintilações por minuto, com uma tolerância de + ou - 30.

40. Quando um veículo automotor que não for uma motocicleta de 2 (duas) rodas, com ou sem - side car - , estiver provido de luzes de neblina, estas deverão ser brancas ou de cor amarela seletiva, deverão ser 2 (duas) e deverão estar colocadas de modo que nenhum ponto de sua superfície iluminadora se encontre acima do ponto mais alto da superfície iluminadora das luzes baixas, e, que, de cada lado, o ponto da superfície iluminadora mais distante do plano longitudinal médio do veículo não se encontre a mais de 0,40 m (16

polegadas) das bordas externas do veículo.

41. Nenhuma luz de marcha-à-ré deverá ofuscar ou incomodar outros usuários da via pública. Quando um veículo automotor estiver provido de uma luz desta natureza, esta deverá ser de cor branca, amarela, ou amarela seletiva, o comando de ligação dessa luz deverá ser de tal maneira que a luz não se possa acender, senão quando o dispositivo de marcha-à-ré estiver engatado.

42. Nenhuma luz, com exceção das luzes indicadoras de direção instalada em um veículo automotor ou em um reboque, deverá ser intermitente, salvo as que se usem de conformidade com a legislação nacional das Partes Contratantes para assinalar os veículos ou conjunto de veículos que não estejam obrigados a respeitar as regras gerais de trânsito ou cuja presença na via imponha precauções especiais aos demais usuários, especialmente os veículos prioritários, os comboios, os veículos de dimensões excepcionais e os veículos ou máquinas de construção ou de conservação das vias públicas. Não obstante, as Partes Contratantes poderão autorizar ou dispor que algumas luzes de cor diferente do vermelho sejam acesas em sua totalidade ou em parte, em forma intermitente para indicar perigo particular que momentaneamente o veículo possa construir.

43. Para a aplicação dos dispositivos do presente Anexo:

a) toda combinação de 2 (duas) ou mais luzes, idênticas ou não, mas que tenham a mesma função e a mesma cor, se considerará como 1 (uma) só luz, quando as projeções das superfícies iluminadoras sobre um plano vertical perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo ocuparem pelo menos 50%, da superfície do menor retângulo circunscrito às projeções das referidas superfícies iluminadoras;

b) 1 (uma) só superfície iluminadora, que tenha forma de faixa, será considerada como 2 (duas), ou como um número par de luzes, sempre que estiver situada simetricamente com relação ao plano longitudinal médio do veículo e que se estenda pelo menos até uma distância de 0,40 m (16 polegadas) da borda exterior do veículo e que tenha um comprimento mínimo de 0,80 m (32 polegadas). A iluminação da citada superfície deverá ser assegurada por, pelo menos duas fontes luminosas situadas o mais próximo possível de suas bordas extremas. A superfície iluminadora poderá consistir de certos números de elementos dispostos de modo que as projeções de superfície iluminadoras dos distintos elementos sobre um plano vertical perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo ocupem pelo menos 50% (cinquenta por cento) da superfície do menor retângulo circunscrito às projeções das citadas superfícies iluminadoras dos elementos.

44. Em um só veículo, as luzes que tenham a mesma função e estejam orientadas na mesma direção, deverão ser da mesma cor. As luzes e os dispositivos refletores cujo número seja par, deverão estar situados simetricamente com relação ao plano longitudinal médio do veículo, exceto nos veículos cuja forma externa seja assimétrica. As luzes de cada par deverão ter basicamente a mesma intensidade.

45. Poder-se-á agrupar ou incorporar em um mesmo dispositivo luzes de natureza diferente e, obedecendo ao disposto em outros parágrafo do presente Capítulo, luzes e dispositivos refletores, sempre que cada uma dessas luzes e desses dispositivos refletores se ajustem às disposições pertinentes do presente Anexo.

CAPÍTULO III

Outras Disposições

Mecanismo de Direção

46. Todo veículo automotor deverá estar provido de um mecanismo de direção resistente que permita ao condutor mudar a direção de seu veículo com facilidade, rapidez e segurança.

Espelho Retrovisor

47. Todo veículo automotor, com exceção das motocicletas de 2 (duas) rodas com ou sem - side car -, deverá estar provido de 1 (um) ou vários espelhos retrovisores; o número, dimensões e disposição desses espelhos retrovisores deverão ser tais que permitam ver a circulação atrás de seu veículo.

Sinais Acústicos

48. Todo veículo automotor deverá estar provido de, pelo menos, um aparato para produzir sinais acústicos de suficiente intensidade. O som emitido pelo aparato deverá ser contínuo, uniforme e não-estridente. Os veículos prioritários e os veículos de serviço público para o transporte de pessoas poderão levar aparatos suplementares para produzir sinais acústicos, não-sujeitos a estas exigências.

Limpador de Pára- Brisa

49. Todo veículo automotor que tenha pára-brisa de dimensões e forma tais que o condutor não possa ver normalmente a via adiante, estando em seu assento, a não ser através dos elementos transparentes dos pára-brisas, deverá estar provido de, pelo menos, 1 (um) limpador de pára-brisa eficaz e resistente, colocado em posição adequada, cujo funcionamento não requeira a intervenção constante do condutor.

Lavador do Pára- Brisa

50. Todo veículo automotor que estiver provido de pelo menos 1 (um) limpador de pára-brisa deverá levar igualmente um lavador de pára-brisa.

Pára- Brisa e Vidros

51. Em todo automotor e reboque:

- a) as substâncias transparentes que constituam elementos de parede exterior do veículo, incluindo o pára-brisa, ou de parede interior de separação, deverão ser tais que, em caso de ruptura, o perigo de lesões corporais fique reduzido ao mínimo possível;
- b) os vidros do pára-brisa deverão ser feitos de uma substância cuja transparência não se altere e deverão ser fabricados de tal maneira que não deformem sensivelmente os objetos vistos através deles e que, em caso de ruptura, o condutor possa continuar vendo a via com suficiente clareza.

Dispositivos de Marcha- à- Ré

52. Todo veículo automotor deverá estar provido de um dispositivo de marcha-à-ré manobrável desde o lugar que ocupe o condutor. Não obstante, este dispositivo só será obrigatório para as motocicletas e para os automotores de 3 (três) rodas simétricas, com relação ao plano longitudinal médio do veículo, se seu peso máximo autorizado exceder de 400 kg (900 libras).

Silenciador

53. Todo motor térmico de propulsão de um veículo automotor, deverá estar provido de um eficaz dispositivo silenciador do escape; este dispositivo deverá ser tal, que não possa ser desconectado pelo condutor, desde seu assento.

Pneumáticos

54. As rodas de todos os veículos automotores e de seus reboques deverão estar providas de pneumáticos e o estado dos mesmos deverá ser tal que a segurança fique garantida, incluída a aderência, mesmo sobre pavimentação molhada. Não obstante, a presente disposição não poderá impedir que as Partes Contratantes autorizem a utilização de dispositivos que apresentem resultados pelo menos equivalentes aos obtidos com os pneumáticos.

Velocímetro

55. Todo veículo automotor capaz de desenvolver no plano uma velocidade superior a 40 km (25 milhas) por hora, deverá estar provido de um velocímetro. Não obstante, qualquer Parte Contratante poderá dispensar dessa obrigação a certas categorias de motocicletas e outros veículos leves.

Dispositivos de Sinalização a Bordo dos Veículos Automotores

56. O dispositivo a que se refere o parágrafo 5 do Artigo 23 e o parágrafo 6, do Anexo 1, da presente Convenção, consistirá:

- a) de uma placa em forma de triângulo equilátero de 0,40 m (16 polegadas) de lado, como medidas mínimas, com bordas vermelhas de 0,05 m (2 polegadas) de largura, pelo menos, e fundo vazado ou de cor clara; as bordas vermelhas deverão estar iluminadas por transparência ou estar providas de uma faixa refletora; a placa deverá ser tal que possa colocar-se em posição vertical estável;

b) de qualquer outro dispositivo de igual eficácia, previsto pela legislação do Estado onde o veículo for matriculado.

Dispositivo Contra Roubo

57. Todo veículo automotor deverá estar provido de um dispositivo contra roubo que permita, a partir do momento em que se deixa estacionado o veículo, bloquear ou impedir o funcionamento de uma parte essencial do próprio veículo.

Dispositivos de Engate dos Reboques Ligeiros

58. Com exceção dos semi-reboques, os reboques que não forem providos de freio automático, a que se refere o parágrafo 16 do presente Anexo, deverão estar providos, além de um dispositivo de acoplamento, de um engate auxiliar (corrente, cabo, etc.) que, em caso de ruptura daquele limite o deslocamento lateral do reboque, e possa impedir a barra de engate de tocar o solo.

Disposições Gerais

59.

- a) na medida do possível, as partes mecânicas e a equipagem do veículo automotor não deverão oferecer riscos de incêndio ou de explosão; tão pouco deverão produzir gases nocivos, fumaças negras, odores nem ruídos excessivos;
- b) na medida do possível, o dispositivo de ignição de alta tensão de um veículo automotor não deverá causar grandes incômodos pela emissão excessiva de radiointerferência;
- c) todo veículo automotor deverá ser construído de tal maneira que, para a frente, para a direita e para a esquerda, o campo de visibilidade do condutor seja suficiente para que possa dirigir com segurança;
- d) na medida do possível, os automotores e os reboques deverão estar construídos e equipados de maneira que se reduza, para seus ocupantes e para os demais usuários da via, o perigo em caso de acidente. Em particular, não deverá ter, nem no interior nem no exterior, nenhum adorno ou outro objeto com arestas ou saliências desnecessárias, que possa construir perigo para os ocupantes e para os demais usuários da via.

CAPÍTULO IV

Exceções

60. No plano nacional toda Parte Contratante poderá não aplicar as disposições do presente Anexo com referência:

- a) aos automotores e aos reboques que por construção não possam desenvolver no plano uma velocidade superior a 25 km (15 milhas) por hora ou para aqueles aos quais a legislação nacional limite a velocidade a 25 km por hora;
- b) aos veículos de inválidos, isto é, os pequenos automotores especialmente projetados e construídos - e não apenas adaptados para o uso de pessoas que padeçam de algum defeito ou incapacidade física e que só são normalmente utilizados por essas pessoas;
- c) aos veículos destinados à experiência, que tenham por objeto acompanhar os progressos técnicos e aumentar a segurança;
- d) aos veículos de forma e tipo peculiares, ou que sejam utilizados para fins especiais em condições particulares.

61. Além do mais, toda Parte Contratante poderá não aplicar as disposições do presente Anexo aos veículos que matricule e possam transitar em circulação internacional:

- a) autorizado a cor amarelo-âmbar para as luzes de posição a que se referem os parágrafos 23 e 30 do presente Anexo e para os dispositivos refletores mencionados no parágrafo 29 do presente Anexo;
- b) autorizado a cor vermelha para as luzes indicadoras de direção, mencionadas no parágrafo 39 do presente Anexo, situadas na parte traseira do veículo;
- c) autorizado a cor vermelha para as luzes, mencionadas na última frase do parágrafo 42 do presente Anexo, situadas na parte traseira do veículo;
- d) no que se refere à posição das luzes, nos veículos de uso especializado cuja forma exterior não permita aplicar as presentes disposições, sem recorrer a sistemas de fixação que possam ser facilmente danificados ou arrancados;
- e) autorizado o emprego de um número ímpar, superior a 2 (dois), de luzes altas, nos automotores que matricule; e
- f) para os reboques que sirvam para o transporte de coisas cujo comprimento exceda do

espaço destinado às cargas (troncos de árvores, tubos, etc.) e que, em marcha, não estejam engatados ao veículo- trator mas somente unidos a ele pela carga.

CAPÍTULO V

Disposições Transitórias

62. Os veículos automotores matriculados pela primeira vez e os reboques postos em circulação no território de uma Parte Contratante, antes da entrada em vigor da presente Convenção, ou dentro dos 2 (dois) anos seguintes à entrada em vigor, não estarão submetidos às disposições do presente Anexo, sempre que satisfizerem os requisitos das Partes I, II, III, do Anexo 6, da Convenção de 1949, sobre a circulação rodoviária.

APÊNDICE

Definição dos filtros de cor obtenção das cores mencionadas no presente anexo (coordenadas tricromáticas)

Vermelho

{limite com amarelo..... $y \leq 0,335$
{limite com púrpura (1)..... $z \leq 0,008$
{limite com azul..... $x \geq 0,310$
{limite com amarelo..... $x \leq 0,500$

Branco

{limite com verde..... $y \leq 0,150 + 0,640 x$
{limite com verde..... $y \leq 0,440$
{limite com púrpura..... $y \geq 0,050 + 0,750 x$
{limite com vermelho..... $y \geq 0,382$
{limite com amarelo (1)..... $y \leq 0,492$

Amarelo

{limite com vermelho (1)..... $y \geq 0,398$
{limite com branco (1)..... $z \leq 0,007$
{limite com vermelho (1)..... $y \geq 0,138 + 0,580 x$

Amarelo Seletivo (3)

{limite com verde (1)..... $y \leq 1,29 x - 0,100$
{limite com branco (1)..... $y \geq - x + 0,996$
{limite com valor espectral (1)..... $y \leq - x + 0,992$

Para comprovar as características colorimétricas destes filtros deve-se empregar uma fonte de luz branca com uma temperatura de 2.854° K (correspondente ao iluminador - A - da Comissão Internacional de Iluminação (CIE).

- (1) Nestes casos foram adotados limites diferentes dos recomendados pela CIE porque a voltagem de alimentação nos terminais das lâmpadas de que vão providas as luzes varia consideravelmente.
- (2) Aplica-se à cor dos sinais de automotores chamadas normalmente antes de - laranja - ou - amarelo-laranja - . Correspondente a uma parte específica da zona do - amarelo - do triângulo de cores da CIE.
- (3) Aplicável somente às - luzes de cruzamento - . No caso particular de luzes de neblina. Considera-se satisfatória a seletividade da cor quando o valor de pureza seja equivalente pelo menos a 0,820 e o limite com o branco. $Y \geq - X + 0,966$, sendo então $Y \geq - X + 0,940$ e $Y = 0,440$.

Anexo 6

Habilitação Nacional para Dirigir

1. O documento nacional da habilitação para dirigir será constituído de uma folha de formato A-7 (74 x 105 mm - 2,91 x 4,13 polegadas) ou por uma folha de formato duplo (148 x 105 mm - 5,82 x 4,13 polegadas) ou tríplice (222 x 105 mm - 8,78 x 4,13 polegadas) que possa ajustar-se ao formato A-7. Será de cor rosa.

2. O documento de habilitação deverá estar impresso no idioma ou idiomas prescritos pela autoridade que o expeça, ou que autorize sua expedição; não obstante, levará em francês

o título - Permis de conduire), acompanhado ou não do título em outros idiomas.

3. As indicações que apareçam no documento de habilitação, manuscritas ou mecanografadas, figurarão em caracteres latinos ou em cursiva chamada inglesa, unicamente, ou aparecerão repetidas dessa maneira.

4. Duas das páginas do documento de habilitação se ajustarão às páginas modelos ns. 1 e 2 que figuram mais adiante. Com a condição de que não se modifique a definição das categorias - A - , - B - , - C - , - D - e - E - , tendo em mente o parágrafo 4, do Artigo 41, da presente Convenção, nem suas letras de referência nem o essencial das menções relativas à identidade do titular do documento de habilitação, considerar-se-á atendida esta disposição mesmo que hajam sido introduzidas, em comparação com esses modelos, algumas modificações de detalhe: em especial, considerar-se-á que atendem às disposições do presente Anexo os documentos de habilitação nacionais para dirigir, que se ajustem ao modelo do Anexo 8 da Convenção sobre circulação rodoviária, feita em Genebra a 19 de setembro de 1949.

5. Corresponderá à legislação nacional determinar se a página modelo n.3 deve ou não formar parte do documento de habilitação e se este deve ou não conter indicações suplementares; caso haja um espaço para anotar as mudanças de domicílio, estará situado na parte superior do verso da página 3 do documento de habilitação, salvo quando este se ajuste ao modelo do Anexo 9 da Convenção de 1949.

Anexo 7 Habilitação Internacional para Dirigir

1. A carteira de habilitação será um livreto formato A-6 (148 x 105 mm -- 5,82 x 4,13 polegadas). Sua capa será cinza, suas páginas interiores serão brancas.

2. O anverso e o reverso da primeira folha da capa ajustar-se-ão, respectivamente, às páginas modelos ns. 1 e 2 abaixo; estarão impressas no idioma nacional, ou pelo menos em um idioma nacional do Estado de expedição. No final das páginas interiores haverá duas páginas justapostas, que se ajustarão ao modelo n. 3 seguinte e estarão impressas em francês. As páginas interiores que precedem a estas duas páginas reproduzirão em vários idiomas, entre eles obrigatoriamente o espanhol, o inglês e o russo, a primeira dessas duas páginas.

3. As indicações que apareçam no documento, manuscritas ou mecanografadas, serão em caracteres latinos ou em cursiva chamada inglesa.

4. As Partes Contratantes que expedirem ou autorizarem a expedição das carteiras de habilitação internacionais para dirigir, cuja capa esteja impressa em um idioma que não seja espanhol, o francês, o inglês nem o russo, comunicarão ao Secretário- Geral das Nações Unidas a tradução nesse idioma do texto do modelo n. seguinte.

Anexo Relação das Reservas Propostas pelo CONTRAN à Convenção sobre Trânsito Viário

1. Artigo 20, # 2º, alíneas - a - e - b -
Justificativa- - Entende-se ser conveniente que os pedestres usem sempre os passeios, mesmo quando carregando objetos volumosos. Somente será admitido o trânsito de pedestres junto à guia de calçada (meio-fio) onde não houver passeio a eles destinado.

2. Artigo 23, # 2º, alínea - a -
Justificativa- - Não é aceitável a última parte da alínea do presente parágrafo que diz: - Não obstante, estará autorizado a pará-lo ou estacioná-lo no outro lado quando, devido a presença de trilhos, não seja possível fazer no lado correspondente ao da circulação - ; a parada e o estacionamento dos veículos deve ser sempre no lado correspondente ao da circulação, por razões de segurança.

3. Artigo 40
Justificativa- - Não se deve permitir aos reboques não-matriculados entrarem em circulação internacional, ainda que pelo prazo de 10 (dez) anos.

4. Anexo 5, # 5º, alínea - c-

Justificativa- - - O dispositivo exige freio de segurança para todos os veículos automotores, o qual é indispensável apenas em reboques.

5. Anexo 5, # 28

Justificativa- - - É inconveniente a forma triangular dos refletores traseiros dos reboques, sendo esta reservada para os dispositivos de sinalização de emergência, que visam advertir aos usuários de algum perigo na via.

6. Anexo 5, # 39

Justificativa- - - Reserva apenas quanto à cor do dispositivo traseiro indicador de mudança de direção, por ser conveniente a adoção da cor vermelha, unicamente para as luzes traseiras dos veículos.

7. Anexo 5, # 41

Justificativa- - - Conveniência de ser exigido que todos os veículos tenham a luz de marcha-à-ré, exclusivamente, de cor branca.

8. Anexo 5, # 42

Justificativa- - - A reserva é apenas quanto à cor das luzes intermitentes, de advertência, destinadas a indicar perigo que momentaneamente o veículo possa constituir, por ser conveniente a adoção, unicamente, da cor vermelha para as luzes traseiras dos veículos.