

KARAYOLU TRAFİĞİ KONVANSİYONU

VİYANA 8 KASIM 1968

(Konsolide versiyon*)

KARAYOLU TRAFİĞİ KONVANSİYONU

Sözleşme Tarafları

Yeknesak trafik kurallarının kabul edilmesi yoluyla uluslararası karayolu trafiğini kolaylaştırmayı ve yol güvenliğini artırmayı isteyerek,

Aşağıdaki hükümler üzerinde mutabık kalmışlardır.

Bölüm I

GENEL HÜKÜMLER

MADDE 1

Tanımlar

Bu Konvansiyonun amaçları doğrultusunda, aşağıdaki ifadeler, işbu belgede kendilerine atfedilen anlamlara sahip olacaktır:

(a) Bir Sözleşme Tarafına ait “iç mevzuat”, bu Sözleşme Tarafının ülkesinde yürürlükte olan ulusal veya yerel kanun ve yönetmelikler anlamına gelir;

(b) Bir taşıt, aşağıdaki durumlarda bir Devletin sınırları içinde “uluslararası trafikte” bulunuyor olarak addedilir:

- (i) Bu devletin dışında ikamet eden gerçek veya tüzel bir kişiliğin mülkiyetinde bulunuyorsa;
- (ii) Bu devlette kayıtlı değilse ve
- (iii) Bu devlete geçici olarak ithal edilmişse;

Ancak, bir Sözleşme Tarafı önemli bir kesinti olmaksızın bir yıldan daha fazla ülkesinde kalan- ki bu süre bu Sözleşme Tarafınca belirlenebilir- bir taşıtı “uluslararası trafikte” olarak kabul edilmesini reddedebilir.

Bir taşıt katarı, dizin içindeki taşıtlardan en az birinin yukarıdaki tanıma uyması halinde, “uluslararası trafikte” bulunuyor olarak kabul edilir.

(c) “Meskun mahal”, giriş ve çıkışlarında özellikle bunu belirten levhalar olan veya iç mevzuatta tanımlanmış olan bir alan anlamını taşımaktadır.¹

(d) “Karayolu” genel trafiğe açık herhangi bir yol veya caddeye ait tüm yüzey anlamına gelir;

(e) “Taşıt yolu” genellikle taşıt trafiği tarafından kullanılan yolun bir parçası anlamına gelir; bir yol, örneğin ayırıcı veya farklı seviye ile birbirinden ayrılan birkaç taşıt yolundan oluşabilir;

* Konvansiyonda yapılan ve 3 Eylül 1993 (sayfa kenarında tek çizgi ile gösterilmiştir) ve 28 Mart 2006 tarihinde yürürlüğe girer. (sayfa kenarında çift çizgi ile gösterilmiştir) değişiklikleri içermektedir.

¹ Tanım, Avrupa Anlaşması Ekinde tanımlanmıştır (bkz. alt bent (c), 3).

(f) Bir veya daha fazla yan şeridi veya kesimleri bazı özel araçların kullanımına ayrılan taşıt yollarında, "taşıt yolu kenarı"; diğer yol kullanıcıları için, taşıt yolunun geri kalan kısmının kenarı anlamına gelir;

(g) "Şerit", boyuna yol işaretleri ile tanımlanmış olsun veya olmasın, motosiklet dışındaki diğer motorlu taşıtların hareket hattı için yeterli genişliğe sahip olan, taşıt yolunun bölünebilir şeritlerinden herhangi biri anlamına gelmektedir;

(g) ek 2. "Bisiklet şeridi, bisikletler için ayrılmış taşıt yolunun bir kısmı anlamına gelir. Bir bisiklet şeridi, taşıt yolunun diğer kısımlarından yatay işaretlemeler ile ayrılır;

(g) ek 3. "Bisiklet yolu" bisikletler için ayrılmış, trafik işaretleri ile belirlenmiş bağımsız bir yol veya yolun bir kısmı anlamına gelir. Bir bisiklet yolu, diğer yollardan veya aynı yolun diğer kısımlarından fiziksel olarak ayrılır;

(h) "Kavşak", oluşturduğu açık alanlar da dahil olmak üzere, hemzemin kesişme, birleşme veya ayrılma noktaları anlamına gelmektedir;

(i) "Hemzemin geçit" bir karayolunun; bir demiryolu veya kendi hattı olan tramvay yolu ile arasında oluşan hemzemin kavşak anlamına gelir;

(j) "Otoyol" kenarındaki mülkiyete hizmet etmeyen, özellikle motorlu taşıt trafiği için tasarlanmış ve inşa edilmiş;

(i) Özel noktalar haricinde veya geçici olarak, birbirlerinden trafik için planlanmamış bir ayırıcı veya istisnai olarak başka biçimler ile ayrılmış, trafiğin her iki yönü için ayrı taşıt yollarına sahip olan;

(ii) Hemzemin olarak herhangi bir yol, demiryolu, tramvay hattı veya yaya yolu ile kesişmeyen;

(iii) Özellikle levhalarla otoyol olarak işaretlenmiş karayolu anlamına gelir.

(k) Bir taşıtın;

(i) Kişileri almak veya indirmek veya malzemeleri yüklemek veya boşaltması için gereken sürede hareketsiz kaldığı durum "Duraklama" olarak kabul edilir;

(ii) Başka bir karayolu kullanıcılarına müdahale etmekten veya bir engelle çarpışmaktan kaçınma veya trafik kurallarına uyma gereksinimi dışındaki herhangi bir nedenle hareketsiz kaldığı ve bu taşıtın hareketsiz kaldığı sürenin, insanları veya eşyaları almak veya indirmek için gerekli süre ile sınırlandırılmamış olduğu takdirde "park edilmiş" olduğu kabul edilir;

Ancak, Sözleşme Tarafları, iç mevzuatla belirlenmiş olan süreyi aşmayan bir süre için yukarıdaki (ii) bendi anlamı çerçevesinde hareketsiz olan bir aracı "duraklama" halinde ve iç mevzuatla belirlenmiş olan süreyi aşan bir süre için yukarıdaki (i) bendi anlamı çerçevesinde hareketsiz olan bir araçıda "park etmiş" olarak kabul edebilirler.

(l) "Bisiklet", en az iki tekerleğe sahip olan ve bu taşıt üzerindeki kişilerce özellikle pedallar veya hareket kolları yardımıyla, sadece kas gücüyle hareket ettirilen herhangi bir taşıt anlamına gelmektedir;

(m) "Motorlu bisiklet" 50 cc.yi aşmayan bir silindir kapasitesine sahip içten yanmalı bir motorla teçhiz edilen ve azami tasarım hızı saatte 50 km.yi (30 mil) aşmayan iki tekerli veya üç tekerli taşıt anlamına gelmektedir. Ancak, Sözleşme Tarafları kendi iç mevzuatları çerçevesinde kullanım amacına göre bisiklet özelliklerine, özellikle pedallarla hareket ettirilebilme özelliğine sahip olmayan veya azami tasarım hızı, ağırlığı veya motor özelliklerinin bazıları belirli sınırları aşan taşıtları motorlu bisiklet olarak değerlendirmemekte serbesttirler. Bu tanımdaki hiçbir husus, Sözleşme Taraflarının karayolu trafiğiyle ilgili kendi iç mevzuat hükümlerini uygularken motorlu bisikletleri, bisiklet olarak kabul etmelerini engellediği şeklinde yorumlanmamalıdır;

(n) "Motosiklet" yan sepete sahip veya sahip olmayan, tahrikli motora sahip herhangi bir iki tekerli taşıt anlamına gelmektedir. Sözleşme Tarafları kendi iç mevzuatları doğrultusunda boş ağırlığı 400 kilogramı aşmayan üç tekerli taşıtları da motosiklet olarak değerlendirebilir. "Motosiklet" terimi, motorlu bisikletleri içermez, ancak Sözleşme Tarafları, bu Konvansiyonun Madde 54, 2.bendine göre bu amaca uygun bir bildirim yapmak kaydıyla, Konvansiyonun amaçları doğrultusunda motosikletleri motorlu bisiklet olarak değerlendirebilir;²

(o) "Motor tahrikli taşıt", motorlu bisikletleri motosiklet olarak değerlendirmeyen Sözleşme Taraflarının ülkesinde, motorlu bisiklet ve ray esaslı taşıt dışında kalan, kendinden tahrikli bir yol taşıtı anlamına gelir;

(p) "Motorlu taşıt", karayolunda kişileri veya malları taşımak veya kişileri veya malları taşıyan taşıtları çekmek için kullanılan, herhangi bir motor tahrikli taşıttır. Bu terim, trolleybüsleri, diğer bir deyişle ray esaslı olmayan ve bir elektrik iletkenine bağlı olan taşıtları da kapsamaktadır. Yolda kişileri veya malları taşımak veya kişileri veya malları taşıyan taşıtları çekmek için ihtiyari olarak kullanılan tarım traktörleri gibi taşıtları kapsamaz;

(q) "Römork" herhangi bir motor tahrikli taşıt tarafından çekilmek için tasarlanan herhangi bir taşıt anlamına gelir ve yarı römorkları da içerir;

(r) "Yarı römork" bir kısmı motorlu taşıta dayanacak biçimde, gövdesinin ve yükün ağırlığının önemli bir kısmı da motorlu taşıt tarafından taşınan bir motorlu taşıta bağlanmak üzere tasarlanan römork anlamına gelir;

(s) "Hafif römork", azami ağırlığı 750 kilogramı aşmayan herhangi bir römork anlamına gelir;

(t) "Taşıt katarı" bir birim olarak yolda seyahat eden birbirine bağlanmış taşıtlar anlamına gelir;

(u) "Yarı römorklu taşıt", bir motorlu taşıt ve motorlu taşıta bağlanan yarı römorktan oluşan taşıt katarı anlamına gelir;

(v) "Sürücü", bir motorlu taşıt veya diğer taşıtları (bisiklet dahil) süren veya yolda büyükbaş hayvanları tek başına veya sürü halinde yönlendiren veya yolda yük veya binek hayvanlarını yönlendiren kişi anlamına gelir;

² Tanım, Avrupa Anlaşması Ekinde tamamlanmıştır (bkz. alt bent (n), 3. madde).

(w) "Azami ağırlık", taşıtın tescil edildiği Devletin yetkili makamı tarafından izin verilebilir olarak ilan edilen yüklü taşıta ait azami ağırlık anlamına gelir;

(x) "Yüksüz ağırlık", taşıtın normal olarak taşıdığı aletlerle birlikte, yakıtı tam dolu ve mürettebat, yolcu veya yük olmadan taşıtın ağırlığı anlamına gelir;

(y) "Yüklü ağırlık" taşıtın mürettebat, yolcu ve yükleri ile birlikte fiili ağırlığı anlamına gelir;

(z) "Trafik akış yönü" ve "trafik akış yönüne uygun", eğer iç mevzuata göre bir aracın sürücüsü, karşıdan gelen araca kendisinin solundan geçme iznini vermek zorunda ise yolun sağ tarafı, aksi takdirde ise yolun sol tarafı anlamını taşımaktadır;

(aa) Bir sürücünün diğer araçlara "yol verme" zorunluluğu, bir sürücünün kendi ilerlemesine veya manevrasına devam etmesi durumu, diğer araç sürücülerinin araçlarının yönlerini ve hızlarını ani olarak değiştirmek zorunda bırakıyorsa, sürücünün ilerlemesine veya manevrasına devam etmemesi gerektiği anlamını taşımaktadır.

³ Bkz. dipnot.

MADDE 2

Konvansiyonun Ekleri

Bu Konvansiyonun Ekleri olan,

Ek 1: Motorlu taşıtların ve römorkların uluslararası trafiğe kabul edilmelerine yönelik zorunluluğa ilişkin istisnalar;

Ek 2: Uluslararası trafikteki motorlu taşıtların ve römorkların tescil numaraları;

Ek 3: Uluslararası trafikteki motorlu taşıtların ve römorkların ayırt edici işaretleri;

Ek 4: Uluslararası trafikteki motorlu taşıtların ve römorkların tanımlayıcı işaretleri;

Ek 5: Motorlu taşıtlara ve römorklara ilişkin teknik şartlar;

Ek 6: Ulusal sürücü belgesi; ve

Ek 7: Uluslararası sürücü belgesi

bu Konvansiyonun ayrılmaz parçalarıdır.

³ Ek tanımlar. Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 3.madde)

Sözleşme Taraflarının Yükümlülükleri

1. (a) Sözleşme Tarafları, kendi ülkelerinde yürürlükte olan kuralların, bu Konvansiyonun Bölüm II hükümlerine uymasını sağlamak üzere uygun tedbirleri alacaktır. Söz konusu kuralların hiçbir suretle bahsedilen hükümlerle uyuşmaması kaydıyla:

- (i) Söz konusu kurallar, bahse konu Sözleşme Taraflarının ülkesinde meydana gelmeyen durumlara uygulanabilen söz konusu Konvansiyon hükümlerinin herhangi birini yeniden oluşturmak zorunda değildir;
- (ii) Söz konusu kurallar, Bölüm II'de bahsedilmeyen hükümleri içerebilir.

(b) Bu bendin hükümleri, kendi karayolu kurallarında tekrar edilen 2. Bölümdeki hükümlerin ihlali durumunda Sözleşme Taraflarının ceza vermesini gerektirmez.

2. (a) Sözleşme Tarafları ayrıca, motorlu taşıtlar ve römorkların sağlaması gereken teknik şartlarla ilgili ülkelerinde yürürlükte olan kuralların, bu Bölümün Ek 5'ine ait hükümlere uymasını sağlamak üzere gerekli tedbirleri de alacaktır; bunların Ek 5 hükümlerinin kapsamındaki güvenlik prensipleri ile hiçbir surette çelişmemesi kaydıyla, söz konusu kurallar Ek 5'te yer almayan hükümleri içerebilir. Sözleşme Tarafları, ayrıca, ülkelerinde tescil edilen motorlu taşıtların ve römorkların, uluslararası trafiğe girerken bu Konvansiyonun Ek 5'ine ait hükümlerine uymasını sağlamak üzere uygun tedbirleri alacaktır.

(b) Bu bendin hükümleri, Sözleşme Taraflarına bu Konvansiyonun kapsamı dahilinde motorlu taşıt sayılmayan motor tahrikli taşıtların sağlaması gereken teknik yükümlülüklerle ilgili olarak, kendi ülkelerinde yürürlükte olan kurallarla ilgili hiçbir yükümlülük getirmez.

3. Bu Konvansiyonun Ek 1'i için sağlanan istisnalara tabi olarak, Sözleşme Tarafları bu Konvansiyonun Bölüm III kapsamında öngörülen şartları yerine getiren motorlu taşıtları ve römorkları ve bu taşıtların Bölüm IV'de öngörülen şartlarını yerine getiren sürücülerini, kendi ülkesinde uluslararası trafikte olarak kabul etmekle yükümlü olacaktır; ayrıca taşıtların Bölüm III'deki hükümlerle uyacak şekilde verilmiş tescil belgelerini de, ilgili taşıtların bu bahsi geçen Bölüm III'de belirlenen koşulları yerine getirdiğinin delili olarak kabul etmekle yükümlüdürler.

4. Sözleşme Taraflarının tek taraflı veya iki taraflı veya çok taraflı sözleşmeler çerçevesinde, kendi sınırları içerisinde bu Konvansiyonun Bölüm III kapsamında belirtilen tüm şartları yerine getirmeyen uluslararası trafikteki motorlu taşıtları ve römorklarını kabul etmek ve Bölüm IV'de belirtilenler dışındaki durumlarda diğer Sözleşme Tarafının sınırları dahilinde verilen sürücü belgelerinin geçerliliğini kendi sınırları dahilinde tanımak üzere almış olduğu veya alabileceği tedbirlerin, bu Konvansiyonun konusuna uygun olduğu kabul edilecektir.⁴

5. Sözleşme Tarafları, bu Konvansiyonun Bölüm V kapsamında sıralanan teknik şartları yerine getiren ve sürücülerini öteki Sözleşme Tarafının ülkesinde normal şekilde ikamet eden uluslararası trafikteki bisiklet ve motorlu bisikletleri, kendi ülkesine kabul etmekle zorunlu olacaktır. Hiçbir Sözleşme Tarafı uluslararası trafikteki bisiklet veya motorlu bisiklet sürücülerinin bir sürücü belgesine sahip olmasını zorunlu kılmayacaktır; ancak bu Konvansiyonun Madde 54, 2'nci bendine uygun olarak motorlu bisikletleri motosiklet olarak değerlendirileceğini ilan eden Sözleşme Tarafları uluslararası trafikteki motorlu bisiklet sürücülerinin bir sürücü izni/belgesine sahip olmalarını zorunlu kılacaktır.

⁴ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki 4. madde.

5 ek 2. Sözleşme Tarafları, yol güvenliği eğitimini, özellikle tüm seviyelerdeki okullarda, sistemli ve sürekli bir şekilde verilmesini sağlamak üzere gerekli tedbirleri alacaktır.

5 ek 3. Yeni başlayan sürücülere ilişkin sürüş eğitimi, profesyonel sürücü kuruluşları tarafından verildiğinde iç mevzuat, müfredat ve bu tür eğitimin verilmesinden sorumlu personele ilişkin niteliklerle ilgili asgari gereklilikleri ortaya koyacaktır.

6. Sözleşme Tarafları, herhangi bir Sözleşme Tarafının talebi halinde, motor tahrikli bir taşıtın veya bu taşıta eklenmiş olan römorkun bir kazaya karışmış olduğunu veya bu taşıtın sürücüsünün, karayolu trafik kurallarını ciddi şekilde ihlal etmiş olduğunu ve bu nedenle talebi sunan Sözleşme Tarafının ülkesinde taşıt sürmekten alıkonulması veya önemli cezalara çarptırılması söz konusu olduğunu göstermesi durumunda, bu taşıtın adına kayıtlı olduğu kişinin kimliğini belirlemek için gerekli bilgileri ilgili Sözleşme Tarafına iletmeyi taahhüt etmektedir.

7. Sözleşme taraflarının, Gümrük, polis, sağlık ve öteki benzeri formaliteleri basitleştirerek, uluslararası karayolu trafiğini kolaylaştırmak veya belirli bir sınır noktasındaki Gümrük idarelerinin ve noktalarının aynı yetkiye sahip olması ve aynı saatlerde açık kalmasını sağlamak için tek taraflı olarak veya ikili veya çok taraflı anlaşmalar kapsamında aldıkları veya alabilecekleri önlemlerin, işbu Konvansiyonun amacına uygun olduğu kabul edilecektir.

8. Bu Maddenin 3, 5 ve 7'nci bentlerindeki hiçbir husus, Sözleşme Tarafının kendi ülkelerindeki uluslararası trafikteki motorlu taşıtları, römorkları, motorlu bisikletleri ve bisikletleri, bunların sürücülerini ve yolcularını, ticari yolcu ve yük taşımaya ilişkin mevzuatlara, üçüncü taraf risklerine karşı sürücülerin sigortalanmasına ilişkin mevzuatlara, kendi Gümrük mevzuatına ve genel olarak karayolu trafiği dışındaki hususlarda kendi mevzuatlarına tabi olarak kabul etme hakkını etkilemeyecektir.

MADDE 4

Trafik İşaretleri ve Sinyaller

Bu Konvansiyonla aynı gün Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafik İşaretleri ve Sinyalleri Konvansiyonuna Taraf olmayan bu Konvansiyonun Sözleşme Tarafları, aşağıdaki hususları taahhüt etmektedir:

(a) Kendi ülkelerinde uygulanan tüm trafik işaretleri, trafik sinyalizasyonu ve yatay işaretlemeler uyumlu bir sistem teşkil edecek ve kolaylıkla anlaşılabilir şekilde tasarlanacak ve yerleştirilecektir;

(b) İşaret tiplerinin sayısı kısıtlı olacak ve işaretler sadece yararlı oldukları kabul edilen yerlere yerleştirilecektir;

(c) Tehlike uyarı işaretleri, sürücülerini zamanında uyarmak için engellerden yeterli uzaklığa yerleştirilecektir;

(d) Aşağıdaki hususlar yasak olacaktır:

- (i) Trafik işareti veya cihazının maksadı ile ilgili olmayan bir işareti onu taşıyan yapıya veya diğer bir trafik kontrol cihazına takmak; ancak, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, bilgilendirici işaretleri takmak üzere kar amacı gütmeyen bir kuruluşu yetkilendirdiği takdirde, bu kuruluşun ambleminin işaret veya kendi yapısı üzerinde görünmesine, işaretin kolay anlaşılmasını engellemesi kaydıyla, izin verilebilir;
- (ii) Trafik işaretleri veya diğer trafik kontrol cihazları ile karıştırılabilecek veya bunları daha az görünür veya etkisiz kılacak veya yol kullanıcılarını şaşırtacak veya trafik güvenliğine zararlı bir biçimde bunların dikkatini çekebilecek herhangi bir pano, ilan, işareti veya cihazı kurmak;
- (iii) Kaldırımlara ve yol kenarlarına yayaların, özellikle yaşlı veya engelli kişilerin hareketini gereksiz biçimde engelleyebilecek cihaz veya donanımı kurmak.

Bölüm II

KARAYOLU KURALLARI

MADDE 5

Trafik işaretleri ve sinyallerin durumu

1. Yol kullanıcıları; trafik işaretleri, trafik sinyalizasyonu ve yatay işaretlemeler ile belirtilen talimatlara, söz konusu talimatlar diğer trafik mevzuatları ile çelişiyor görünse bile, uyacaktır.
2. Trafik sinyalizasyonu ile verilen talimatlar, önceliği düzenleyen trafik işaretleri tarafından belirtilen talimatlar karşısında önceliğe sahip olacaktır.

MADDE 6

Yetkili görevliler tarafından verilen talimatlar

1. Yetkili görevliler trafiği yönettikleri esnada, gece ve gündüz belirli bir mesafede kolaylıkla fark edilebilir olacaktır.
2. Yol kullanıcıları trafiği yöneten yetkili görevlilerin tüm talimatlarına derhal uyacaktır.
3. İç mevzuatın, trafiği yöneten yetkili görevlilerce verilen talimatların aşağıdaki hükümleri kapsamı tavsii edilmektedir:⁵

(a) Yukarı kaldırılmış kol: Bu hareket, emniyetle duramayacak olan sürücüler haricinde, tüm yol kullanıcıları için "dikkat dur" anlamına gelecektir; ayrıca, bir kavşakta yapıldığında, bu hareket kavşak içinde bulunan sürücülerin durmasını zorunlu kılmayacaktır;

⁵ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki. 5. madde.

(b) Yatay olarak kenarlara açılmış kol veya kollar; Bu hareket açılmış kol veya kolların karşısındaki herhangi bir istikametten yaklaşmakta olan bütün yol kullanıcıları için bir dur işaretidir. Bu hareketi yaptıktan sonra trafiği yöneten yetkili görevli kolunu veya kollarını indirebilir. Bu hareket, görevlinin önündeki ve aynı şekilde arkasındaki sürücüler içinde dur işaretidir.

(c) Yanıp-sönen kırmızı ışık: Bu işaret, ışığın yöneltildiği yol kullanıcıları için dur sinyali anlamına gelecektir.

4. Trafiği yöneten yetkili görevlilerin verdiği talimatlar; trafik işaretleri, trafik sinyalizasyonu ve yatay işaretlemeler ile verilen talimatlar ve trafik mevzuatları üzerinde önceliğe sahip olacaktır.

MADDE 7

Genel kurallar

1. Yol kullanıcıları, trafiği tehlikeye atacak veya engelleyecek, kişileri tehlikeye atacak veya kamu veya özel mülk zararları oluşturabilecek herhangi bir davranıştan kaçınacaktır.
2. İç mevzuatın; yol kullanıcılarının yola onu tehlikeli kılacak biçimde herhangi bir nesne veya eşya atarak, koyarak veya bırakarak veya yolda bir engelleme yaparak trafiği engellemeleri veya riske atmamalarını sağlaması tavsiye edilmektedir. Yol kullanıcıları, bir engel veya bu şekilde bir tehlikenin oluşumunu engelleyemedikleri takdirde, bunu mümkün olduğunca çabuk kaldırmak üzere gerekli adımları atacak ve derhal kaldıramadıkları takdirde, diğer yol kullanıcılarını varlıkları konusunda uyaracaklardır.⁶
3. Sürücüler; yayalar, bisikletliler ve özellikle çocuklar, yaşlı kişiler ve engelliler gibi en savunmasız yol kullanıcıları ile ilgili olarak azami itinaı gösterecektir.
4. Sürücüler; kaçınmaları mümkün olduğu halde, karayolu kullanıcılarını veya yol çevresinde yaşayan kişileri, örneğin, gürültüye yol açarak veya toz veya duman yayarak rahatsız etmemeye dikkat edeceklerdir.
5. Emniyet kemerlerinin teçhizli olduğu koltuklarda oturmakta olan motorlu taşıt sürücüleri ve yolcuları için emniyet kemeri takılması, iç mevzuatta istisnalar tanınması dışında zorunludur.

⁷ Bkz. dipnot.

MADDE 8

Sürücüler

1. Hareket eden her taşıt veya taşıt katarı bir sürücüye sahip olacaktır.
2. İç mevzuatın; yük, koşum veya binek hayvanlarının ve girişte işaretlenmiş olabilecek özel alanlar dışında tek veya sürü halindeki büyük baş hayvanlar veya küçükbaş hayvan sürülerinin de sürücüsü veya yönlendiren bir kişinin bulunmasını öngörmesi tavsiye edilmektedir.⁸

⁶ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 6. madde.

⁷ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 6. madde)

⁸ Ayrıca, bkz., Avrupa Anlaşması Eki, 7. madde.

3. Her sürücü gerekli fiziksel ve zihinsel kabiliyeti taşıyacak ve sürüş için uygun fiziksel ve zihinsel şarta sahip olacaktır.

4. Motor tahrikli bir taşıta ait her sürücü, taşıtın sürüşü için gerekli bilgi ve yeteneğe sahip olacaktır; ancak bu gereklilik iç mevzuata uygun olarak direksiyon eğitimi alan sürücülerin pratik yapma amacı ile araç kullanmalarını engellemeyecektir.

5. Her sürücü, her zaman taşıtını kontrol edebilecek veya hayvanlarını yönlendirebilecek durumda olacaktır.⁹

6. Bir taşıtın sürücüsü, her zaman sürüş dışındaki herhangi bir faaliyeti asgariye indirecektir. İç mevzuat taşıt sürücülerinin telefon kullanımı konusundaki kuralları koymalıdır. Her durumda, mevzuat, taşıt hareket halindeyken, bir motorlu taşıt veya motorlu bisiklet sürücüsünün cep telefonu kullanımını yasaklayacaktır.

¹⁰ Bkz. dipnot.

MADDE 9

Büyükbaş ve küçükbaş hayvan sürüleri

İç mevzuatın, toplu haldeki hareketlerinin kolaylaştırılması için istisnalar tanınmış olması dışında, büyük ve küçükbaş hayvan sürülerinin trafiği engellemek için aralarında yeterli uzaklık bulunan makul boydaki kısımlara bölünmesini sağlaması tavsiye edilmektedir.¹¹

MADDE 10

Taşıt yolundaki konum¹²

1. İki öteki Devlet arasındaki sadece ve özellikle transit trafik tarafından kullanılan karayolları hariç olmak üzere, trafiğin yönü, bir Devletteki tüm yollarda aynı olacaktır.

¹³ Bkz. dipnot.

2. Taşıt yolu boyunca hareket eden hayvanlar, trafiğin yönüne uygun olarak mümkün olduğunca taşıt yolunun kenarına yakın konumda tutulacaktır.

3. Madde 7, 1'nci bent, Madde 11, 6'ncı bent hükümlerine aksi yöndeki hükümleri ve bu sözleşmenin öteki hükümleri saklı kalmak üzere, her taşıt sürücüsü, şartların izin verdiği ölçüde, taşıtını trafiğin istikametine uygun olarak taşıt yolunun kenarına yakın tutacaktır. Ancak, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, yük taşıtlarının taşıt yolu üzerindeki konumuna ilişkin daha kesin kuralları öngörebilir.

4. Bir yolun iki veya daha fazla taşıt yolundan oluşması halinde, hiçbir sürücü trafiğin yönüne uygun olarak karşı yöndeki taşıt yolunu kullanmayacaktır.

⁹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki. 7. madde.

¹⁰ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 7. madde).

¹¹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki. 8. madde.

¹² Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki. 9. madde.

¹³ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 9. madde).

5. (a) Dört veya daha fazla şeride sahip iki yönlü taşıt yollarında, hiçbir sürücü trafiğin yönüne uygun olarak karşı yöndeki taşıt trafiğinin kullandığı şeritleri kullanmayacaktır.

(b) Üç şeride sahip iki yönlü taşıt yollarında, hiçbir sürücü trafiğin yönüne uygun olarak karşı yöndeki taşıt yolunun kenarında bulunan şeridi kullanmayacaktır.

6. Madde 11'e ait hükümler saklı kalmak şartıyla, ilave bir şerit bir işaretle belirtildiğinde, yavaş hareket eden taşıtların sürücüleri bu şeridi kullanacaktır.

MADDE 11

Geçme ve trafiğin konvoy halinde ilerlemesi

1. (a) Geçme yapan sürücüler trafiğin yönüne uygun olarak karşı trafiğin şeridinde bunu yapacaktır.

(b) Ancak sürücüler, geçecekleri sürücünün trafiğin istikametine uygun olan taşıt yolunun karşısındaki taşıt yoluna dönme niyetini gösteren bir işaret verdiği ve karayoluna bitişik bir mülke girmek veya bu tarafta durmak amacıyla başka bir yola girmek ve bu yöne dönmek için taşıtını veya hayvanlarını hareket ettirmişse, trafiğin istikametine uygun yöndeki taraftan geçeceklerdir.

(c) İç mevzuat, bisikletlilerin ve motorlu bisiklet sürücülerinin hareketsiz taşıtları veya bisiklet veya motorlu bisiklet dışında daha düşük hızlarda seyreden taşıtları, yeterli alanın mevcut olması kaydıyla, trafik yönüne karşılık gelen taraftan geçmelerine izin verebilir.

2. Geçiş yapmadan önce, her sürücü, Konvansiyonun Madde 7, 1'nci bent veya Madde 14 hükümleri saklı kalmak üzere, aşağıdaki hususları sağlayacaktır:

(a) Kendisini takip eden hiçbir sürücünün kendisini geçmeye başlamamasını;

(b) Aynı şeritte önünde yer alan sürücünün başka bir aracı geçmek üzere bir işaret vermediğini;

(c) Geçmeyi, özellikle gireceği şeridin yeterli bir mesafe boyunca boş olduğundan ve iki taşıtın göreceli hızlarının, geçmenin yeterince kısa bir süre içinde yapılmasına imkan vereceğinden emin olarak ve karşı istikametten gelen trafiği tehlikeye düşürmeden veya engellemeden yapabileceğini;

(d) Gelen trafiğe kapalı bir şeridin kullanılması haricinde, geçilen yol kullanıcılarına veya yol kullanıcılarına yönelik bir uygunsuzluk yaratmadan bu Konvansiyonun Madde 10, 3'ncü bendinde öngörülen konumu sürdürebilmesi.

3. Bu Maddenin 2'nci bendinin hükümleri gereğince, iki yönlü taşıt yollarında özellikle bir tepe üstüne yaklaşırken ve görüş yetersizliği olan dönemelerde, şeritler boylamasına yol işaretleri ile işaretlenmemişse geçme yapmak yasaktır ve geçme, gelen trafiğe kapalı olarak işaretlenmiş şeritleri terk etmeden yapılır.

4. Geçiş yaparken, sürücü, geçilen yol kullanıcıları veya yol kullanıcılarına yeterince geniş bir açıklık bırakacaktır.

5. (a) Bir sürücünün ilerlediği yönde akan trafik için en az iki şeridin ayrılmış olduğu taşıt yollarında, bu Konvansiyonun Madde 10, 3'ncü bendinde öngörülen konuma geri geldikten sonra, hemen veya kısa bir süre sonra, tekrar sollama yapmak zorunda olan bir sürücü, bu manevrayı yapabilmek için arkadan yaklaşmakta olan daha hızlı taşıtları gereksiz şekilde engellemeyeceğinden emin olması koşuluyla, ilk geçme manevrası için işgal etmiş olduğu şeritte kalabilecektir.

(b) Ancak, Sözleşme Tarafları veya onların kuruluşları, bisiklet, motorlu bisiklet, motosiklet ve bu Konvansiyonun anlamı dahilinde motorlu taşıt kabul edilmeyen taşıtların sürücülerine veya izin verilebilir azami ağırlığı 3,500 kilogramı aşan, tasarım itibarıyla saatte 40 km (25 mil) hızı aşmayan motorlu taşıtların sürücülerine, bu bendin hükümlerini uygulamama konusunda serbest olacaktır.¹⁴

6. Bu Maddenin 5 (a) bendi hükümleri geçerli olduğunda ve hem taşıtların hareket etmekte oldukları istikametteki trafiğe ayrılmış olan taşıt yolunun tamamını kapladıkları, hem de konvoyda önlerindeki taşıtın hızına eşit bir hızda gidebildikleri bir trafik yoğunluğu söz konusu olduğu durumlarda:

(a) Bu Maddenin 9'ncü bendi hükümleri saklı kalmak üzere, bir şeritteki taşıtların, başka bir şeritteki taşıtlardan daha hızlı hareket etmeleri, bu Madde anlamı içinde geçme olarak kabul edilmeyecektir;

(b) Trafikin yönüne göre taşıt yolunun kenarına en yakın şeritte bulunmayan bir sürücü, şeridini sadece sağa veya sola dönmek veya park etmeye hazırlanmak için değiştirebilir. Ancak, bu şart, bu Maddenin 5 (b) bendi hükümlerinin uygulanmasından kaynaklanan iç mevzuata uygun olarak sürücüler tarafından gerçekleştirilen şerit değişikliklerine uygulanmaz.¹⁵

7. Bu Maddenin 5 ve 6'ncü bentlerinde tanımlanan şeritlerde hareket ederken, taşıt yollarındaki şeritler boyuna işaretlemelerle belirtilmişse, sürücülerin bu işaretlemeleri ortalayacak şekilde seyretmesi yasaktır.

8. Bu Maddenin 2'nci bendindeki hükümler ve Sözleşme Taraflarının veya kuruluşlarının kavşaklarda ve hemzemin geçitlerde taşıt geçmeye ilişkin öngörebilecekleri diğer kısıtlamalar saklı kalmak üzere, bir taşıtın sürücüsü, iki tekerli bisiklet, iki tekerli motorlu bisiklet veya yan sepsiz iki tekerli motosiklet dışında bir taşıtı geçmeyecektir:

(a) Dönel kavşak dışında bir kavşakta veya hemen öncesinde, aşağıdaki durumlar haricinde:

- (i) Bu Maddenin 1 (b) bendinde öngörülen durumda;
- (ii) Geçmenin gerçekleştiği yolun kavşakta önceliğe sahip olduğu durumlarda;
- (iii) Kavşaktaki trafiğin yetkili bir görevli veya trafik sinyalizasyonu ile yönlendirildiği durumda;

¹⁴ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 10. madde.

¹⁵ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 10. madde.

(b) Bariyer veya yarım bariyerle teçhiz edilmiş geçitte veya hemen öncesinde, karayolu trafiğinin, taşıtların hareketi için olumlu sinyal veren trafik sinyalizasyonu ile düzenlendiği durumlarda, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları geçişe izin verme konusunda serbesttir.¹⁶

9. Bir taşıt, yatay veya düşey trafik işaretleri ile işaretlenmiş bir yaya geçidine yaklaşan veya yaya geçidinin hemen öncesinde duran veya yaya geçidinde bulunan bir yaya olması durumunda, derhal durmasına imkan tanıyan en düşük hızda bulunan bir taşıtı geçmesi yasaktır. Bu bentte yer alan hiçbir ifade, Sözleşme taraflarını veya kuruluşlarını, bir yaya geçidine olan belirli bir mesafede geçmeyi yasaklamaktan veya böyle bir yaya geçidinden hemen önce durmuş olan başka bir taşıtı geçmeye hazırlanan bir taşıtın sürücüsü için daha ciddi şartlar uygulamaktan alıkoyduğu şeklinde yorumlanmayacaktır.

10. Kendisini takip eden bir sürücünün kendisini geçeceğini algılayan bir sürücü, bu Konvansiyonun Madde 16, 1 (b) bendinde verilen durum haricinde, trafiğin yönüne uygun olarak taşıt yolunun kenarına yakın duracak ve hızlanmaktan kaçınacaktır. Taşıt yolunun darlığı, profili veya durumu nedeniyle, bununla birlikte karşı yönden gelen trafiğin yoğunluğu dikkate alınarak, yavaş veya ağır veya belirli bir hız sınırına uyması zorunlu olan bir taşıt, kolaylıkla ve emniyetli bir biçimde geçilemiyorsa, bu tür taşıtın sürücüsü yavaşlayacak ve gerekirse kendisini takip eden taşıtların kendisini geçmesine izin vermek amacıyla mümkün olduğunca kenara çekilecektir.

11.¹⁷ (a) Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, tek yönlü taşıt yollarında ve meskun alanlarda en az iki şeridinin meskun alanlar dışında da üç şeridinin aynı yöndeki trafiğe tahsis edildiği ve uzunlamasına işaretlerle belirtilmiş olduğu iki yönlü taşıt yollarında aşağıdakileri temin edecektir:

- (i) Trafiğin yönüne uygun olarak, bir şeritteki taşıtların diğer şeritteki taşıtları geçmesine izin vermek;
- (ii) Bu Konvansiyonun Madde 10, 3'ncü bent hükümlerini uygulanamaz kılmak;

şeritlerin değiştirilmesi olasılığına dair yeterli kısıtlamaların bulunması kaydıyla;

(b) Bu bendin alt bent (a) kapsamına atıfta bulunulan durumda, bu Maddenin 9'ncü bendinin hükümleri saklı kalmak üzere, belirtilen sürüş davranışı, bu Konvansiyonun anlamı dahilinde geçme olarak değerlendirilmeyecektir.

MADDE 12

Karşı yönden gelen trafiğin geçisi

1. Bir sürücü, karşı yönden gelen araçların yanından geçerken yanda yeterli mesafe bırakacak ve gerektiği takdirde trafiğin istikametine uygun olarak taşıt yolunun kenarına yaklaşacaktır. Bunu yaparken ilerlemesinin bir engel veya başka karayolu kullanıcılarının varlığı nedeniyle engellendiğini görmesi durumunda yavaşlayacak ve gerektiği takdirde durarak karşıdan gelen karayolu kullanıcı veya kullanıcılarının geçmesine izin verecektir.

2. Karşı yönden gelen taşıtların geçmesinin imkansız veya güç olduğu dağ yollarında veya dağ yollarına benzeyen dik yollarda taşıtların hızı ve konumu dikkate alındığında; taşıtın önünde bir cep olması, tırmanmakta olan bu taşıtın bu cebe yanaşması, iki taşıttan birinin geri gitmesini önleyecek şekilde taşıtların karayolunun bir kenarına yanaşabilmesini sağlayacak cep düzenlemeleri bulunması dışında; yokuş aşağı gitmekte olan taşıtın sürücüsü, tırmanmakta olan taşıtın geçmesine izin vermek için yolun kenarına yanaşacaktır. Karşılaşan iki taşıttan birinin geçişi mümkün kılacak şekilde geri gitmek zorunda olması halinde, bu manevra, yokuş yukarı tırmanmakta olan taşıtın sürücüsü

¹⁶ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 10. madde.

¹⁷ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 10. madde.

tarafından açıkça daha kolay yapılabilecek olması durumu haricinde, yokuş aşağı gitmekte olan taşıtın sürücüsü tarafından yapılacaktır. Ancak, Sözleşme tarafları veya bunların kuruluşları, belirli taşıtlar veya belirli karayolları veya karayolu kesimleri için, bu bentte belirtilenlerden farklı olan özel kurallar uygulayabilirler.¹⁸

MADDE 13

Hız ve taşıtlar arasındaki mesafe

1. Her taşıt sürücüsü, taşıtını gerekli ve uygun dikkati gösterebilecek ve her zaman kendisinden beklenen bütün manevraları yapabilecek şekilde kontrol altında tutacaktır. Taşıtının hızını ayarlarken, kendi görüş mesafesi içinde ve her türlü öngörülebilir engelden önce taşıtını durdurabilmek için koşullara; özellikle arazinin, karayolunun, taşıtının ve yükünün durumuna, hava koşullarına ve trafiğin yoğunluğuna devamlı olarak dikkat edecektir. Koşullar gerektirdiğinde, özellikle görüş mesafesi yeterli olmadığında yavaşlayacak ve gerektiğinde duracaktır.¹⁹
2. İç mevzuatta, bütün karayolları için azami hız sınırları belirtilecektir. İç mevzuat ayrıca özellikle ağırlıkları veya yükleri nedeniyle belirli bir tehlike oluşturan belirli sınıflardaki taşıtlara uygulanacak özel hız sınırlarını belirleyecektir. İç mevzuat, bazı sürücü sınıfları, özellikle yeni sürücüler için benzeri hükümler içerebilir.
3. 2'nci bendinin birinci cümlesinde ortaya konan hükümler, Madde 34, 2'nci bent içinde atıfta bulunulan geçiş öncelikli taşıtların sürücülerine veya iç mevzuatta bu şekilde değerlendirilen taşıtların sürücülerine uygulanmayabilir.
4. Hiç bir sürücü, haklı bir neden yokken anormal şekilde yavaş giderek öteki taşıtların normal ilerlemesini engellemeyecektir.
5. Başka bir taşıtın arkasında seyretmekte olan bir taşıtın sürücüsü, öndeki taşıtın aniden yavaşlaması veya durması halinde çarpışmayı önlemek için yeterli mesafe bırakacaktır.

[önceki 5. bent çıkarılmıştır]

6.²⁰ Meskun mahaller dışında geçmenin kolaylaştırılması amacıyla, 3,500 kg'nin üzerinde azami ağırlığa sahip olan taşıtlar veya toplam uzunluğu 10 m. den fazla taşıt veya taşıt katarlarının sürücülerini, geçme sırasında veya geçmeye hazırlanıyor olmaları dışında, kendilerini geçmekte olan öteki taşıtların tehlikesiz bir şekilde geçilen taşıtın önündeki boşluğa girebilmesi için önlerindeki motor tahrikli taşıtlarla aralarında uygun mesafe bırakacaklardır. Ancak, bu hüküm, geçmenin yasak olduğu durumlarda veya trafiğin çok yoğun olması halinde uygulanmaz. Buna ilaveten:

¹⁸ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 11. madde.

¹⁹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 12. madde.

²⁰ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 12. madde.

(a) Yetkili makamlar, belirli sınıflardaki taşıtları bu hükümden muaf tutabilirler veya bu hükümü ilgili istikametdeki trafiğe iki şeridin tahsis edilmiş olduğu karayollarında uygulamayabilirler,

(b) Sözleşme Tarafları ve bunların kuruluşları, ilgili taşıtın özellikleri bağlamında bu bentte verilenlerden farklı rakamları öngörebilir.

MADDE 14

Manevraları düzenleyen genel kurallar

1. Park edilmiş taşıtların bulunduğu bir sıradan çıkmak veya girmek, taşıt yolu üzerinde sağa veya sola geçmek veya başka bir karayoluna veya bu karayoluna bitişik bir mülke girmek için sağa veya sola dönmek gibi bir manevra yapmak isteyen bir sürücü, ilk olarak bunu; arkasında veya önünde seyretmekte veya kendisini geçmek üzere olan öteki karayolu kullanıcılarını tehlikeye atma riski olmadan ve onların konumlarını, istikametlerini ve hızlarını dikkate alarak yapabileceğinden emin olmalıdır.²¹
2. Bir U dönüşü yapmak veya geriye dönmek isteyen bir sürücü öncelikle, bu manevrayı diğer yol kullanıcılarını tehlikeye atmadan veya engellemeden yapmayı sağlayacaktır.
3. Sürücü dönmeden veya yana doğru hareketi gerektiren bir manevra yapmadan önce, taşıtındaki sinyal lambası veya lambaları ile veya bu olmadığı takdirde mümkünse kolu ile uygun bir işaret vererek niyeti konusunda açık ve yeterli uyarıda bulunacaktır. Sinyal lambası veya lambaları ile verilen uyarının verilmesine, manevra boyunca devam edilecek ve manevra tamamlandığında son verilecektir.

MADDE 15

Toplu taşıma hizmetleri veren araçlar ile ilgili özel kurallar

İç mevzuatın, meskun mahallerde, toplu taşıma araçlarının hareketinin kolaylaştırılması için öteki taşıtların sürücülerinin, bu Konvansiyonun Madde 17, Bent 1 hükümlerine tabii olarak toplu taşıma araçlarının işaretli otobüs duraklarından hareket etmek için gerekli manevrayı yapabilmeleri için yavaşlamalarını veya gerektiği takdirde durmalarını öngörmesi tavsiye edilmektedir.²² Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları tarafından bu şekilde belirlenen hükümler, hiç bir şekilde toplu ulaşım araçlarının sürücülerinin, hareket etme niyetleri konusunda sinyal lambaları ile uyarıda bulunduktan sonra bir kaza riskinden kaçınmak için gerekli önlemleri alma konusundaki görevlerini etkilemez.

MADDE 16

Yön değişikliği

1. Diğer bir yola girme veya yolun kenarındaki bir mülke girme amacıyla sağa veya sola dönmeden önce, bir sürücü, Konvansiyonun Madde 7. 1'inci bent veya Madde 14 hükümleri saklı kalmak üzere aşağıdaki hususları temin edecektir:

²¹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 13. madde.

²² Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 14. madde.

(a) Trafik yönüne uygun tarafa dönmek istediği takdirde, bu yöne uygun olarak taşıt yolunun mümkün olduğunca kenarına yaklaşacak ve mümkün olduğunca dar bir kavisle dönüşü yapacaktır;

(b) Diğer tarafa dönmek isterse ve Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşlarının bisiklet ve motorlu bisikletlerin uygulamaya koyabileceği öteki hükümlere tabii olarak, iki yönlü bir taşıt yolu olması halinde taşıt yolunun merkez hattına veya tek yönlü bir taşıt yolu ise trafiğin istikametine uygun olan tarafın karşı tarafındaki kenara mümkün olduğu ölçüde yaklaşacak ve başka bir iki yönlü karayoluna girmek istediği takdirde, trafiğin istikametine uygun olan tarafta söz konusu öteki karayolunun taşıt yoluna girecek şekilde dönüşünü yapacaktır.

2. Sürücü, yön değiştirirken, yayalara ilişkin bu Konvansiyonun 21'nci madde hükümleri saklı kalmak üzere, taşıt yolunu veya terk etmeye hazırlandığı yolun diğer kısımlarını geçmekte olan yol kullanıcılarına izin verecektir.

MADDE 17

Yavaşlama

1. Bir taşıt sürücüsü, güvenlik nedenleriyle gerekmediği takdirde, ani fren yapmayacaktır.
2. Büyük ölçüde yavaşlama niyetinde olan her sürücü, yavaşlamasının ani bir tehlikeden kaynaklanması dışında ilk olarak bunu, öteki sürücüleri tehlikeye atmadan veya gereksiz şekilde rahatsız etmeden yapabileceğinden emin olmalıdır. Ayrıca, kendisini izleyen hiç bir taşıt olmadığından veya izleyen taşıtın çok geride olduğundan emin olması dışında kolu ile uygun bir işaret yaparak niyeti konusunda açık ve zamanında uyarıda bulunacaktır. Ancak, bu hüküm, yavaşlama uyarısının, bu Konvansiyonun 31'nci bent, Ek 5 kapsamında belirtilen taşıtın stop lambaları ile verilmişse uygulanmaz.

MADDE 18

Kavşaklar ve yol verme zorunluluğu

1. Bir kavşağa yaklaşan her sürücü, yerel şartlara uygun olabilecek şekilde ilave bir özen gösterecektir. Taşıtların sürücüleri, özellikle geçiş üstünlüğüne sahip olan taşıtlara izin vermek için durabilecek bir hızda seyredeceklerdir.
2. Bir patikadan veya toprak yoldan patika veya toprak olmayan bir yola çıkmakta olan her sürücü, bu yol üzerinde hareket etmekte olan taşıtlara yol verecektir. Bu Maddenin amaçları için "patika" ve "toprak yol" terimleri iç mevzuatta tanımlanabilir.
3. Yol kenarında bulunan bir mülkten yola çıkan her sürücü o yolda hareket eden yol kullanıcılarına yol verecektir.²³

²³ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 15. madde.

4. Bu Maddenin 7'nci bent hükümlerine tabi olarak;

(a) Trafiğin sağdan aktığı Devletlerde, bir taşıt sürücüsü bu Maddenin 2'nci bendinde ve bu Konvansiyonun Madde 25, 2 ve 4'ncü bentlerinde belirtilen kavşakların dışındaki kavşaklarda, sağdan yaklaşan taşıtlara yol verecektir.

(b) Sınırları dahilinde trafiğin soldan aktığı Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, uygun gördükleri şekilde kavşaklarda geçiş hakkını düzenlemekte serbesttir.²⁴

5. Bir sürücü, trafik sinyalizasyonu izin verse bile, trafiğin muhtemelen kavşakta durmak zorunda bırakacak ve bunun sonucunda diğer doğrultudaki trafiği engellemesine yol açacak kadar yoğun olması halinde kavşağa girmeyecektir.

6. Trafiğin, ışıklı trafik işaretleriyle düzenlendiği bir kavşağa girmiş olan bir sürücü, açık yönde hareket etmekte olan öteki karayolu kullanıcılarının ilerlemesini engellememesi koşulu ile ilerlemek istediği istikamette yolun açılmasını beklemeden kavşağı terk edebilir.

7. Ray üzerinde hareket etmeyen taşıt sürücüleri, ray esaslı taşıtlara yol verecektir.

²⁵ Bkz. dipnot.

MADDE 19

Hemzemin geçitler

Yol kullanıcıları, hemzemin geçitlere yaklaşırken ve bunları geçerken ilave itina gösterecektir. Özellikle:

(a) Her taşıt sürücüsü ortalama bir hızda sürüş yapacaktır;

(b) Bir ışık sinyali veya ses sinyali tarafından verilen duruş talimatına uymaya yönelik zorunluluk saklı kalmak üzere, hiçbir yol kullanıcısı, bariyer veya yarım bariyerlerin yolu kapattığı veya kapatmaya başladığı veya yarım bariyerlerin kaldırılmakta olduğu sırada hemzemin geçitlere girmeyecektir;

(c) Bir hemzemin geçitte, bariyer, yarım bariyer veya ışıklı işaretler bulunmadığı takdirde, hiçbir yol kullanıcısı ray esaslı bir taşıtın yaklaşmadığından emin olmadıkça hemzemin geçide girmeyecektir;

(d) Bir sürücü, öncelikle hemzemin geçit üzerinde durmak zorunda kalmayacağından emin olmadan hemzemin geçide girmeyecektir;

(e) Hiçbir yol kullanıcısı hemzemin geçidi geçerken oyalanmayacaktır; bir taşıtın durmak zorunda kalması halinde, sürücüsü taşıtı ray dışına çıkarmaya çalışacak ve yapamadığı takdirde, derhal ray esaslı taşıtların sürücülerinin zamanında tehlike hakkında bilgilendirilmesini sağlayacaktır.

²⁴ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 15. madde.

²⁵ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 15. madde).

Yayalara uygulanabilir kurallar

1. Sözleşme Tarafları veya onların kuruluşları, taşıt yolu üzerindeki yaya trafiğinin tehlike yarattığı veya araç trafiğini engellediği durumlar haricinde, bu Maddedeki hükümleri uygulamamakta serbesttir.²⁶

2. Taşıt yolu kenarında, yayalar için kaldırım (tretuvar) veya uygun banketler bulunuyorsa, yayalar bunları kullanacaktır. Ancak, gerekli tedbirleri aldıkları takdirde:

(a) Büyük objeleri iten veya taşıyan yayalar, kaldırım veya bankette yürüyerek diğer yayaları ciddi bir biçimde rahatsız etmeleri halinde, taşıt yolunu kullanabilirler.

(b) Sorumlu bir kişi tarafından yönlendirilen veya bir tören geçidi yapan bir grup yaya taşıt yolunda yürüyebilir.

²⁷ Bkz. dipnot.

3. Kaldırımları veya banketleri kullanmak mümkün değilse veya hiçbiri yoksa, yayalar taşıt yolunda yürüyebilir, bisiklet hattı bulunan ve trafik yoğunluğunun izin verdiği durumlarda yayalar bisiklet hattında yürüyebilir, ancak bunu yaparak bisiklet ve motorlu bisiklet trafiğini engelleyemezler.

4. Bu maddenin 2'nci ve 3'ncü bentleri doğrultusunda, taşıt yolunda yürüyen yayalar taşıt yolunun mümkün olduğunca kenarına yanaşacaktır.²⁸

5. İç mevzuatın aşağıdakileri sağlaması önerilir: taşıt yolunda yürüyen yayalar, bu kendilerini tehlikeye atmadığı sürece yolun, trafiğin akış istikametinin zıttı istikamette olan tarafında yürümelidirler. Ancak, bisiklet, motorlu bisiklet veya motosiklet iten veya başlarında kendilerinden sorumlu bir kişi tarafından yönlendirilen veya bir katile oluşturan gruplar her durumda yolun, trafiğin akış istikametine uygun olan tarafında yürümelidir. Taşıt yolunda yürüyen yayalar katile oluşturmadıkları takdirde, geceleri veya görüş mesafesinin az olduğu zamanlarda veya araç trafik yoğunluğunun öyle gerektirdiği durumlarda gündüzleri, mümkün olduğunca tek sıra halinde yürüyeceklerdir.²⁹

6. (a) Bir taşıt yolunu geçmek isteyen yayalar, etrafı kontrol etmeden taşıt yoluna adım atmayacaktır; yakın bir yerde varsa yaya geçidini kullanacaklardır.

(b) Taşıt yolu üzerinde işaretleme ile belirlenmiş bir yaya geçidinden geçmek amacıyla:

(i) Yaya geçidi, yayalar için sinyalizasyon ile teçhiz edilmişse, yayalar bu tür ışıkların verdiği talimatlara uyacaktır;

²⁶ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 16. madde.

²⁷ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 16. madde).

²⁸ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 16. madde.

²⁹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 16. madde.

(ii) Yaya geçidi, yayalar için sinyalizasyonla teçhiz edilmemiş ise; ancak trafik, taşıt trafiği için sinyalizasyon veya yetkili bir görevli tarafından yönlendiriliyorsa; trafik sinyalizasyonu veya yetkili görevlinin araçların geçebileceğini belirttiği durumlarda, yayalar taşıt yoluna adım atmayacaklardır;

(iii) Diğer yaya geçitlerinde, yayalar yaklaşan taşıtların mesafe ve hızını dikkate almadan taşıt yoluna adım atmayacaktır.

(c) Taşıt yolunu, işaretlemeler ile belirtilen bir yaya geçidi dışında başka bir noktadan geçmek için yayalar, taşıt trafiğine engel olmadığına emin olmadan taşıt yoluna adım atmayacaktır.³⁰

(d) Yayalar bir taşıt yolunu geçmeye başladıklarında, gereksiz biçimde uzun güzergâhı seçmeyecek, oyalanmayacak veya durmayacaktır.

7. Ancak, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları taşıt yolunu geçen yayalara ilişkin daha katı şartlar uygulayabilir.

MADDE 21

Sürücülerin yayalara yönelik davranışı

1. Her sürücü yayaları tehlikeye atabilecek davranışlardan kaçınacaktır.

2. Bu Konvansiyonun Madde 7, 1'nci bent, Madde 11, 9'ncü bent, Madde 13 1'nci bent hükümleri saklı kalmak üzere, taşıt yolunda işaretlemeler ile belirtilen bir yaya geçidinin bulunduğu durumlarda:

a) Eğer araç trafiği o yaya geçidinde trafik ışıklarıyla veya yetkili bir memur tarafından düzenleniyorsa, ilerlemesi yasak olan sürücüler yaya geçidine veya yaya geçidi çizgilerine kısa bir mesafe kala durmalıdırlar. İlerlemelerine izin verildiğinde de geçmekte olan yayaları engellememeli veya önlerini kapamamalıdır; dönüş yaptıkları yolun girişinde yaya geçidi bulunan sürücüler, geçitten yavaşça geçmeli ve gerekliyse tamamen durup halen geçmekte olan veya geçmeye hazırlanan yayalara yol vermelidirler;

(b) Taşıt trafiğinin, trafik sinyalizasyonu veya yetkili bir görevli tarafından yönlendirilmediği yaya geçitlerinde, sürücüler geçidi kullanan veya kullanmak üzere olan yayaları tehlikeye atmayacak derecede yavaş bir hızda geçide yaklaşacaktır; gerekirse, bu tür yayaların geçmelerine izin vermek üzere duracaktır.

3. Bu Maddeye ait hiçbir hüküm, Sözleşme taraflarını veya bunların kuruluşlarını aşağıdakileri yapmaktan alıkoyduğu şeklinde yorumlanamaz.³¹

³⁰ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki. 16. madde.

³¹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki. 17. madde.

Bu Sözleşme'nin 20. Maddesinde belirlenen şartlara göre; yayalar taşıt yolu üzerinde işaretlemeler ile belirtilen bir yaya geçidini geçerken veya geçmek üzere olduğu tüm durumlarda, taşıtların sürücülerinin durmasını zorunlu kılmak, veya

işaretlemelerle belirtilmiş bir yaya geçidi olmadığı halde, bir kavşakta veya kavşağın çok yakınındaki bir noktadan geçmekte olan yayaların geçişini engellemelerini yasaklamak.

4. Durak olduğu belirlenmiş bir yerde bulunan toplu taşıma aracını trafiğin akışına uygun şekilde geçmeye niyetlenen sürücüler yavaşlamalı ve gerekirse yolcuların araca binip inebilmelerine imkan vermek için tamamen durmalıdır.

³² Bkz. dipnot.

MADDE 22

Taşıt yolundaki trafik adaları

Bu Konvansiyonun 10'ncü madde hükümleri saklı kalmak üzere, bir sürücü seyahat ettiği taşıt yoluna kurulan trafik adalarının, direklerin ve diğer cihazların solundan veya sağından aşağıdaki durumlar haricinde geçebilir:

(a) Trafik adası, direk veya cihazın geçilecek tarafının bir işaretle belirtilmesi halinde;

(b) Trafik adasının, direğin veya cihazın iki yönlü bir taşıt yolunun merkez hattında bulunması durumunda; bu durumda sürücü trafiğin yönüne karşılık gelen taraftan refüj, direk veya cihazı geçecektir.

MADDE 23

Duraklama ve park etme

1. Meskun mahal alanları dışında, duran veya park halindeki taşıtlar ile duran hayvanlar, taşıt yolunun mümkün olduğunca dışında duracaktır. Bunlar, meskun mahal alanı dışında ve içinde, bisiklet yollarında, bisiklet şeritlerinde, otobüs şeritlerinde, atlı sürücüler için ayrılmış yollarda, yürüyüş yollarında, kaldırımlarda veya özellikle yaya trafiği için ayrılan kesimlerde, yürürlükteki iç mevzuatın izin verdiği durumlar haricinde durmayacaktır.

2. (a) Taşıt yolunda durdurulan hayvanlar veya parkeden taşıtlar mümkün olduğunca taşıt yolunun kenarına yakın bir noktada bırakılacaktır. Sürücüler, araçlarını taşıt yolunda kendilerine göre trafiğin akışına uygun kısmı haricinde kalan yerlerde bırakmamalıdır; ancak, trafik yönüne uygun tarafta duraklama veya park etme ray hatlarının bulunması nedeniyle engellendiğinde, karşı tarafta duraklama veya park etmeye izin verilecektir. Bundan başka, Sözleşme Tarafları ve bunların kuruluşları:

³² Ek bent. Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 17. madde).

- (i) Trafik akış yönüne uygun tarafta duruşun yol işaretleriyle yasaklandığı durumlar gibi bazı koşullarda, yolun herhangi bir tarafında duraklama ve park etmeyi yasaklamadan kaçınılabilir;
- (ii) Tek yönlü taşıt yollarında, trafiğin kakış yönüne uygun taraf yerine diğer tarafta duraklama veya park etmeye izin verebilir;
- (iii) Taşıt yolunun ortasında özel olarak işaretlenmiş yerlerde, duraklamaya ve park etmeye izin verebilir;

(b) İç mevzuatın aksini belirttiği durumların dışında; iki tekerlekli bisikletler, iki tekerlekli motorlu bisikletler ve iki tekerlekli yan sepetsiz motosikletler dışında kalan araçlar, taşıt yolunda yan yana duraklamayacak veya park etmeyeceklerdir. Yerleşim planı başka bir düzenlemeye izin vermediği takdirde, duraklayan veya park eden araçlar taşıt yolunun kenarına paralel olarak bırakılacaktır.³³

3. (a) Bir taşıtın, taşıt yolunun aşağıda belirtilen kesimlerinde duraklama veya park etmesi yasaklanacaktır:³⁴

- (i) Yaya geçitlerinde, bisikletlilere ayrılmış geçitlerde ve hemzemin geçitlerde;
- (ii) Tramvayların veya trenlerin hareketini engelleyebilecek şekilde, yol üzerindeki veya bu tür raylara yakın tramvay veya demiryolu raylarında; ayrıca Sözleşme Taraflarının veya bunların kuruluşlarının aksini öngörme olasılığına tabi olarak, kaldırımlarda ve bisiklet hatlarında;

³⁵ Bkz. dipnot.

(b) Bir taşıtın tehlike teşkil edebileceği herhangi bir noktada duraklama veya park etmesi yasaklanacaktır, özellikle:

- (i) Bu tür alanların özellikle işaretlenmesi haricinde, üstgeçit altlarında ve tünellerde;
- (ii) Taşıt yolunun tepe üstlerine yakın yerlerinde, söz konusu yol kesiminde aracın hızına bağlı olarak, taşıtın güvenli bir geçiş yapamayacağı kadar görüş mesafesinin kısıtlı olduğu dönemelerde;
- (iii) Bu bendin (b) (ii) alt bendinin uygulanmadığı ancak taşıt yolunda, duraklayan veya park eden araca aynı taraftan yaklaşan taşıtların geçmesinin yasak olduğu geçme yasağı çizgisi ile taşıt arasındaki genişliğin 3 m.den az olduğu yerlerde;
- (iv) Taşıtın yolu kullanan diğer yol kullanıcılarının trafik işaretlerini ve trafik sinyalizasyonunu görmelerini engelleyeceği her yer;
- (v) Yavaş hareket eden taşıtlar için bir işaretle belirtilen ilave bir şerit üzerinde;

³³ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 18. madde.

³⁴ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 18. madde.

³⁵ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 18. madde).

(c) Bir taşıtın aşağıdaki durumlarda taşıt yolunda park etmesi yasaklanacaktır:

- (i) İç mevzuat tarafından öngörülen mesafeler dahilinde; hemzemin geçitlere, kavşaklara, otobüs, trolleybüs ve demiryolu taşıtı duraklarına yaklaşıırken;³⁶
- (ii) Mülklere ait taşıt girişleri önlerinde;
- (iii) Park eden taşıtın, düzgün biçimde park etmiş diğer bir taşıta erişimi engellediği veya diğer taşıtın çıkmasını önlediği herhangi bir yer;
- (iv) Üç şeritli taşıt yollarının orta şeridinde ve meskûn mahal dışında uygun işaretlerle öncelikli yol olarak işaretlenen taşıt yollarında.
- (v) [çıkarılmıştır]

4. Bir sürücü, herhangi bir kazayı önlemek için gerekli tedbirleri almaksızın kendi taşıtı veya hayvanlarını terk etmeyecek ve motorlu taşıtının izinsiz kullanımını engellemek amacıyla uygun tedbirleri alacaktır.

5.³⁷ İç mevzuatın aşağıdaki hususları sağlaması tavsiye edilmektedir: İki tekerlekli motorlu bisiklet veya iki tekerlekli sepetsiz motosiklet dışında kalan her motor tahrikli taşıt ve çekicili veya çekicisiz tüm römorklar, aşağıdaki durumlarda yerleşim alanları dışında bir taşıt yolunda hareket etmeden durduklarında, en azından bir adet gerekli donanımı uygun bir noktaya yerleştirerek yaklaşan sürücüleri yeterli bir mesafeden uyaracaktır:

- (a) Yaklaşan sürücülerin, taşıt yolunda geceleyin hareketsiz halde bulunan taşıtın teşkil ettiği engeli zamanında fark edemeyeceği şartlarda;
- (b) Sürücünün duruşun yasak olduğu yerde taşıtını durdurmak zorunda kaldığı diğer durumlarda.

6. Bu maddedeki hiç bir hüküm, Sözleşme Taraflarını veya bunların kuruluşlarını duran ve park halindeki bisiklet ve motorlu bisikletlere ilişkin hükümleri veya duran ve park halindeki bisiklet ve motorlu bisikletlere ilişkin münferit hükümleri uygulamaya sokmalarına engel oluyor şeklinde yorumlanmayacaktır.

³⁸ Bkz. dipnot.

MADDE 24

Kapıların açılması

Diğer yol kullanıcılarını tehlikeye atmadığından emin olmaksızın bir taşıtın kapısını açmak, açık bırakmak veya taşıttan inmek yasaklanmalıdır.

³⁶ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 18. madde.

³⁷ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 18. madde.

³⁸ Ek Bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 18. madde).

Otoyollar ve benzer yollar

1.³⁹ Otoyollarda, iç mevzuat tarafından öngörülmüşse, özel yaklaşım yollarında ve otoyollara giriş ve çıkışlarda;

(a) Yolun kullanımı, yayalara, hayvanlara, bisikletlere, motosiklet olarak değerlendirilmediği takdirde motorlu bisikletlere ve motorlu taşıtlar ile bunların römorkları dışındaki tüm taşıtlara, tasarımları nedeniyle düz yolda iç mevzuat tarafından belirlenen hıza erişemeyen motorlu taşıtlara veya motorlu taşıt römorklarına yasak olacaktır;

(b) Sürücülerin aşağıdakileri yapması yasak olacaktır:

(i) İşaretli park alanları dışında bir yerde taşıtlarını durdurmak veya park etmek; bir taşıt durmak zorunda kalırsa, sürücüsü bunu taşıt yolundan ve kenarından çıkarmaya çalışmalı ve bunu yapamadığı takdirde, aracın varlığını yaklaşan sürücülere belli bir uzaklıktan zamanında bildirerek onları uymalıdır:

(ii) U-dönüşü yapmak, geri geri gitmek ve iki taşıt yolunu bağlayan geçiş yerleri dahil olmak üzere yolun ortasındaki bölme şeridinin üzerinden gitmek.

⁴⁰ Bkz. dipnot.

2. Bir otoyola çıkan sürücüler, otoyolda seyahat eden taşıtlara yol verecektir. Bir hızlanma şeridi bulunuyorsa, bunu kullanacaklardır.

3. Bir otoyolu terk eden sürücü, doğru zamanda otoyol çıkışına yönelik trafik şeridine yönelecek ve eğer varsa, en kısa zamanda yavaşlama şeridine girecektir.

⁴¹ Bkz. dipnot.

4. Bu Maddenin 1, 2, ve 3'ncü bentlerinin uygulanması maksadıyla, uygun bir şekilde işaretlenen, motorlu taşıt trafiği için ayrılan ve yol boyunca mülklere giriş veya çıkış sağlanmayan diğer yollar, otoyol olarak kabul edilecektir.⁴²

MADDE 25 ek 2

Özel yol işaretleri ile belirtilen tünellere ilişkin özel düzenlemeler

Özel yol işaretleriyle belirtilen tünellerde, aşağıdaki kurallar uygulanacaktır:

Tüm sürücülerin aşağıdakileri yapması yasaktır:

³⁹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 19. madde.

⁴⁰ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 19. madde).

⁴¹ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 19. madde).

⁴² Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 19. madde.

- (a) Geri geri gitmek;
- (b) U dönüşü yapmak;
- (c) [çıkarılmıştır]

2. Tünel ışıklandırılmış olsa bile, tüm sürücüler tüneli geçerken uzun veya kısa farlarını yakmalıdır.

3. Sürücülere, sadece acil durum veya tehlike durumunda bir taşıtı durdurmalarına veya park etmelerine izin verilmiştir. Bunu yaparken, mümkün olduğunca, özellikle belirtilmiş yerleri kullanmak zorundadırlar.

4. Uzun süreli durma halinde, sürücü motoru kapatmalıdır.

MADDE 26

Engelli kişiler ve kafilere uygulanabilir özel kurallar

1. Yol kullanıcılarının, başlarında sorumlu bir kişiyle yürüyen okul çocukları gruplarının ve diğer kafilelerin içinden geçmesi yasaktır.

2. Kendileri tarafından kullanılan engelli sandalyesinde seyahat eden veya yürüme hızında hareket eden engelli kişiler, kaldırımları (yaya yolu) ve uygun banketleri kullanabilir.

MADDE 27

Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosiklet sürücülerine uygulanabilir özel kurallar

1. Bu Konvansiyonun Madde 10, 3'ncü bendi hükümlerine bağlı kalmaksızın, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları yan yana iki veya daha fazla sayıda bisikletlinin seyahat etmesini yasaklamama konusunda serbest olacaktır.

2. Bisikletlilerin en az bir elleriyle bisiklet gidonunu tutmaksızın sürüş yapmaları, kendilerinin başka bir taşıt tarafından çekilmelerine ve izin vermeleri, kendi sürüşlerini engelleyen veya diğer yol kullanıcılarını tehlikeye atan objeleri taşınmaları, çekmeleri veya ittirmeleri yasak olacaktır. Aynı hükümler, motorlu bisiklet sürücülerine ve motosikletlilere uygulanacaktır; ancak, buna ilaveten, Konvansiyonun Madde 14, 3'ncü bendine belirtilen bir manevra işaretini vermeleri haricinde, motorlu bisiklet sürücülerini ve motosiklet sürücülerini gidonları her iki elleriyle tutacaktır.⁴³

3. Bisikletlilerin ve motorlu bisiklet sürücülerinin kendi taşıtlarında yolcu taşınmaları yasak olacaktır; ancak Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları bu hükme istisnalar teşkil edebilir, özellikle taşıta takılabilecek bu tür ilave sele veya selelerde yolcuların taşınmasına izin verebilir. Motosikletlilerin, yan sepetin ve sürücünün arkasında ilave selenin olması haricinde, yolcu taşınmalarına izin verilmeyecektir.

4. Bisiklet şeritleri veya bisiklet yollarının bulunduğu durumlarda, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları bisikletlilerin taşıt yolunun geri kalan kısımlarını kullanmasını yasaklayabilir.

⁴³ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 20. madde).

Aynı şartlar altında, motorlu bisiklet sürücülerinin, uygun görülürse, taşıt yolunun geri kalan kısımlarını kullanmasını yasaklayabilir. İç mevzuat, bisikletlilerin güvenliğinin sağlanması kaydıyla, diğer yol kullanıcılarının hangi şartlar altında bisiklet yolunu veya bisiklet şeridini kullanabileceklerini veya geçeceklerini belirleyecektir.⁴⁴

⁴⁵ Bkz. dipnot.

⁴⁶ Bkz. dipnot.

MADDE 28

Sesli ve ışıklı ikazlar

1. Sesli ikaz cihazları sadece aşağıdaki şartlarda kullanılabilir:
 - (a) Bir kazanın önlenmesi amacıyla gerekli ikazda bulunmak;
 - (b) Meskûn mahaller dışında, geçeceği sürücüyü ikaz etmek istediğinde.Sesli ikaz cihazları tarafından çıkarılan sesler gereğinden fazla uzun olmamalıdır.

2. Motorlu taşıt sürücüleri, bu Konvansiyonun Madde 32, 3'ncü bendinden belirtilen ışıklı ikazları, akşam vakti ve şafak vakti arasında sesli ikazların yerine kullanabilirler. Ayrıca, gündüz saatlerinde bu Maddenin 1 (b) bendinde belirtilen amaçlar için de, bunu yapmanın daha uygun olacağı şartlar dahilinde kullanabilir.

3. Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, meskun mahallerde yine bu Maddenin 1 (b) bendindeki amaç doğrultusunda ışıklı ikazların kullanımına izin verebilir.

MADDE 29

Ray esaslı taşıtlar

1. Bir demiryolunun taşıt yolunu kullanması durumunda, her yol kullanıcısı, bir tramvay veya ray esaslı taşıt yaklaşırken, ray esaslı taşıtın geçmesine izin vermek için mümkün olduğunca çabuk bir şekilde hattı terk edecektir.

2. Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, bu Bölümde öngörülen şartlardan farklı olarak, ray esaslı taşıtların yoldaki hareketine ve bu tür taşıtların geçilmesine ilişkin özel kuralları kabul edebilir. Ancak, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları Konvansiyonun Madde 18, 7'nci bendi hükümleri ile çelişkili olan hükümleri kabul edemez.⁴⁷

⁴⁸ Bkz. dipnot.

⁴⁴ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 20. madde.

⁴⁵ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 20. madde).

⁴⁶ Ek maddeler (Madde 27 ek 2 – ek 4), Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 20. madde ek 2).

⁴⁷ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 21. madde.

⁴⁸ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 21. madde).

Taşıtların yüklenmesi

1. Bir taşıt için izin verilebilir azami ağırlık öngörülmüşse, taşıtın yüklü ağırlığı, izin verilebilir azami ağırlığını asla geçmeyecektir.

2. Bir aracın üstündeki yükler, aşağıdaki durumların önlenmesi için düzenlenmeli ve gerekirse istif edilmelidir:

(a) Özellikle yola düşerek veya yolda sürüklenerek insanların hayatını tehlikeye atmaları, kamu malına veya özel mülke zarar vermeleri;

(b) Sürücünün görüşünün engellenmesi, aracın dengesinin bozulması veya aracın kullanılmasını zorlaştırması;

(c) Gürültü çıkarılması, toz kaldırılması veya önüne geçilebilecek diğer her türlü rahatsızlığa yol açması;

(d) Bu Konvansiyonun Madde14, 3'ncü bendi veya Madde 17, 2. bendi uyarınca elle verilen işaretleri veya bu Sözleşme veya iç mevzuat uyarınca taşıtın donatılması gereken tescil Devletin ayırt edici işareti ve plakanın ve stop lambaları ve sinyal lambaları, yansıtıcı reflektörler dahil olmak üzere lambaların görünmesinin engellenmesi.

3. Yükün güvenliğini sağlamak ve yükü korumak amaçlı kullanılan kablo, zincir, örtü gibi tüm aksesuarlar yükün çevresinden sıkıca geçirilmeli ve sağlamca sabitlenmelidir. Yükü koruyan tüm aksesuarlar, bu Maddenin 2'nci bendine belirlenen yükümlülükleri yerine getirmelidir.

4.⁴⁹ Aracın ön, arka ve yan taraflarından dışarı doğru taşan yükler, diğer araç sürücülerinin bu yüklerin çıkıntı yaptığını fark edemeyebilecekleri her durumda açıkça işaretlenmelidir; böyle bir işaretleme için geceleri aracın ön tarafında beyaz bir ışık ve beyaz bir yansıtıcı donanım, aracın arka tarafında da kırmızı bir ışık ve kırmızı bir yansıtıcı bir donanım kullanılmalıdır. Özellikle motor tahrikli taşıtlarda:

(a) Taşıtın ön ve arkasından 1 m çıkan/ sarkan yükler her zaman işaretlenecektir;

(b) Geceleri, aracın dış kenarına doğru yanlardan çıkıntı yapan yüklerin, yükün kenarının aracın ön farından 0.40 m daha geniş olması durumunda, bu yükler ön taraflarından işaretlenecektir ve yan dış kenarının aracın arka farlarından 0.40 m daha geniş olması durumunda da bu yükler arka taraflarından aynı şekilde işaretleneceklerdir.

5. Bu Maddenin 4'ncü bendinin hiçbir kısmı, Sözleşme Taraflarını veya bunların kuruluşlarını yukarıda bahsedilen 4'ncü bentte atıfta bulunulan yük taşımalarını yasaklama, kısıtlama veya özel izne tabii tutmalarını engellediği şeklinde yorumlanmamalıdır.

⁴⁹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 22. madde.

MADDE 30 ek 2

Yolcuların taşınması

Araçlarda, sürüşü veya sürücünün görüşünü engelleyici sayılarda veya şekilde yolcu taşınmayacaktır.

MADDE 31

Kaza durumundaki davranışlar

1. Yaralılara yardım etme yükümlülüğüyle ilgili iç mevzuattaki hükümler saklı kalmak üzere trafik kazasına karışmış tüm sürücü ve diğer yol kullanıcıları:

(a) Trafiğe ilave bir tehlike oluşturmaksızın mümkün olduğunca çabuk duracak;

(b) Kazanın olduğu yerde trafik açısından güvenliği sağlamaya çalışmalı ve eğer kaza anında birisi ölmüş veya ciddi olarak yaralanmış ise, bunun, trafik güvenliğini etkilememesi koşulu ile sorumluların tayininde yararlı olabilecek izlerin kaybolması gibi kaza yerindeki koşulların değişmemesini sağlamaya çalışmalıdır.

(c) Kazaya karışan kişilerce istenmesi halinde kendini o kişilere tanıtmalı,

(d) Kazada birileri ölmüş veya yaralanmış ise, bunu polise bildirmeli ve polisten ayrılmak için izin alınmış olması, yaralılara yardım etme veya kendisinin tedavi görme durumları haricinde, polis gelene kadar kaza yerinde beklemelidir.

⁵⁰ Bkz. dipnot.

2. Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları kendi iç mevzuatları çerçevesinde, ciddi bir yaralanmanın olmadığı ve kazaya dahil olan şahısların hiçbirinin polisin aranmasını talep etmediği durumlarda, bu Maddenin 1 (d) bendini uygulamaktan kaçınılabilir.

MADDE 32

Farların kullanımına dair kurallar

1. Gün batımı ve doğuşu arasında ve sis, kar yağışı, yoğun yağmur gibi görüş mesafesinin kısa ve yetersiz olduğu durumlarda, hareket halindeki bir araçta aşağıda belirtilen farlar açık olmalıdır:

(a) Motor tahrikli taşıtlar ile motorlu bisikletlerde, mevcut Konvansiyon tarafından her bir kategorideki araç için öngörülen donanıma göre kısa veya uzun farlar ve arka pozisyon lambaları (pozisyon lambaları, aracın varlığının ve boyutlarının fark edilmesini sağlayan lambalardır);

(b) Bu Konvansiyonun Ek 5, 30'ncu bendinde öngörülmüşse, römorklu araçlarda, ön farlar ve ikiden az olmamak üzere arka pozisyon lambaları.

2. Aşağıdaki durumlarda, uzun farlar kapatılacak ve kısa farlar kullanılacaktır:

(a) Yolun yeterince aydınlatıldığı meskun mahallerde ve taşıt yolunun sürekli aydınlatıldığı ve aydınlatmanın sürücü için yeterli bir mesafeyi açıkça görmesine ve diğer yol kullanıcılarının da taşıtı yeterli mesafeden görmelerine imkan tanıyan meskun mahal dışı alanlarda;

(b) Bir sürücü, başka bir taşıtı geçmek üzere olduğunda, diğer taşıtın sürücüsünün kolaylıkla ve tehlike olmadan ilerleyebilmesi için gözünün kamaşmasını önleyecek yeterli bir mesafede;

(c) Diğer yol kullanıcılarının veya karayoluna paralel bir su yolu veya demiryolu kullanıcılarının gözlerinin kamaşmasının önlenmesinin gerekli olduğu diğer bütün durumlarda.

3. Ancak, bir taşıt, başka bir taşıtı yakından izliyorsa bu Konvansiyonun Madde 28, 2'nci bendinde belirtildiği şekilde geçme niyeti konusunda ışıklı bir uyarı vermek için uzun farlar kullanılabilir.

4. Sis lambaları yalnızca yoğun sis, kar yağışı, yoğun yağmur veya benzeri hava koşullarında kısa farlara alternatif olarak kullanılabilir. İç mevzuat, ön sis lambaları ve kısa farların aynı anda kullanılmasına ve dar ve dönemeçli yollarda ön sis lambalarının kullanılmasına izin verebilir.

5. Ön pozisyon lambaları ile teçhiz edilen taşıtlarda, bu tür lambalar uzun ve kısa farlar veya ön sis lambaları ile birlikte kullanılacaktır.

6. Gün içinde yolda seyir halinde bulunan bir motosiklet, önünde en az bir kısa farını, arkada da bir kırmızı lambayı açık tutmalıdır. İç mevzuat, kısa farlar yerine gündüz kullanılan seyir lambalarının kullanılmasına izin verebilir.

7. İç mevzuat, motorlu araç sürücülerinin gün içinde kısa farlarını veya gündüz seyir lambalarını kullanmalarını zorunlu tutabilir. Arka pozisyon lambaları, bu durumda ön pozisyon lambaları ile birlikte kullanılacaktır.

8. Gün batımı ve şafak arasında kalan zaman diliminde ve görüş mesafesinin yetersiz olduğu her hangi bir zamanda yolda duraklama yapan veya park halindeki motorlu taşıtların ve römorklarının varlıkları, ön ve arka pozisyon lambaları ile belirtilmelidir. Yoğun sis, kar yağışı, yoğun yağmur veya benzeri durumlarda kısa farlar veya ön sis lambaları kullanılabilir. Bu koşullarda, arka sis lambaları, arka pozisyon lambalarını tamamlamak için kullanılabilir.

9. Bu maddenin 8'nci bendine ait hükümlerle birlikte, meskun mahal dahilinde, aşağıdaki koşullarda, ön ve arka pozisyon lambaları park lambalarının yerine kullanılabilir:

(a) Taşıtın uzunluk olarak 6 m.yi, en olarak 2 m.yi geçmemesi;

(b) Taşıta römork bağlanmaması;

(c) Park lambaları; taşıtın, durduğu veya park edildiği taşıt yolunun kenarından en uzak yanında bulunuyorsa.

10. Bu Maddenin 8'nci ve 9'ncü bentlerindeki hükümlerle birlikte, bir taşıt aşağıdaki şartlarda herhangi bir lamba yanmadan durabilir veya park edebilir;

(a) Yeterli mesafeden taşıtın açıkça görünebilir olduğu aydınlatılmış bir yolda;

(b) Taşıt yolu ve kaplamalı bankette uzakta;

(c) Aküsü bulunmayan, sepetsiz iki tekerlekli motosikletler ve motorlu bisikletler için bir meskun mahaldeki taşıt yolunun en uzak kenarında.

11. İç mevzuat bu Maddenin 8 ve 9'ncü bentlerinin hükümlerine istisna koyarak, çok az trafiğin bulunduğu meskun mahallerdeki caddelerde duran veya parkeden taşıtlara izin verebilir.

12. Geri manevra lambaları sadece taşıt geriye giderken veya geri gitmek üzereyken kullanılabilir.

13. Tehlike ikaz sinyali sadece özel bir tehlike durumunda diğer yol kullanıcılarını ikaz etmek için kullanılabilir:

(a) Arızalanmış veya bir kazaya karışmış olan bir taşıtın derhal kaldırılmaması ve bu nedenle öteki yol kullanıcıları için bir engel oluşturması durumunda;

(b) Diğer yol kullanıcılarına yaklaşan bir tehlike riskini belirtmek için.

14. Özel ikaz lambaları:

(a) Mavi ışık, sadece öncelikli araçlarda acil bir görev icrası esnasında veya öteki yol kullanıcılarına aracın varlığının bildirilmesinin gerektiği durumlarda kullanılabilir;

(b) Kehribar renkli ışık, sadece özel uyarı lambası ile donatılmış ve belirli görevlere tahsis edilmiş olan taşıtlarda veya bu taşıtların yol üzerindeki varlığı, diğer yol kullanıcıları için bir tehlike veya rahatsızlık oluşturması halinde kullanılabilir.

Diğer renklerde ışık veren ikaz lambalarının kullanımına iç mevzuatla izin verilebilir.

15. Ek 5, 61'nci bent kapsamında bahsedilen istisnalara tabi olarak, bir taşıt hiçbir durumda ön tarafa kırmızı ışık ve arka tarafa beyaz ışık vermeyecektir. Bir taşıt, bu şartla çelişebilecek şekilde değiştirilmeyecek veya lambalar eklenmeyecektir.

MADDE 33

Madde 32'de belirtilenlerin dışındaki taşıtların ve belirli karayolu kullanıcılarının aydınlatılmasına ilişkin kurallar

1. Bu Konvansiyonun 32. Maddesinde yer alan hükümlerin uygulama alanı haricinde kalan her taşıt veya taşıt katarlarında gün batımı ve doğuşu arasında yolda buldukları sırada önde en az bir beyaz veya seçici-sarı ışık, arkada da en az bir kırmızı ışık açık bulunmalıdır. Önde veya arkada sadece bir ışığın olduğu hallerde ise, ışık aracın merkez hattına veya aracın trafik akış yönüne zıt olan tarafına yerleştirilmelidir.

(a) Elle çekilen veya itilen el arabalarında, önde en az bir beyaz lamba veya seçici-sarı ışık ve arkada en az bir kırmızı ışık bulunmalıdır. Bu iki ışık trafik yönüne zıt olan tarafa yerleştirilmiş olan tek bir fardan yayılabilir. 1 m. genişliği aşmayan bu tür arabalar için ışık düzeneğine gerek yoktur.

(b) Hayvanların çektiği arabalarda önde en az iki beyaz ışık veya seçici-sarı ışık ve arkada en az iki kırmızı ışık bulunacaktır. Ancak, iç mevzuat bu tür taşıtlarda önde en az bir beyaz ışık veya seçici-sarı ışık ve arkada sadece bir kırmızı ışık bulunmasına izin verebilir.

Lambalar her iki durumda da trafiğin yönüne karşılık gelen karşı tarafa yerleştirilecektir. Yukarıda açıklanan lambaların taşıta bağlanamaması halinde, trafik akış yönüne zıt olan tarafta taşıtın hemen yanında yürüyen bir kişi tarafından taşınabilir. Ayrıca, hayvanların çektiği taşıtlar arkada taşıtın mümkün olduğunca dış kenarlarına doğru iki adet kırmızı reflektörle teçhiz edilecektir. 1 m. genişliği aşmayan hayvanların çektiği arabalar için ışığa gerek yoktur. Ancak, bu durumda, arkaya trafik akış yönüne zıt olan tarafta tek bir reflektör yerleştirilebilir.

2. (a) Geceleyin, taşıt yolu boyunca hareket ederken:

- (i) Bir kişinin yönetimindeki bir yaya grubu, trafiğin yönüne uygun olarak karşı tarafa önde en az bir beyaz veya seçici-sarı ışık ile arkada en az bir kırmızı ışık veya her iki yönde kehribar renginde ışık taşınmalıdır.
- (ii) Yük, binek veya sürü hayvanlarını veya sığır sürülerini güden sürücüler trafiğin yönüne uygun olarak karşı tarafa önde en az bir beyaz veya seçici-sarı ışık ile arkada en az bir kırmızı ışık veya her iki yönde kehribar renginde ışık yakacaktır. Bu ışıklar tek bir cihaz tarafından da gösterilebilir.

(b) Ancak, bu bendin (a) alt bendinde belirtilen ışıklara uygun biçimde aydınlatılan meskun mahallerde gerek duyulmaz.

MADDE 34

İstisnalar

1. Öncelikli aracın yaklaştığından özel ışıklı ve sesli uyarısı ile ikaz edilen her yol kullanıcısı, taşıt yolunda öncelikli aracın geçmesi için yer açmalı ve gerektiği takdirde durmalıdır.
2. İç mevzuat, öncelikli araç sürücülerinin, yaklaştıklarına dair uyarı araçta bulunan özel ikaz cihazları ile verildiğinde ve diğer araç sürücülerini tehlikeye atmadıkları sürece, Madde 6, 2'nci bent dışında, bu Bölüm II'de bahsedilen diğer hükümlerden sorumlu olmamalarını sağlayabilir.⁵¹
3. İç mevzuat, bir yol inşaatının tamirinde veya bakımında çalışan kişilerin, bu tür işte kullanılan iş makinesi sürücülerini de dahil olmak üzere, kendi işleri esnasında gereken tüm tedbirlerin alınması kaydıyla, bu Bölüm II'nin hükümlerine hangi ölçüde uymayacaklarına dair hususları tespit edebilir.
4. Diğer taşıtların sürücülerini, gereken ölçüde ve şartlarda tüm tedbirleri alarak, bu Maddenin 3'ncü bendinde belirtilen ve çalışmakta olan iş makinesinin geçilmesi sırasında, bu Konvansiyonun 11 ve 12'nci madde şartlarını göz ardı edebilir.

⁵¹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 26. madde.

Bölüm III

MOTORLU TAŞITLARIN VE RÖMORKLARIN ULUSLARARASI TRAFİĞE KABUL EDİLMELERİNE YÖNELİK ŞARTLAR

MADDE 35

Tescil

1. (a) Bu Sözleşme'den yararlanmaya hak kazanmak için, uluslararası trafikteki her motorlu taşıt ve motorlu taşıt arkasına takılı olan hafif römorklar dışındaki her römork (treylar), bir Sözleşme Tarafı veya onun bir kuruluşu tarafından tescil edilmeli ve bu motorlu taşıtın sürücüsü, bu Sözleşme Tarafı veya kuruluşunun yetkili bir makamı tarafından veya bunun için yetkilendirilmiş bir kurum tarafından, söz konusu Sözleşme Tarafı veya kuruluşu adına ve onun verdiği yetki ile düzenlenmiş geçerli tescil belgesini taşıyacaktır. Tescil belgesi olarak adlandırılacak bu belgede, en azından aşağıdaki bilgiler yer alacaktır:

Bu Konvansiyonun 2. Eki'nde belirtildiği şekilde düzenlenmiş plaka numarası olarak tanınacak bir seri numarası;

Taşıtın ilk tescil tarihi;

Belge sahibinin tam adı ve ev adresi;

Taşıtın imalatçısının adı veya ticari markası;

Şase numarası (imalatçının üretim veya seri no);

Malların taşınması için tasarlanan bir taşıt olması durumunda, izin verilebilir azami ağırlık;

Malların taşınması için tasarlanan bir taşıt olması durumunda, yüksüz ağırlık;

Sınırsız değil ise, geçerliliğin süresi.

Belgeye girilen bilgiler sadece Latin alfabesi veya İngilizce el yazısı olacak veya bu şekilde yenilenecektir.

(b) Ancak, Sözleşme Tarafları veya kuruluşları, kendi sınırları dahilinde düzenlenen belgelere ilk tescil tarihi yerine imalat tarihinin yazılmasına karar verebilirler.

(c) Bu Konvansiyonun Ek 6 ve 7 kapsamında tanımlanan A ve B sınıfı motorlu taşıtlar ve mümkünse diğer motorlu taşıtlar için:

(i) Bu belgenin başında, bu Konvansiyonun 3. Eki'nde belirtildiği şekilde tescili yapan Devletin ayırt edici işareti bulunmalıdır.

(ii) Bütün tescil belgelerinde gösterilecek olan ve bu bendin (a) fıkrası kapsamında gerekli olan sekiz bilgi maddesinden önce veya sonra sırasıyla A, B, C, D, E, F, G ve H harfleri konulmalıdır.

(iii) Tescilin gerçekleştiği ülkenin ana dilinde (veya dillerinde) belgenin başlığından önce veya sonra Fransızca olarak Certificate d'immatriculation kelimeleri yer alabilir.

(d) Karayolu dışındaki bir taşıma yöntemi ile bir ülkeye geçici olarak ithal edilmiş olan römorklar ve yarı römorklar için, belgeyi vermiş olan makamın aslına uygun olduğunu tasdik ettiği tescil belgesinin bir fotokopisi yeterli olacaktır.

2. Bu Maddenin 1'nci bendinin hükümlerine bakılmaksızın, uluslararası trafikte iken ayrılmayan mafsallı taşıt, tek bir kayda ve çeken taşıt ile yarım römork için tek bir sertifikaya sahip olsa bile, bu Konvansiyonun hükümlerinden yararlanmaya hak kazanacaktır.

3. İşbu Konvansiyonda yer alan hiç bir hüküm, içinde seyahat eden kişi adına tescil edilmemiş olan uluslararası trafikteki bir taşıt söz konusu olduğunda sürücünün, taşıt sahipliği konusunda kanıt sunulmasını şart koşma hakkını sınırladığı şeklinde yorumlanamaz.

4. Sözleşme Tarafları, eğer daha önce yapmamışlarsa, kullanıma sokulan motorlu taşıtların ulusal veya bölgesel düzeyde bir kaydının ve her taşıt için her tescil belgesine yazılmış olan bilgilerin, merkezileştirilmiş bir kaydının tutulmasından sorumlu olan bir idare kurmaları tavsiye edilmektedir.

MADDE 36

Tescil numarası

1. Uluslararası trafikte plaka, her taşıtın n ve arka kısımlarında, motosikletlerin ise sadece arka kısmında yer alacaktır.

2. Uluslararası trafikteki her bir kayıtlı römork kendi plaka numarasını arkada görüntüleyecektir. Bir motorlu taşıt bir veya daha fazla römork çektiğinde, tek römork veya son römork, kayıtlı değilse, çeken taşıtın plaka numarasını görüntüleyecektir.

3. Bu maddede atıfta bulunan plaka numarasının oluşumu ve görüntülenme biçimi, bu Konvansiyonun Ek 2'si kapsamındaki hükümlere uygun olacaktır.

MADDE 37

Tescil yapan devletin ayırt edici işareti

1. (a) Uluslararası trafikteki her motorlu taşıt, tescil plakasına ilave olarak arka kısmında kayıtlı olduğu Devletin ayırt edici işaretini taşıyacaktır.

(b) Bu işaret plakadan ayrı bir biçimde yerleştirilebilir veya plakayla birlikte yer alabilir.

(c) Ayırt edici işaretin plakanın üzerinde bulunduğu durumlarda, eğer plaka zorunlu ise, ayırt edici işaret taşıtın n plakasında da yer alacaktır.

2. Bu Konvansiyonun 36'ncı maddesine göre, arkasında bir plaka bulundurmamak zorunda olan motorlu bir taşıta bağlanan her römork, ayrıca arkasında gerek plakadan ayrı gerekse plakaya dahil edilen plaka numarasının verildiği Devletin ayırt edici işaretini de taşıyacaktır.

Bu bent hükümleri, römorkun takılı olduğu motorlu taşıtın tescil edildiği Devlet dışındaki bir Devlette tescil edilmiş olması durumunda bile geçerli olacaktır. Römork tescil edilmemişse, bu Devlette seyahat ettiği zamanlar dışında çeken taşıtın tescil edildiği Devletin ayırt edici işaretini arkasında taşıyacaktır.

3. Ayırt edici işaretin oluşumu ve bunun gösterim biçimi veya plakaya dahil edilmesi, bu Konvansiyonun 2 ve 3'ncü Eklerinde öngörülen şartlara uyacaktır.

MADDE 38

Tanımlayıcı işaretler

Uluslararası trafikteki her motorlu taşıt ve römork bu Konvansiyonun Ek 4 kapsamında belirtilen tanımlayıcı işaretleri taşıyacaktır.

MADDE 39

Taşıtların teknik gereksinimleri ve muayenesi

1. Uluslararası trafikteki her bir motorlu taşıt, römork ve taşıt katarı, bu Konvansiyonun Ek 5'i içinde belirtilen hükümleri yerine getirecektir. Ayrıca, çalışır durumda olacaktır.
2. İç mevzuat, aşağıdakilerin düzenli teknik muayenelerinin yapılmasını zorunlu kılacaktır:
 - (a) İnsanların taşınması için kullanılan ve sürücü koltuğuna ilaveten sekizden fazla koltuğa sahip motorlu taşıtlar;
 - (b) Yük taşıma için kullanılan ve izin verilebilir azami ağırlığı 3,500 kilogramı aşan motorlu taşıtlar ile bu tür taşıtlara bağlanmak üzere tasarlanan römorklar.
3. İç mevzuat, mümkün olduğunca, 2'nci bendin hükümlerini diğer taşıt kategorilerini de kapsamak üzere genişletecektir.

⁵² Bkz. dipnot.

MADDE 40

Geçici hüküm

1. Bu Konvansiyonun Madde 47, 1'nci bendi uyarınca yürürlüğe girmesinden itibaren 10 yıllık bir süre zarfında uluslar arası trafikte seyreden römorklar, izin verilen azami ağırlıklarına bakılmaksızın tescilli olmasalar bile bu Konvansiyonun hükümlerinden yararlanma hakkına sahip olacaklardır.

2. Tescil belgeleri Madde 35, 1'nci bendinde yapılan değişikliğin yürürlüğe girmesinin ardından beş yıl içerisinde söz konusu değişikliğin şartlarına uygun hale getirilecektir. Bu süre içerisinde verilen belgeler üzerilerindeki son kullanma tarihine kadar karşılıklı olarak kabul edilecektir.

⁵³ Bkz. dipnot.

Bölüm IV

MOTORLU ARAÇ SÜRÜCÜLERİ

MADDE 41

Sürücü belgeleri

(Mevcut metin 28 Mart 2011 tarihine kadar geçerli olacaktır (bkz. yeni madde 43), yeni metin mevcut Maddenin ardından koyu mavi fontta yeniden yazılmıştır)

1. (a) Her motorlu araç sürücüsü bir sürücü belgesi taşımalıdır;
- b) Sözleşmenin Tarafları, sürücü belgesinin ancak sürücünün gerekli bilgi ve yeteneğinde ettiğinin yetkili makamlarca onaylanmasından sonra verilmesinin sağlanacağını taahhüt ederler;
- (c) İç mevzuat, sürücü belgesinin alınması için gereken koşulları belirlemelidir.
- (d) Bu Konvansiyonun hiçbir maddesi, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşlarının diğer motor tahrikli araçlar ve motorlu bisikletler için sürücü belgesini zorunlu tutmalarını engellediği şeklinde yorumlanmayacaktır.

2. Sözleşmenin Tarafları:

- (a) Kendi resmi dillerinde veya resmi dillerinden birinde hazırlanmış veya bu tür bir dilde hazırlanmamışsa onaylı bir tercümesi bulunan ulusal bir sürücü belgesini;
- (b) Bu Konvansiyonun Ek 6'sındaki hükümlere uyan ulusal sürücü belgelerini ve
- (c) Bu Konvansiyonun Ek 7'sindeki hükümlere uyan uluslararası sürücü belgelerini;

sürücü belgesinin halen geçerli olması ve diğer bir Sözleşme Tarafı veya bunların kuruluşları tarafından veya diğer bir Sözleşme Tarafından kendisine usulüne uygun olarak yetki verilmiş bir kurum tarafından verilmiş olması kaydıyla, söz konusu belge üzerinde belirtilen kategorilerdeki bir aracı kendi ülkelerinde kullanmaları için geçerli kabul edeceklerdir. Bu bendin hükümleri, sürücü adayları belgeleri için geçerli değildir.

[önceki 3. bent çıkarılmıştır]

⁵³ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 26. madde ek 3).

3. Önceki bendin şartlarına bağlı olmaksızın:

(a) Sürücü belgesi sahibinin özel onayla belirli cihazları takması veya sürücünün mağduriyetini dikkate alacak şekilde taşıtın donatılması koşuluna tabii tutulması durumunda, bu koşulları sağlamayan sürücü belgesi geçerli olarak kabul edilmeyecektir;

(b) Sözleşmenin Tarafları, on sekiz yaşın altındaki kişilerce taşınan sürücü belgelerinin kendi ülkelerinde geçerli olduğunu kabul etmeyi reddedebilirler;

(c) Sözleşmenin Tarafları, bu Konvansiyonun Ekleri 6 ve 7'de bahsedilen C, D ve E kategorisindeki motorlu araçlar veya araç katarının kullanılması için yirmi bir yaşın altındaki kişilerce taşınan sürücü belgelerini kendi ülkelerinde geçerli kabul etmeyi reddedebilirler.

4. Sözleşmenin Tarafları, kendi iç mevzuatlarında bu Konvansiyonun Ekleri 6 ve 7'de bahsedilen araç kategorilerinin alt bölümlerini belirleyebilirler. Sürücü belgesinin belirli bir kategorideki araçlarla sınırlı olması durumunda, kategori harfine bir sayı eklenecek ve kısıtlamanın türü sürücü belgesinde belirtilecektir.

5. Bu Maddenin 2. bendi ve 3.bendinin (c) alt bendini uygulama amacıyla:

(a) Bu Konvansiyonun Ekleri 6 ve 7'de bahsedilen B kategorisi bir motorlu araca hafif bir römork takılabilir; aynı zamanda bu tür bir araca azami ağırlığı 750 kilogramı geçen ancak takıldıktan sonra araçların yüksüz iken izin verilen azami ağırlığı 3,500 kilogramı geçmeyen bir römork takılabilir;

(b) Bu Konvansiyonun Ekleri 6 ve 7'de bahsedilen C kategorisi veya D kategorisi bir motorlu araca, sonuçta ortaya çıkan kombinasyonun C kategorisi veya D kategorisi dışına çıkmaması durumunda, hafif bir römork takılabilir.

6. Uluslararası bir sürücü belgesi, sadece bu Konvansiyonda belirlenen minimum şartlara uygun şekilde ulusal sürücü belgesi verilmiş olan şahıslara verilecektir. Uluslararası bir sürücü belgesi, buna karşılık gelen ulusal sürücü belgesinin geçerlilik süresinin dolmasından sonra geçerli olmayacaktır. Belge numarası, uluslararası sürücü belgesinde belirtilecektir.

7. Bu maddenin hükümleri Sözleşme Taraflarının:

(a) Başka bir Sözleşme Tarafı tarafından belgenin verildiği sırada kendi ülkesinde ikamet eden veya normal ikamet söz konusu belgenin verilmesinden sonra kendi ülkesine nakil edilmiş olan şahıslara, diğer Sözleşme Tarafının bölgesinde verilmiş olan ulusal veya uluslararası sürücü belgesinin geçerliliğini tanımasını veya

(b) Belgenin verildiği sırada normal ikamet belgenin verildiği ülkede bulunmayan veya belge verildikten sonra ikametini başka bir ülkeye nakletmiş olan sürücülere yukarıda bahsedilen şekilde verilen sürücü belgelerinin geçerliliğini tanımasını gerektirmez.

Sürücü belgeleri

(Hükümler, 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerlidir (bkz. yeni madde 43))

1. (a) Her motorlu araç sürücüsü bir sürücü belgesine sahip olmak zorundadır;
- (b) Sözleşme Tarafları, sürücü belgesinin, sürücünün gerekli bilgi ve yeteneklere sahip olduğunun yetkili makamlar tarafından onaylanmasından sonra verilmesinin; sürücülerin gerekli bilgi ve yeteneklere sahip olduğunun kontrolünü yapan kişilerin mutlaka uygun niteliklere sahip olmasının; hem teorik hem de uygulamalı sınavların içerik ve usulünün iç mevzuat ile düzenlenmesinin sağlanmasını taahhüt etmektedir;
- (c) İç mevzuat, sürücü belgesinin alınması için gereken şartları belirlemelidir. Özellikle, bir sürücü belgesinin verilmesine ilişkin asgari yaşları, yerine getirilecek tıbbi şartları ve teorik ve uygulamalı sınavların geçilmesine ilişkin şartları belirleyecektir;
- (d) Bu Konvansiyonun hiçbir maddesi, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşlarının diğer motor tahrikli araçlar ve motorlu bisikletler için sürücü belgesini zorunlu tutmalarını engellediği şeklinde yorumlanmayacaktır.

2. (a) Sözleşme Tarafları aşağıdakileri:
 - (i) Bu Konvansiyonun Ek 6'sına ait hükümlere uyan herhangi bir yerel belgeyi;
 - (ii) Bu Konvansiyonun Ek 7'sine ait hükümlere uyan herhangi bir uluslararası belgenin, yerel sürücü belgesine karşılık gelen belge ile birlikte sunulması kaydıyla;

belgeler tarafından kapsanan kategoriler dahilinde gelen bir taşıtın, kendi ülkelerinde sürülmesi için, belgelerin halen geçerli olması ve diğer bir Sözleşme Tarafı veya bunun kuruluşu tarafından veya diğer Sözleşme tarafı veya bunun kuruluşlarının biri tarafından usule uygun olarak yetkilendirilmiş bir kurum tarafından verilmeleri kaydıyla, geçerli olarak tanıyacaktır,

(b) Bir Sözleşme Tarafı tarafından verilen sürücü belgeleri, diğer Sözleşme Tarafının ülkesinde, bu ülke belge sahibinin normal ikameti haline gelinceye kadar tanınacaktır;

(c) Bu bendin hükümleri yeni başlayan sürücü belgelerine uygulanmayacaktır.

3. İç mevzuat, bir yerel sürücü belgesinin geçerlilik süresini sınırlandırabilir. Bir uluslararası belgenin geçerlilik süresi, veriliş tarihini veya yerel sürücü belgesinin geçerlilik tarihini takiben, hangisi daha önceyse, üç yıldan daha fazla olmayacaktır.

4. 1 ve 2'nci bendin hükümleri saklı kalmak üzere:

(a) Sürücü belgesinin geçerliliğinin, belge sahibinin belirli cihazları kullanması veya sürücünün engelli durumu dikkate alınarak taşıtın teçhiz edilmesi kaydıyla, özel bir onaya tabi olduğu durumlarda, sürücü belgesi, bu tür şartlara uyulmadığı takdirde, tanınmayacaktır.

(b) Sözleşme Tarafları, onsekiz yaşından küçük kişilere ait sürücü belgelerinin geçerliliğini kendi ülkelerinde tanımayı reddedebilir.

(c) Sözleşme Tarafları, kendi ülkelerinde motorlu taşıtların veya bu Konvansiyonun Ek 6 ve 7'sinde atıfta bulunulan C, D, CE ve DE kategorilerindeki taşıt katarlarının, yirmi yaş altındaki kişilere ait sürücü belgeleri ile kullanılmasını tanımayı reddedebilir.

5. Bir uluslararası belge, sadece bu Konvansiyonda belge almak için öngörülen asgari şartları yerine getirmiş olan yerel belge sahibi kişilere verilecektir. Uluslararası sürücü belgesi sadece Sözleşme Tarafınca, kendi ülkesinde bir belge sahibinin normal ikamete sahip olması ve aynı Sözleşme Tarafınca yerel sürücü belgesinin verilmesi veya diğer Sözleşme Tarafınca verilen bir sürücü belgesinin tanınmasını sağlayacaktır; ancak, kendi ülkesinde kullanım için geçerli olmayacaktır.

6. Bu Maddenin hükümleri, Sözleşme Tarafını aşağıdaki hususlarda zorunlu kılmayacaktır:

(a) Diğer Sözleşme Tarafının bölgesinde verilmiş tarih itibarıyla kendi normal ikametlerine sahip olan veya verilmiş tarihten itibaren bu bölgelere ikametlerini taşımış olan kişilere verilen yerel belgelerin geçerliliğini tanımak;

(b) Verildiği tarihte bölgede kendi normal ikametlerine sahip olmayan veya verilmiş tarihten itibaren ikametlerini başka bölgelere taşımış olan kişilere verilen yerel belgelerin geçerliliğini tanımak.

MADDE 42

Sürücü belgelerinin geçerliliğinin askıya alınması

1. Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, yasalarına göre sürücü belgesi hakkını kaybetmesine neden olacak kuralları kendi ülkesinde ihlal ettiğini belirlediği takdirde, bir sürücünün ulusal veya uluslararası sürücü belgesini kendi ülkesinde kullanma hakkını geri alabilir. Böyle bir durumda sürücü belgesini kullanma hakkını geri alan Sözleşme Tarafı veya bunun kuruluşunun yetkili makamı:

(a) Kullanım hakkını geri alma süresinin sonuna kadar veya belge sahibi ülkeyi terk edene kadar, hangisi daha önce gerçekleşirse, sürücü belgesini geri alarak alıkoyabilir;

(b) Sürücü belgesinin kullanım hakkının geri alındığını, belgeyi veren veya adına verilmiş olan makama bildirebilir;

(c) Uluslararası bir sürücü belgesi olması durumunda, bu maksatla ayrılan alana belgenin kendi ülkesinde artık geçerli olmadığına dair şerh koyabilir;

(d) Bu bendin (a) alt bendinde belirtilen usulü uygulamadığı takdirde, sürücü belgesini vermiş olan veya adına belgenin verilmiş olduğu makamdan, ilgili kişiye kendisi hakkında alınmış olan kararı bildirmesini talep ederek, (b) alt bendinde belirtilen bildirmeyi tamamlar.

2. Sözleşmenin Tarafları, bu Maddenin 1 (d) alt bendinde belirtilen usule uygun olarak kendisine bildirilen kararları, ilgili kişilere bildirmeye gayret gösterecektir.

3. Bu Konvansiyonda yer alan hiçbir madde, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşlarını, bir ulusal veya uluslararası sürücü belgesine sahip olan bir sürücünün, güvenli bir şekilde araç kullanamayacağına açık veya kanıtlanmış olması veya araç sürme hakkının ikametgahının bulunduğu Devlette geri alınmış olması halinde, bu sürücünün araç kullanmasını engellemekten alıkoyduğu şeklinde yorumlanamaz.

MADDE 43

Geçici hükümler

1. Sözleşme Tarafları, yerel sürücü belgelerini, yürürlüğe giriş tarihinden sonra en geç beş yıl içinde Ek 6'nın yeni hükümleri doğrultusunda düzenleyecektir. Bu Konvansiyonun Ek 6, Madde 41 ve Madde 43'e ait önceki hükümleri doğrultusunda bu sürenin bitiminden önce verilen yerel sürücü belgeleri geçerli oldukları müddetçe tanınacaktır.
2. Sözleşme Tarafları, uluslararası sürücü belgelerini, yürürlüğe giriş tarihinden sonra en geç beş yıl içinde Ek 7'nin yeni hükümleri doğrultusunda düzenleyecektir. Bu Konvansiyonun Ek 7, Madde 41 ve Madde 43'e ait önceki hükümleri doğrultusunda bu sürenin bitiminden önce verilen uluslararası sürücü belgeleri geçerli oldukları müddetçe tanınacaktır.

Bölüm V

BİSİKLET VE MOTORLU BİSİKLETLERİN ULUSLARARASI TRAFİĞE KABUL EDİLME ŞARTLARI

MADDE 44

1. Uluslararası trafikteki motorlu olmayan bisikletler:
 - (a) Etkin bir frene sahip olacak;
 - (b) Yeterli mesafeden duyulabilecek bir zil ile donatılacak ve bunun dışında herhangi bir ses uyarı aygıtı taşımayacak;
 - (c) Bisikletin arkasında kırmızı renkte bir yansıtıcı cihaz bulunacak, önde beyaz veya seçici sarı, arkada kırmızı ışık vermesini sağlayacak aygıtları bulunacaktır.

⁵⁴ Bkz. dipnot.

2. Konvansiyonun Madde 54, 2. bendine uygun olarak motorlu bisikletleri motosiklet olarak kabul ettiklerini beyan etmemiş olan Sözleşme Taraflarının ülkesinde uluslararası trafikteki motorlu bisikletler:
 - (a) İki bağımsız frene sahip olacak;
 - (b) Yeterli bir mesafeden duyulabilecek bir zil veya diğer sesli uyarı cihazına sahip olacak;

(c) Etkin bir egzoz susturucu ile donatılmış olacak;

(d) Ön tarafında beyaz veya seçici sarı ışık ve arka tarafında bir kırmızı ışık ve bir kırmızı yansıtıcı ile donatılmış olacak;⁵⁵

(e) Bu Konvansiyonun Ek 4'ünde belirlenen tanımlayıcı işareti üzerinde bulunduracaktır.

⁵⁶ Bkz. dipnot.

3. Konvansiyonun Madde 54, 2. bendine uygun olarak motorlu bisikletleri motosiklet olarak kabul ettiklerini beyan etmemiş olan Sözleşme Taraflarının ülkesinde, uluslararası trafiğe kabul edilmeleri için motorlu bisikletlerin yerine getirmesi gereken şartlar, bu Konvansiyonun Ek 5'inde motosikletler için konulmuş olan şartlardır.

Bölüm VI

NİHAİ ŞARTLAR

MADDE 45

1. Bu Konvansiyon, Birleşmiş Milletlerin New York'taki Genel Merkezinde 31 Aralık 1969 tarihine kadar, tüm Birleşmiş Milletler, uzman kuruluşlar veya Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı'na üye ülkelerin veya Uluslararası Adalet Divanı'nın Statüsüne taraf devletlerin ve Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından bu Sözleşme'ye taraf olması için davet edilen diğer herhangi bir ülkenin imzasına açılacaktır.

2. Bu Konvansiyon onaya tabidir. Onay belgeleri Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine teslim edilecektir.

3. Bu Konvansiyon, bu Maddenin 1'inci bendinde bahsedilen Devletlerden herhangi birinin katılımına açık kalacaktır. Katılım belgeleri Genel Sekretere teslim edilecektir.

4. Bu Konvansiyon, imzalandığı veya onay veya katılım belgeleri teslim edildiğinde, her Devlet bu Konvansiyonun Ek 3'üne uygun olarak kendisi tarafından tescil edilen araçlar üzerinde uluslararası trafikte gösterilmesi için seçtiği ayırt edici işareti Genel Sekretere bildirecektir. Genel Sekretere gönderilen ilave bir bildirimle her devlet daha önceden seçmiş olduğu ayırt edici işareti değiştirebilir.

MADDE 46

1. Herhangi bir Devlet bu Konvansiyonu imzalarken veya onaylarken veya bunu tasdik ederken veya sonrasında herhangi bir zamanda, Genel Sekretere bildirimde bulunarak Konvansiyonun sorumlu olduğu ülkelerin tamamında veya herhangi birinde uluslararası ilişkiler için geçerli olacağını beyan edebilir. Konvansiyon bildirimde belirtilen ülke veya ülkelerde bildirim Gen Sekreter tarafından alınmasından otuz gün sonra veya bildirimi yapan Devlet için Konvansiyonun yürürlüğe girdiği tarihte, hangisi daha sonra ise, geçerli olacaktır.

⁵⁵ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 27. madde.

⁵⁶ Ek alt bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 27. madde).

2. Bu Maddenin 1'inci bendine göre bildirimde bulunan bir Devlet daha sonra herhangi bir zamanda Genel Sekretere gönderilen bir bildirim ile ilk bildirimde belirtilen ülkede Konvansiyonun yürürlüğünün durdurulacağını beyan edebilir ve bildirim Genel Sekreter tarafından alındığı tarihten başlayarak söz konusu ülkede bir yıl sonra Konvansiyon yürürlükten kalkar.

3. Bu Maddenin 1'inci bendine göre bildirimde bulunan bir Devlet, bu Konvansiyonun Ek 3'üne göre ilgili ülke veya ülkelerde tescil edilen araçlar üzerinde uluslararası trafikte bulundurulması için seçilmiş olan ayırt edici işaret veya işaretleri Genel Sekretere bildirecektir. Her devlet, Genel Sekretere gönderilen ilave bir bildirimle daha önceden seçmiş olduğu ayırt edici işareti değiştirebilir.

MADDE 47

1. Bu Konvansiyon on beşinci onay veya tasdik belgesinin teslim edildiği tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

2. Onbeşinci onay veya katılma belgesinin verilmesinden sonra bu Konvansiyonu onaylayan veya Konvansiyona katılan her Devlet için, Konvansiyon, söz konusu Devletin kendi onay veya katılma belgesini verdiği tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 48

Yürürlüğe girmesini müteakip, bu Konvansiyon Sözleşme Tarafları arasındaki ilişkilerde, her ikisi de 2 Nisan 1926 tarihinde Paris'te imzalanan Motorlu Araç Trafığı ile ilgili Uluslararası Konvansiyon ve Karayolu Trafığı ile ilgili Uluslararası Konvansiyon, 15 Aralık 1943 tarihinde Washington'da imzalanan Amerika Kıtası Otomobil Trafığı Düzenlemesi ve 19 Eylül 1949 tarihinde Cenevre'de imzaya açılan Karayolu Trafığı Konvansiyonunu feshedecek ve bunların yerini alacaktır.

MADDE 49

1. Bu Konvansiyon bir yıl yürürlükte kaldıktan sonra, Sözleşme Taraflarından herhangi biri Konvansiyonda bir veya daha fazla değişiklik teklifinde bulunabilir. Yapılan değişiklik teklifinin metni açıklayıcı bir not ile birlikte Sözleşmenin tüm tarafları ile iletişime geçecek olan Genel Sekretere iletilecektir. Sözleşmenin Tarafları dolaşıma girdiği tarihi takip eden on iki aylık süre içerisinde (a) değişikliği kabul ettiklerini veya (b) değişikliği reddettiklerini veya (c) değişikliği değerlendirmek için bir konferans düzenlenmesini istediklerini Genel Sekretere bildirebilir. Genel Sekreter, ayrıca önerilen değişikliğin metnini bu Konvansiyonun Madde 45, 1. bendinde belirtilen diğer tüm Devletlere de gönderecektir.

2. (a) Bir önceki bende göre bildirilen her değişiklik teklifi önceki bentte bahsedilen on iki aylık süre içinde Sözleşme Taraflarının üçte birinden daha azının değişikliği reddettiği veya değerlendirilmesi için konferans düzenlenmesini talep ettiklerine dair Genel Sekreteri bilgilendirmeleri durumunda kabul edilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter değişiklik teklifinin kabulü veya reddi ve bir konferans düzenlenmesi talebi hakkında tüm Sözleşme Taraflarını bilgilendirecektir. Belirtilen on iki aylık süre içerisinde söz konusu ret veya taleplerin toplam sayısı Sözleşme Taraflarının toplam sayısının üçte birinden daha az ise, değişikliğin bir önceki bentte bahsedilen on iki aylık sürenin dolmasından altı ay sonra, belirlenen süre içerisinde değişikliği reddeden veya değerlendirilmesi için bir konferans düzenlenmesini talep edenler hariç olmak üzere, Genel Sekreter değişikliklerin yürürlüğe gireceğini tüm Sözleşme Taraflarına bildirecektir.

(b) Belirlenen on iki aylık süre içinde yapılan değişiklik teklifini reddeden veya değerlendirilmesi için bir konferans düzenlenmesi talebinde bulunan Sözleşme Tarafları, söz konusu sürenin sonunda herhangi bir zamanda değişikliği kabul ettiğine dair Genel Sekreteri bilgilendirebilir ve Genel Sekreter bu bildirim diğer tüm Sözleşme Taraflarına bildirecektir. Değişiklik, kabul ettiğini bildiren Sözleşme Taraflarında, Genel Sekreterin bildirim aldığı tarihten altı ay sonra yürürlüğe girecektir.

3. Bir değişiklik bu maddenin 2'nci bendine uygun olarak kabul edilmezse ve bu maddenin 1'inci bendinde belirtilen on iki aylık süre içerisinde Sözleşme taraflarının toplam sayısının yarısından daha azı önerilen değişikliği reddettiğine dair Genel Sekreteri bilgilendirirse ve ondan az olmamak üzere en az Sözleşme Taraflarının toplam sayısının üçte biri kabul ettiğini veya değerlendirilmesi için bir konferans düzenlenmesini talep ettiklerini bildirirse, Genel Sekreter önerilen değişikliğin veya bu maddenin 4'üncü bendine uygun olarak yapılan herhangi diğer bir teklifin değerlendirilmesi için bir konferans düzenleyecektir.

4. Bu Maddenin 3'üncü bendine göre bir konferans düzenlenirse, Genel Sekreter bu Konvansiyonun Madde 45, 1'inde bahsedilen tüm Devletleri davet edecektir. Konferansa davet edilen tüm Devletlerden açılış gününden en az altı ay önce önerilen değişikliğe ilave olarak Konferansta değerlendirilmesini talep ettikleri öneriler için kendisine bildirimde bulunmalarını talep edecek ve söz konusu önerileri Konferansın açılış gününden en az üç ay önce Konferansa davet edilen Devletlere bildirecektir.

5. (a) Sözleşme taraflarının en az üçte ikisinin Konferansa katılması şartıyla, Konferansa katılan Devletlerin üçte ikisi tarafından kabul edilmesi halinde, bu Konvansiyonda yapılan her değişiklik kabul edilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter değişikliğin kabul edildiğini Sözleşmenin tüm taraflarına bildirecek ve değişiklik bu süre içinde Genel Sekretere değişikliği reddettiklerini bildirenler hariç olmak üzere, Sözleşmenin tarafları için bildirim tarihinden on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

(b) Söz konusu on iki aylık sürede değişikliği reddeden Sözleşme Tarafı herhangi bir zamanda değişikliği kabul ettiğini Genel Sekretere bildirebilir ve Genel Sekreter söz konusu bildirimden diğer tüm Sözleşme Taraflarını bilgilendirir. Kabul ettiğini bildiren Sözleşme Tarafı için değişiklik bildirim Genel Sekreter tarafından alınmasından altı ay sonra veya söz konusu on iki aylık dönemin sonunda, hangisi daha geç ise, yürürlüğe girer.

6. Önerilen değişiklik bu Maddenin 2'nci bendine göre kabul edilmiş sayılmazsa ve bu Maddenin 3'üncü bendinde bir konferans düzenlenmesi için açıklanan koşullar yerine getirilmezse, önerilen değişiklik reddedilmiş kabul edilecektir.

MADDE 50

Sözleşme Taraflarından herhangi biri Genel Sekretere gönderilen yazılı bildirim ile bu Konvansiyonun bittiğini bildirebilir. Anlaşmanın sona erdiğine dair bildirim, Genel Sekreter tarafından alındığı tarihten bir yıl sonra geçerli olacaktır.

MADDE 51

Birbirini izleyen on iki ay süre ile Sözleşme Taraflarının sayısının beşin altına düşmesi halinde bu Konvansiyonun yürürlüğü sona erecektir.

MADDE 52

Bu Konvansiyonun yorumlanması ve uygulanması ile ilgili olarak iki veya daha fazla Sözleşme Tarafı arasındaki ve müzakere veya diğer çözüm yolları ile giderilemeyen her türlü ihtilaf, ilgili Sözleşme Taraflarından herhangi birinin talebi üzerine karar verilmesi için Uluslararası Adalet Divanına götürülebilir.

MADDE 53

Bu Konvansiyonun hiçbir bölümü Sözleşme Taraflarından birinin Birleşmiş Milletler Anlaşmasının şartlarını ve durumun mecburiyetiyle sınırlı olmak kaydıyla iç ve dış güvenlik için gerekli görülen eylemlerin yerine getirilmesini engelleyeceği şekilde yorumlanmayacaktır.

MADDE 54

1. Bu Konvansiyonun imzalanması veya tasdik veya katılım belgelerinin teslim edilmesi sırasında, herhangi bir Devlet bu Konvansiyonun 52'nci maddesine kendisini bağlı saymadığını beyan edebilir. Bu şekilde bir beyanda bulunan Sözleşme Taraflarından biri ile ilgili olarak diğer Sözleşme Tarafları da 52'nci madde ile bağlı olmayacaktır.

2. Tasdik veya katılım belgelerini teslim ederken herhangi bir Devlet, Genel Sekretere gönderilen bir bildirimle, Konvansiyonun uygulanması amaçları doğrultusunda motorlu bisikletleri motosiklet olarak değerlendirdiğini beyan edebilir (Madde 1 (n)).

Genel Sekretere gönderilen bir bildirimle, her Devlet daha sonra herhangi bir zamanda bildirimini geri çekebilir.

3. Bu Maddenin 2'nci bendine belirtilen bildirimler, Genel Sekreter tarafından bildirim alındığı tarihten altı ay sonra veya bildirimde bulunan Devlet için Konvansiyonun yürürlüğe girme tarihinde, hangisi daha sonra ise, yürürlüğe girecektir.

4. Bu Konvansiyonun Madde 45, 4. bendi veya Madde 46, 3. bendine uygun olarak daha önceden seçilmiş olan ayırt edici işaretteki değişiklikler, Genel Sekreterin bununla ilgili bildirim aldığı tarihten üç ay sonra yürürlüğe girecektir.

5. Bu Maddenin 1. Bendinde belirtilen çekince dışında, bu Konvansiyon ve Ekleri konusunda çekinceler konulmasına, yazılı olmaları ve onay veya katılma belgesinin verilmesinden önce düzenlenmiş olmaları durumunda, bu belgede teyit etmiş olmaları koşulu ile kabul edilebilir. Genel Sekreter, bu çekinceleri, bu Konvansiyonun 45. Maddesinin 1. bendinde belirtilen bütün Devletlere iletacaktır.

6. Bir çekince koymuş veya bu Maddenin 1. veya 4. bendine göre bir beyanda bulunmuş olan herhangi bir Sözleşme Tarafı, bunu herhangi bir zamanda Genel Sekretere gönderilen bir bildirimle geri çekebilir.

7. Bu Maddenin 5'inci bendine uygun olarak belirtilen bir çekince:

(a) Çekincede bulunan Sözleşme Tarafı, çekince ile ilgili olan Konvansiyon şartlarını, çekince kapsamı ile sınırlı olarak değiştirir;

(b) Çekince koymuş olan diğer Sözleşme Tarafları ile ilişkilerinde, söz konusu şartları aynı şekilde değiştirir.

MADDE 55

Bu Konvansiyonun 49 ve 54'üncü maddelerinde bahsedilen beyanlar, bildirimler ve iletişimlere ilave olarak, Genel Sekreter Madde 45, 1. bentte bahsedilen tüm Devletlere aşağıdakilerle ilgili bildirimde bulunacaktır:

- (a) Madde 45 kapsamındaki imzalar, onaylar ve katılımlar,
- (b) Madde 45, 4. bendi ve Madde 46. kapsamındaki bildirimler ve beyanlar;
- (c) Madde 47'ye uygun olarak bu Konvansiyonun yürürlüğe giriş tarihleri;
- (d) Madde 49, 2. ve 5. bentleri uyarınca bu Konvansiyondaki değişikliklerin yürürlüğe giriş tarihi;
- (e) 50. Madde kapsamındaki fesihler;
- (f) Bu Konvansiyonun Madde 51 kapsamında yürürlükten kalkması.

MADDE 56

Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerindeki metinleri tek bir suret olarak imzalanmış ve eşit derecede geçerli olan bu Konvansiyonun aslı, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edilecek, Genel Sekreter de bunların onaylanmış gerçek suretlerini, bu Konvansiyonun 45. Maddesinin 1. Bendinde belirtilen bütün Devletlere gönderecektir.

Kendi Hükümetleri tarafından usule uygun olarak yetkili kılınmış olan aşağıdaki imzası bulunan tam yetkili diplomatik temsilciler,* bu Konvansiyonu imzalamışlardır.

Viyana'da bin dokuz yüz altmış sekiz Kasım ayının sekizinci gününde imzalanmıştır.

EKLER

Ek 1

MOTORLU ARAÇLAR VE RÖMORKLARIN ULUSLARARASI TRAFİĞE KABUL EDİLME YÜKÜMLÜLÜĞÜ İÇİN İSTİSNALAR

1. Sözleşme Tarafları, ülkelerinde tescil edilmiş olan, ancak genel ağırlığı veya dingil başına düşen yükleri veya boyutları bakımından kendi iç mevzuatlarındaki sınırları aşan motorlu taşıtları, römorkları veya taşıt katarlarını, uluslararası trafikte kendi ülkelerine kabul etmeyi reddedebilirler. Ülkelerinde uluslararası ağır taşıt trafiği olan Sözleşme Tarafları, tali yollar hariç olmak üzere, ağırlıkları ve ebatları bu anlaşmalarda belirtilen rakamları aşmayan taşıtlara veya taşıt katarlarına yollarının açık olmasını öngören bölgesel anlaşmalar imzalamak için gayret göstereceklerdir.
2. Bu Ekin 1'inci bendi amaçları doğrultusunda, aşağıdakilerin yanal uzantısı, izin verilen azami genişliğin aşan bir uzantı olarak değerlendirilmeyecektir:
 - (a) Yerle temas noktalarının yakınındaki dış lastikler ve lastik basınç göstergelerinin bağlantıları;
 - (b) Tekerleklerle takılan kayma önleyici teçhizat;
 - (c) İzin verilen azami genişliğin ötesine uzanmayacak şekilde normal basınçla öne veya arkaya eğilebilecek şekilde tasarlanmış dikiz aynaları;
 - (d) Bu çıkıntının bir kaç santimetreyi aşmaması koşulu ile yan sinyal lambaları ve genişliği belirten lambalar;
 - (e) Yüke sabitlenen gümrük mühürleri ve söz konusu mühürlerin sabitlenmesi ve korunması için takılan aygıtlar.
3. Sözleşmenin Tarafları, kendi iç mevzuatları ile yasaklanmış olması durumunda, aşağıdaki taşıt katarlarını kabul etmeyi reddedebilirler:
 - (a) Römorklu motosikletler;
 - (b) Bir motorlu araç ve birkaç römorktan oluşan taşıt katarları;
 - (c) Yolcu taşımacılığı için kullanılan mafsallı taşıtlar.
4. Sözleşmenin tarafları, bu Konvansiyonun Ek 5, 60'ıncı bendinde belirlenen istisnaların geçerli olduğu motorlu taşıtlar ve römorkları, ülkelerindeki uluslararası trafiğe kabul etmeyi reddedebilirler.
5. Sözleşmenin Tarafları, sürücülere ve varsa yolcuları koruyucu tertibat (kask) takmayan motorlu bisiklet ve motosikletleri, ülkelerindeki uluslararası trafiğe kabul etmeyi reddedebilirler.
6. Sözleşme Tarafları, iki tekerlekli bir motorlu bisiklet veya yan sepeti olmayan iki tekerlekli bir motosiklet dışındaki herhangi bir motorlu taşıtın, ülkelerindeki uluslararası trafiğe kabul edilmeleri için motorlu taşıtta, taşıt yolunda hareketsiz durduğu sırada taşıtın mevcudiyetinin oluşturduğu tehlikeyi bildirmek için, bu Konvansiyonun Ek 5, 56. bendinde belirtilen bir cihazın taşınmasını şart koşabilirler.

7. Sözleşme Tarafları, izin verilen azami ağırlığı 3,500 kg aşan uluslararası trafikteki motorlu taşıtların ülkelerindeki belirli zorlu yollara veya belirli engebeli bölgelere girmeleri için, bu taşıtların, kendileri tarafından tescil edilmiş izin verilen aynı ağırlıktaki taşıtların bu tür yollara veya bölgelere girmeleri konusunda kendi iç mevzuatlarında belirtilen özel şartlara uygun olmalarını şart koşabilirler.

⁵⁷ Bkz. dipnot.

8- Sözleşmenin tarafları, kendi ülkelerindeki trafiğin yönüne uyacak şekilde uyarlanmamış olan asimetrik ışıklı kısa farlarla donatılmış uluslararası trafikteki herhangi bir motorlu taşıtı, ülkelerine kabul etmeyi reddedebilirler.

9. Sözleşme Tarafları, kendi bölgelerine bu Konvansiyonun 37'nci maddesinde öngörülenlerden biri dışında ayırt edici işaret bulunduran uluslararası trafikteki herhangi bir motorlu taşıtın veya bir motorlu taşıta bağlanan herhangi bir römorkun, kabul edilmesini reddedebilir. Sözleşme Tarafları bu Konvansiyonun hükümlerine uygun olarak, plakadan ayrı olarak yerleştirilen, plakaya dahil edilen bir ayırt edici işaret yerine geçen ve bu Konvansiyonun hükümlerine uygun olmayan bir ayırt edici işarete sahip bir taşıtın girişini reddetmeyebilir.

Ek 2

ULUSLARARASI TRAFİKTEKİ MOTORLU TAŞITLARIN VE ROMÖRKLERİN TESCİL NUMARASI VE PLAKASI

1. Bu Sözleşme'nin 35. ve 36. Maddelerinde belirtilen plaka numarası, rakamlardan veya rakam ve harflerden oluşabilir. Rakamlar genel olarak kullanılmakta olan numaralar, harfler de büyük Latin harfleri olacaktır. Öteki rakamlar ve harfler de kullanılabilir. Ancak, bu durumda plaka numarası, genel olarak kullanılan rakamlarla ve büyük Latin harfleri ile tekrarlanacaktır.

2. Plaka numarası, normal gün ışığında araç dururken aracın ekseninde bulunan bir gözlemci tarafından en az 40 m mesafeden okunabilir olacaktır; Sözleşmenin tarafları, tescil ettikleri araca göre 40 m mesafeden okunabilir büyüklükte plakanın takılması güç olan motosiklet ve özel kategorideki motorlu araçlar için, minimum okunurluk mesafesini düşürebilirler.

3. Bir plaka üzerinde tescil numarası gösterildiğinde, bu plaka düz olacak ve taşıtın boyuna eksenine dikey veya dikeye yakın konumda sabitlenecektir.

Numara taşıt üzerinde bulunduğu veya boyandığında, konulduğu veya boyandığı yüzey, düz ve düşey veya düz ve düşeye yakın olacak ve taşıtın orta uzunluğuna düzlemine dik açıda yer alacaktır.

4. Bu Konvansiyonun Ek 5, bent 61 (g) paragrafı hükümleri saklı kalmak kaydıyla, taşıtın kaydedildiği tescil numarasının ve uygun durumlarda, Devletin ayırt edici işaretinin bulunduğu ve Ek 3'te belirtilen şartlara göre bir bayrak veya amblemin görüntüsü ile tamamlanan plakanın arka planı yansıtıcı malzemenin yapılabilir.

5. Ayırt edici işaretin dahil edildiği plakanın arka plan kısmı, tescil numarasının işaretlendiği arka plan kısmı için kullanılan malzemenin aynısı olacaktır.

⁵⁷ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde belirtilmiştir (bkz. 28. Madde).

ULUSLARARASI TRAFİKTEKİ MOTORLU ARAÇ VE RÖMORKLARIN
AYIRT EDİCİ İŞARETİ

1. Bu Konvansiyonun 37'nci Maddesinde atıfta bulunulan ayırt edici işaret, büyük Latin harflerinden ve bir ila üç harften oluşacaktır.
2. Ayırt edici işaret plakadan ayrı biçimde görüntülediğinde, mutlaka aşağıdaki şartlara uyacaktır:
 - (a) Harfler, en az 0.08 m yüksekliğe ve bölümleri en az 0.01 m genişliğe sahip olacaktır. Harfler, ana eksenini yatay olan bir elips şekline sahip beyaz arka plan üzerine siyah olacaktır. Beyaz arka plan yansıtıcı bir malzemeden yapılabilir.
 - (b) Ayırt edici işaretin sadece bir harften oluştuğu durumda, elipsin ana eksenini dikey olabilir;
 - (c) Ayırt edici işaret, tescil numarası ile karıştırılabilecek veya okunabilirliğini bozabilecek şekilde yapılandırılmayacaktır;
 - (d) Motosikletler veya bunların römorkları üzerinde, elipsin eksenine ait boyutlar en az 0.175 m ve 0.115 m olacaktır. Diğer motorlu taşıtlar ve bunların römorkları üzerinde, elipsin ekseninin boyutları en az;
 - (i) Ayırt edici işaret üç harften oluştuğu takdirde, 0.24 m ve 0.145 m olacaktır;
 - (ii) Ayırt edici işaret üç harften daha az harften oluştuğu takdirde, 0.175 m ve 0.115 m olacaktır.
3. Ayırt edici işaret plakaya dahil edilecekse, aşağıdaki şartlar uygulanacaktır:
 - (a) Harfler, 0.11 m.lik bir plaka referans alındığında en az 0.02 m yüksekliğe sahip olacaktır;
 - (b)
 - (i) Tescil eden Devletin ayırt edici işareti; uygun durumlarda, Devletin bayrak veya amblemi ile desteklenebilir veya ülkenin ait olduğu bölgesel ekonomik entegrasyon kuruluşunun amblemi arka plakanın en solunda veya sağında, tercihen numaranın iki satırdan oluştuğu durumda plakaların solunda veya en sağ üst kısmında bulunabilir;
 - (ii) Ayırt edici işarete ilave olarak, sayısal olmayan bir sembol ve/veya bir bayrak ve/veya bölgesel veya yerel bir amblem plakada görüntülediğinde, Tescil eden Devletin ayırt edici işareti zorunlu olarak plakanın en sol kısmına yerleştirilecektir;
 - (c) Uygun durumlarda tescil eden Devletin ayırt edici işaretini destekleyen bir bayrak veya amblem, ayırt edici işaretin okunabilirliğini bozmayacak biçimde konumlandırılacak ve tercihen bunun üzerine yerleştirilecektir;

(d) Tescil eden Devletin ayırt edici işareti, kolaylıkla tanımlanabilecek ve plaka numarası ile karıştırılmayacak veya okunabilirliği bozulmayacak biçimde konumlandırılacaktır. Bu yüzden, ayırt edici işaret, en azından tescil numarasından farklı bir renkte olacak veya tescil numarası için ayrılan farklı bir arka plan rengine sahip olacak veya tescil numarasından tercihen bir satırla açıkça ayrılacaktır.

(e) Motosikletlerin ve bunların römorklarının plakaları veya iki satır tutan plakalar için, ayırt edici işaretin harflerinin yanı sıra tescil eden devletin ulusal bayrağı veya ambleminin boyutu veya ülkenin ait olduğu bölgesel ekonomik entegrasyon kuruluşunun sembolünün boyutu uygun biçimde değiştirilebilir;

(f) Bu bendin hükümleri, bu plaka zorunlu ise, ön plakaya yönelik aynı prensipler doğrultusunda uygulanacaktır.

4. Ek 2, bent 3 ile ilgili hükümler, ayırt edici işarete uygulanacaktır.

Ek 4

ULUSLARARASI TRAFİKTEKİ MOTORLU TAŞIT VE RÖMORKLARIN TANIMLAYICI İŞARETLERİ

1. Tanımlayıcı işaretler aşağıdakilerden oluşur:

(a) Bir motorlu araç için:

(i) Araç üreticisinin adı veya ticari unvanı;

(ii) Şasede veya şase olmaması durumunda gövdede, üreticinin ürün veya seri numarası;

(iii) Motor üzerinde, numaranın üretici tarafından konulması durumunda motor numarası;

(b) Römork için yukarıda alt bent (i) ve (ii)'de bahsedilen bilgiler;

(c) Motorlu bisiklet için silindir kapasitesi ve "CM" işareti.

2. Bu Ekin 1'inci bendinde bahsedilen işaretler ulaşılabilir konumlara yerleştirilmeli ve kolaylıkla okunabilir olmalıdır. Ayrıca, kolaylıkla değiştirilemeyecek ve silinemeyecek türde olmalıdır. İşaretlerde yer alan harf ve şekiller sadece Latin harfleri veya İngiliz bitişik el yazısı ve Arap rakamları olmalı veya bu şekilde tekrarlanmalıdır.

MOTORLU TAŞITLAR VE RÖMORKLARA İLİŞKİN TEKNİK ŞARTLAR

1. Bu Konvansiyonun 3. Maddesinin 2 (a) bendi ve 39. Maddesinin 1. bendi hükümleri saklı kalmak üzere, herhangi bir Sözleşme Tarafı, tescil ettiği motorlu taşıtlar ve iç mevzuatı uyarınca karayoluna çıkmasına izin verdiği römorklar için, bu Ek'in hükümlerini tamamlayan veya daha sıkı kurallar belirleyebilirler. Uluslararası trafikteki bütün taşıtlar, hizmete ilk girdiklerinde tescil edildikleri ülkede yürürlükte bulunan teknik şartlara uygun olmalıdır.
2. Bu Ek'in amaçları doğrultusunda, "römork" tabiri, sadece motorlu bir araca takılmak için tasarlanmış bir römork için kullanılır.
3. Bu Konvansiyonun Madde 1, (n) alt bendine uygun olarak yüksüz ağırlıkları 400 kilogramı geçmeyen üç tekerlekli araçları motosiklet olarak değerlendiren Sözleşme Tarafları, söz konusu taşıtları bu Ek'te hem motosiklet hem de motorlu taşıtlar için konulan kurallara tabi tutacaktır.

BÖLÜM I

Frenleme

4. Bu bölümün amaçları doğrultusunda:

- (a) "Bir dingilin tekerlekleri" terimi, aynı dingil üzerine yerleştirilmemiş olsalar bile (bir çift dingil, iki dingil olarak kabul edilmektedir) taşıtın boyuna eksenine göre simetrik veya simetriğe yakın olarak düzenlenmiş tekerlekler anlamını taşımaktadır,
- (b) "Servis freni" terimi normalde aracı yavaşlatmak ve durdurmak için kullanılan donanım anlamına gelir;
- (c) "Park freni" terimi, sürücü bulunmadığında taşıtı veya römork takılı olmadığında römorkü hareketsiz tutmak için kullanılan donanım anlamını taşımaktadır.
- (d) "Yardımcı fren (acil durum freni)" servis freninin arızalanması durumunda aracı yavaşlatmak veya durdurmak için tasarlanmış donanım anlamına gelir.

A. Motosiklet haricindeki motorlu araçlarda frenleme

5. Motosiklet haricindeki tüm motorlu araçlarda, sürüş esnasında sürücünün kolaylıkla kullanabileceği frenler bulunmalıdır. Bu frenler, aşağıdaki üç frenleme işlevini yerine getirebilmelidir:
 - (a) Yükleme koşulları ve üzerinde hareket ettiği yolun eğimi ne olursa olsun, güvenli, hızlı ve etkin bir şekilde aracı yavaşlatma ve durdurma yeteneğine sahip bir servis freni;
 - (b) Yükleme koşullarına bakılmaksızın, taşıtı kayda değer yukarı veya aşağı eğimli bir yüzeyde tutabilen, faaliyeti tamamen mekanik olan bir donanım tarafından taşıtın tutulmasını sağlayan bir park freni;

(c) Yükleme koşullarına bakılmaksızın, servis freninin arızalanması durumunda dahi, aracı makul bir mesafede yavaşlatma ve durdurma yeteneğine sahip bir yardımcı fren (acil durum freni).

6. Bu Ekin 5'inci bendinin hükümlerine tabii olarak, üç frenleme işlevini (servis freni, yardımcı fren ve park freni) sağlayan donanımların ortak parçaları bulunabilir; en az iki ayrı kontrolün kalması şartıyla kumanda sistemlerinin birleştirilmelerine izin verilir.

7. Servis freni, aracın tüm tekerleklerinde etkili olacaktır.

8. Yardımcı (acil durum) fren, taşıtın boyuna ekseninin her iki tarafında en az bir tekerlek üzerinde etkili olabilmelidir; aynı şart park freni için de geçerlidir.

9. Servis freni ve park freni, yeterli güç aracılığı ile tekerleklere daimi olarak bağlanmış olan frenleme yüzeyinde etkili olacaktır.

10. Hiç bir frenleme yüzeyinin tekerleklere etkisinin kesintiye uğramasına izin verilmeyecektir. Bununla birlikte, aşağıdaki koşullarda tekerleklere etkisinin kesintiye uğramasına izin verilebilir.

(a) Örneğin; vites değiştirme sırasında olduğu gibi sadece anlık olması durumunda;

(b) Park freni ile ilgili olarak sadece sürücünün müdahalesi ile etkilenebilecektir; ve

(c) Servis ve yardımcı (acil durum) frenleri ile ilgili olarak bu Ekin 5'inci bendinde belirtilen etkinlik ile frenlemenin mümkün olması durumunda.

10 ek 2. Frenleme sistemine ait tüm donanımlar, uzun ve tekrarlı kullanımdan sonra da servis frenlerinin etkinliğini sağlayacak şekilde tasarlanacak ve üretilecektir.

10 ek 3. Servis frenleme eylemi, aracın dingilleri arasında uygun şekilde dağıtılacak ve senkronize edilecektir.

10 ek 4. Servis freni kumandasına kısmen veya tamamen sürücünün kas enerjisi dışındaki bir enerji kaynağı ile yardım sağlanıyorsa, bu enerji kaynağının arızalanması durumunda bile taşıtın makul bir mesafede durdurulması mümkün olacaktır.

B. Römorklarda frenleme

11. Bu Ekin 17 (c) bendindeki şartları saklı kalmak üzere, hafif römork haricindeki tüm römorklar aşağıdaki gibi frenleme sistemlerine sahip olacaktır:

(a) Yükleme koşulları ve üzerinde hareket ettiği yolun eğimi ne olursa olsun, emniyetli, hızlı ve etkin bir şekilde aracı yavaşlatma ve durdurma yeteneğine sahip bir servis freni;

(b) Yükleme koşullarına bakılmaksızın, taşıtı kayda değer ölçüde yukarı veya aşağı eğimli bir yüzeyde tutabilen, faaliyeti tamamen mekanik olan bir donanım tarafından taşıtın tutulmasını sağlayan bir park freni. Bu hüküm, taşıt katarları için park freni gereksinimlerinin karşılanması koşuluyla, kendisini çeken araçtan alet kullanılmadan ayrılmayan römorklara uygulanmaz.

12. İki frenleme işlevini (servis ve park) sağlayan donanımların ortak parçaları olabilir.
13. Servis freni römorkun tüm tekerleklerinde etkili olacaktır. Servis frenleme eylemi, aracın dingilleri arasında uygun şekilde dağıtılacak ve senkronize edilecektir.
14. Servis freni, çeken taşıtın servis freni kumandası ile harekete geçirilebilecektir. Ancak, römorkun izin verilen azami ağırlığının 3,500 kg' ı aşmaması durumunda frenler, römork hareket halinde iken sadece römorkun çeken taşıta yaklaşması halinde devreye girecek şekilde düzenlenebilir (otomatik römork freni).
15. Servis freni ve park freni, yeterli güç aracılığı ile tekerleklerle daimi olarak bağlanmış olan frenleme yüzeyinde etkili olacaktır.
16. Frenleme sistemleri, römork hareket halinde iken bağlama mekanizmasının kırılması durumunda römorku otomatik olarak durduracak şekilde tasarlanacaktır. Bu şart, izin verilen azami ağırlıklarının 1,500 kg' ı aşmaması ve yarı römorklu taşıtlar dışında bağlantı mekanizmasına ilave olarak bir tali bağlantı bulunması koşulu ile sadece bir dingilleri veya aralarındaki mesafe 1 metreden az olan iki dingili bulunan römorklar için geçerli değildir.

C. Araç katarlarında frenleme

17. Ayrı araçlarla ilgili (motorlu araçlar ve römorklar) bu Bölümün A ve B kısmındaki şartlara ilave olarak söz konusu araç katarları için aşağıdaki şartlar uygulanacaktır:
- (a) Araç katarını oluşturan taşıtların fren sistemleri birbiriyle uyumlu olmalıdır;
- (b) Servis frenleme hareketi, katarı oluşturan taşıtların dingilleri arasında uygun şekilde dağıtılacak ve senkronize edilecektir.
- (c) Servis freni bulunmayan bir römorkun izin verilen azami ağırlığı, çeken aracın yüksüz ağırlığı ve sürücünün ağırlığının toplamının yarısını geçmeyecektir.

D. Motosikletlerde frenleme

18. (a) Her motosiklet birisi en az arka tekerlek/tekerleklerde ve diğeri en az ön tekerlek/tekerleklerde etken olan iki fren ile donatılmış olacaktır; bir motosiklete yan sepet monte edilirse yan sepetin tekeri için fren gerekli değildir. Yük durumu ve üzerinde hareket ettiği yolun yukarı veya aşağı eğimi ne olursa olsun, bu frenleme sistemleri güvenli, hızlı ve etkin bir şekilde motosikleti yavaşlatma ve durdurma yeteneğine sahip olmalıdır.
- (b) Bu bendin (a) alt bendindeki şartlara ilave olarak, aracın boyuna eksenine göre simetrik olarak sıralanmış üç tekerleğe sahip olan motosikletler, bu Ekin 5 (b) bendinde belirtilen şartları sağlayan bir park freni ile donatılmış olacaktır.

BÖLÜM II

Taşıt aydınlatma ve ışıklı sinyal sistemleri

19. Bu bölümün amaçları doğrultusunda:

“Sürüş farı (uzun far)” terimi, aracın önündeki uzun bir mesafeyi aydınlatmak için kullanılan far anlamına gelir;

“Geçiş farı (kısa far)” terimi, yaklaşan sürücüler ve diğer yol kullanıcılarının gözlerini kamaştırmadan ve rahatsızlık vermeden aracın önündeki yolu aydınlatmak için kullanılan far anlamına gelir;

“Ön pozisyon lambası” önden bakıldığında aracın varlığını ve genişliğini belirtmek için kullanılan lamba anlamına gelir;

“Arka pozisyon lambası” arkadan bakıldığında aracın varlığını ve genişliğini belirtmek için kullanılan lamba anlamına gelir;

“Fren lambası” terimi, aracın arkasındaki diğer yol kullanıcılarına sürücünün servis frenine bastığını belirtmek için kullanılan lambadır;

“Ön sis farı” terimi, ince sis, yağın kar, yoğun yağmur veya benzer koşullarda yolun aydınlatılmasını iyileştirmek için kullanılan far anlamına gelir;

“Arka sis lambası” terimi ince sis, yağın kar, yoğun yağmur veya benzer koşullarda aracın arkadan daha iyi görünür olmasını sağlamak için kullanılan lamba anlamına gelir;

“Geri vites lambası” terimi aracın arkasındaki yolu aydınlatmak ve aracın geri gittiği veya gitmek üzere olduğu konusunda diğer yol kullanıcılarını uyarmak amacıyla kullanılan lamba anlamına gelir;

“Yön belirtme lambası” terimi, diğer yol kullanıcılarına sürücünün sağa veya sola doğru yönünü değiştirme niyetinde olduğunu göstermek için kullanılan lamba anlamına gelir;

“Park lambası” terimi, park halindeki bir aracın varlığını göstermek için kullanılan lamba anlamına gelir; ön ve arka pozisyon lambalarının yerine geçebilir;

“İşaretleme lambası” terimi, toplam genişliği açık şekilde belirtmek için aracın mümkün olduğu kadar üst tarafına ve toplam genişliğin dış kenarına yakın yere yerleştirilen lamba anlamına gelir. Bu lamba, bazı motorlu araçlar ve römorkların boyutlarına dikkat çekerek pozisyon lambalarını tamamlar;

“Tehlike uyarı sinyali” terimi, tüm yön belirtme lambalarının aynı anda yanması ile verilen sinyal anlamına gelir;

“Yan lamba” terimi, aracın yanında bulunan ve yandan bakıldığında aracın varlığını belirten lamba anlamına gelir;

“Özel uyarı lambası” öncelikli araçları veya yolda bulunmaları diğer yol kullanıcılarının özel önlem almasını gerektiren özellikle araç konvoyları, sıra dışı boyutlardaki araçlar ve yol bakım ve onarım araç veya ekipmanı gibi araç veya araçlar grubunu belirtmek için kullanılan lamba anlamına gelir;

“Arka plaka aydınlatma lambası” terimi, arka plakanın aydınlatılmasını sağlayan lamba anlamına gelir; birden fazla optik elemandan oluşabilir;

“Gündüz (seyir) lambası” terimi, bir aracın gündüzleri önden göze çarpma ve görünürlüğünü artırma amaçlı kullanılan lamba anlamına gelir;

“Reflektör” terimi, araçla bağlantılı olmayan bir ışık kaynağından gelen ışığı yansıtarak aracın varlığını belirtmek için kullanılan donanım anlamına gelir;

“Aydınlatma yüzeyi” terimi çaprazlamasına dikey bir yüzeyde, ışığın yayıldığı etkili yüzeyin dikey izdüşümü anlamına gelir; Bir reflektör için etkin yüzey reflektör optik biriminin görünen yüzeyidir.

20. Bu bölümde bahsedilen ışıkların renkleri, mümkün olduğu kadar, bu Ekin ilavesinde verilen tanımlara uygun olacaktır.

21. Motosikletler hariç düz yolda saatte 40 km (25 mil) hızını geçebilen tüm motorlu araçların önünde açık havada yolu yeterli seviyede aydınlatabilen çift sayıda beyaz veya seçici sarı sürüş farları bulunacaktır. Uzun farlarının aydınlatma yüzeylerinin dış kenarları, hiçbir durumda aracın en dış kenarına, kısa farların aydınlatma yüzeylerinin dış kenarlarından daha yakın olmayacaktır.

22. Motosikletler hariç, düz yolda saatte 10 km (6 mil) hızını geçebilen tüm motorlu araçların önünde açık havada yolu yeterli seviyede aydınlatabilen çift sayıda beyaz veya seçici sarı kısa farlar bulunacaktır. Bir motorlu araç, aynı anda iki kısa fardan daha fazlası yakılmayacak bir sistem ile donatılacaktır. Kısa farlar, bu Ekin 19’uncu bendindeki tanıma uygun olarak ayarlanacaktır.

23. Yan sepeti olmayan iki tekerlekli motosikletler dışındaki tüm motorlu araçların önüne iki adet beyaz ön pozisyon lambası takılacaktır; bununla birlikte seçici sarı ışık huzmesi yayan uzun veya kısa far ile birleştirilmiş ön pozisyon lambaları için seçici sarı ışığa izin verilecektir. Aracın önünde sadece ön pozisyon lambalarının açık olması durumunda, ön pozisyon lambaları geceleyin açık havada diğer yol kullanıcılarının gözünü kamaştırmadan ve rahatsız etmeden görünebilir olacaklardır.

24. (a) Yan sepeti olmayan iki tekerlekli motosikletler dışındaki tüm motorlu araçların arkasına, geceleyin açık havada diğer yol kullanıcılarının gözünü kamaştırmadan ve rahatsız etmeden görünebilir olan çift sayıda kırmızı arka pozisyon lambaları takılacaktır;

(b) Her römorkun arkasına geceleyin açık havada diğer yol kullanıcılarının gözünü kamaştırmadan ve rahatsız etmeden görünebilir olan çift sayıda kırmızı arka pozisyon lambaları takılacaktır. Bununla birlikte, toplam genişliği 0.80 m.yi geçmeyen yan sepeti olmayan iki tekerlekli bir motosiklete takılan bir römork için bu türde tek bir lamba takılmasına izin verilecektir.

25. Arkasında plaka numarası olan her motorlu araç ve römorkta, geceleyin açık havada plakasının okunabilir olması için bir aydınlatma lambası takılacaktır.

26. Bütün motorlu taşıtların (motosikletler dahil olmak üzere) ve bir motorlu taşıt ve bir veya birden fazla römorktan oluşan araç kombinasyonlarının elektrik bağlantıları, motorlu aracın veya araçlar kombinasyonunun en arkasındaki arka pozisyon lambaları yakılmadıkça, motorlu aracın uzun ve kısa farları, ön sis farları ve ön pozisyon lambaları ve yukarıda 25'inci bentte bahsedilen aydınlatma lambası açılmayacak şekilde olacaktır.

Arka sis lambaları sadece uzun ve kısa farlar veya ön sis farları açık olduğunda açılabilir.

Bununla birlikte, bu Konvansiyonun Madde 32, 3. bendinde bahsedilen aydınlatma uyarısı vermek için kullanıldıklarında, bu şart uzun ve kısa farlar için uygulanmayacaktır. İlave olarak, elektrik bağlantıları; uzun farlar, kısa farlar veya sis lambaları açık durumda iken ön pozisyon lambalarının da çalışmasını sağlayacak şekilde yapılacaktır.

27. Yan sepet olmayan iki tekerlekli motosikletler haricindeki her motorlu aracın arkasına üçgen şeklinde olanlar haricinde en az iki kırmızı reflektör takılacaktır. Bu reflektörler, başka taşıtın uzun veya kısa farları ya da sis lambalarıyla aydınlatıldığında, o taşıtın sürücüsü tarafından geceleri açık havada görülebilir olmalıdır.

28. Her römorkun arkasına en az iki adet kırmızı reflektör takılacaktır. Bu reflektörler bir köşesi yukarıda ve bir kenarı yatay olan bir eşkenar üçgen şeklinde olacaktır. Bu üçgenin içine herhangi bir sinyal lambası yerleştirilmeyecektir. Bu reflektörler, yukarıda 27.bentte belirlenen görünürlük gereksinimlerine uyacaklardır. Bununla birlikte, toplam genişliği 0.80 m.yi geçmeyen römorklara yan arabası olmayan iki tekerlekli bir motosiklete bağlanmaları durumunda, sadece tek bir reflektör takılabilecektir.

29. Her römorkun önüne üçgen şeklin dışında iki adet beyaz reflektör takılacaktır. Bu reflektörler, [kelimeler çıkarılmıştır] yukarıda 27.bentte belirlenen görünürlük gereksinimlerine uyacaklardır.

30. Genişliği 1.60 m.yi geçen römorkların önüne iki adet beyaz pozisyon lambası takılacaktır. Bu şekildeki ön pozisyon lambaları römorkun en dış kenarına mümkün olduğu kadar yakın takılacaktır.

31. Yan sepeti bulunmayan iki tekerlekli motosikletler hariç, düz yolda saatte 25 km (15 mil) hızını geçebilen tüm motorlu araçların arkasına en az iki adet fren lambası takılacak ve bunların ışık yoğunluğu arka pozisyon lambalarınıninkinden fark edilir derecede yüksek olacaktır. Aynı şart, bir araç katarının en arkadaki römorklara da uygulanacaktır.

32. Bu Konvansiyonun Madde 54, 2.bendine uygun olarak motorlu bisikletleri motosiklet olarak değerlendirdiğini beyan eden Sözleşme Tarafları, motorlu bisikletlerle ilgili olarak bu yükümlülüklerin tamamı veya bazıları için muafiyet getirebilir.

(a) Yan sepeti olsun veya olmasın iki tekerlekli tüm motosikletlere yukarıda 22.bentte belirlenen renk ve görünürlük şartlarını sağlayan bir veya iki kısa far takılacaktır.

(b) Yan sepeti olsun veya olmasın düz bir yolda saatte 40 km (25 mil) hızını aşabilen tüm iki tekerlekli motosikletlere kısa farına ilave olarak yukarıda 22.bentte belirlenen renk ve görünürlük şartlarını karşılayan en az bir uzun farı takılacaktır. Böyle bir motosikletin birden fazla uzun farı varsa, bu farlar mümkün olduğu kadar birbirine yakın konumlandırılacaktır.

(c) [Çıkarılmıştır]

33. Yan sepeti olmayan iki tekerlekli tüm motosikletlerin önüne yukarıda 23.bentte belirlenen renk ve görünürlük şartlarını karşılayan bir veya iki ön pozisyon (kenar) lambası takılacaktır. Böyle bir motosikletin iki adet ön pozisyon lambası varsa, bu lambalar mümkün olduğu kadar birbirine yakın konumlandırılacaktır.

34. Yan sepeti olmayan iki tekerlekli tüm motosikletlerin arkasına yukarıda 24 (a) alt bendinde belirlenen renk ve görünürlük şartlarını karşılayan bir arka pozisyon lambası takılacaktır.

35. Yan sepet olmayan iki tekerlekli tüm motosikletlerin arkasına yukarıda 27.bentte belirlenen renk ve görünürlük şartlarını karşılayan üçgen olmayan bir reflektör takılacaktır.

36. Madde 54, 2.bendine uygun olarak motorlu bisikletleri motosiklet olarak değerlendirdiğini beyan eden Sözleşme Tarafları, yan sepeti olsun veya olmasın iki tekerlekli motorlu bisikletleri bu yükümlülüklerden muaf tutmak için bu araçlara yukarıda 31.bentteki şartlara uygun bir stop lambası takılacaktır.

37. Yan sepeti olmayan iki tekerlekli motosikletler için açıklanan lambalar ve farlar ilişkin şartları saklı kalmak üzere, iki tekerlekli motosiklete takılan bir yan sepetin önüne yukarıda 23.bentte belirlenen renk ve görünürlükle ilgili şartlara uyan bir ön pozisyon lambası ve arkasına yukarıda 24(a) alt bendinde belirlenen renk ve görünürlükle ilgili şartlara uyan bir arka pozisyon lambası ile yukarıda 27.bentte belirlenen renk ve görünürlükle ilgili şartlara uyan bir reflektör takılacaktır. Elektrik bağlantıları, yan sepetin ön pozisyon lambası, arka pozisyon lambası ve motosikletin arka pozisyon lambası ile aynı zamanda yanacak şekilde yapılacaktır.

38. Konvansiyonun Madde 1 (n) alt bendine göre motosiklet olarak değerlendirilen, aracın boyuna eksenine göre simetrik olarak yerleştirilmiş üç tekerlekli motorlu araçlara yukarıda 21, 22, 23, 24 (a), 27 ve 31 bentlerde açıklanan donanımlar takılacaktır. Bununla birlikte, genişliği 1.30 m.yi ve saatte 40 km (25 mil) hızını geçmeyen elektrikli bir araç üzerine tek bir uzun far ve tek bir kısa far takılması yeterlidir.

39. Motorlu bisiklet haricindeki tüm motorlu araçlar ve römorklara yanıp sönen kehribar ışıklı sabit yön belirtme lambaları takılacak, bunlar araç üzerine çift sayıda olacak ve aracın hareket halinde gündüz ve gece yol kullanıcıları tarafından görülebilecektir.

40. Bir motorlu araca ön sis farı takılırsa, bunlar beyaz veya seçici sarı ışık yayacak, sayı olarak iki adet veya motosiklet için bir adet olacak ve aydınlatma yüzeyi üzerindeki hiçbir nokta kısa farın aydınlatma yüzeyi üzerindeki en yüksek noktayı geçmeyecek şekilde yerleştirilecektir.

41. Hiçbir geri vites lambası diğer yol kullanıcılarının gözünü kamaştırmayacak veya rahatsızlık vermeyecektir. Geri vites lambalarının bir motosiklete takılması durumunda beyaz veya seçici sarı ışık vereceklerdir. Bu lambalar sadece geri vitese takıldığında yanacaktır.
42. Yön belirtme lambaları ve özel uyarı lambaları haricinde hiçbir lamba yanıp sönen ışık yaymayacaktır. Yan lambalar, yön belirtme lambaları ile aynı anda yanıp sönebilir.
- 42 ek 2. Özel uyarı lambaları yanıp sönen veya flaşı ışık yayacaktır. Bu ışıkların rengi, Madde 32, 14.bentte yer alan şartlara uyacaktır.
- 42 ek 3. Motosiklet haricindeki tüm motorlu araçlar ve tüm römorklar tehlike uyarı sinyali yayabilecek şekilde donatılacaklardır.
- 42 ek 4. Bir motorlu araca veya römorka arka sis lambası takılırsa bunlar kırmızı renkte olacaktır.
- 42 ek 5. 6 metreden daha uzun tüm motorlu araçlar ve tüm römorklara kehribar yan reflektör takılacaktır.
- 42 ek 6. 1.80 m.den daha geniş tüm motorlu araçlar ve römorklara işaretleme lambası takılacaktır. Bir motorlu araç veya römorkun genişliği 2.10 m.yi aşarsa bu lambaları kullanmak zorunlu hale gelir. Bu lambaların kullanılması durumunda, bunlardan en az iki tane olacak ve öne doğru beyaz veya kehribar ve arkaya doğru kırmızı ışık yayacaklardır.
- 42 ek 7. Tüm motorlu araç ve römorklara yan lambalar takılacaktır. Bu lambalar takılırsa kehribar renginde ışık yayacaklardır.
43. Bu Ekin hükümlerinin amaçları doğrultusunda:
- (a) Benzer olsun veya olmasın aynı işlev ve aynı ışık rengine sahip iki veya daha fazla lambanın her türlü kombinasyonu tek bir lamba olarak kabul edilecektir.
- (b) Bir şerit şeklindeki tek bir aydınlatma yüzeyi, aracın boyuna eksenine simetrik olarak yerleştirilmişse iki veya çift sayıda lambadan oluşuyor sayılacaktır. Bu türde bir yüzeyin aydınlatılması kenarlara mümkün olduğu kadar yakın en az iki ışık kaynağı tarafından sağlanacaktır.
44. Belirli bir araç üzerinde aynı işleve sahip ve aynı yöne bakan lambalar aynı renkte olacaktır. Çift sayıdaki lambalar ve reflektörler asimetrik dış yüzeye sahip araçlar hariç, aracın boyuna eksenine göre simetrik olarak yerleştirilecektir. Her çiftteki lambaların yoğunluğu büyük ölçüde aynı olacaktır.
45. Farklı türdeki lambalar ve bu Bölümün diğer bentlerindeki şartlara uygun lambalar ve reflektörler, bu lambalar ve reflektörlerin her biri bu Ekin uygulanabilir şartlarına uymaları şartıyla aynı aygıt içinde gruplanabilir veya birleştirilebilir.

BÖLÜM III

Diğer şartlar

Direksiyon mekanizması

46. Her motorlu araç, sürücünün aracın yönünü kolaylıkla, hızlı ve doğru bir şekilde değiştirmesini sağlayacak güçlü bir direksiyon mekanizması ile donatılacaktır.

Geriyi görme aynası

47. Her motorlu araçta bir veya daha fazla geriyi görme aynası olacaktır; bu aynaların sayısı, boyutları ve ayarlanması sürücünün aracın arkasındaki trafiği görmesine imkan verecek şekilde olacaktır.

Sesli uyarı cihazı

48. Her motorlu araçta yeterli güçte en az bir sesli uyarı cihazı bulunacaktır. Uyarı cihazının çıkardığı ses devamlı ve tek tip olmalı ancak keskin olmamalıdır. Öncelikli araçlar ve toplu taşıma araçlarında bu şartlara tabi olmayan ilave sesli uyarı cihazları bulunabilir.

Ön cam sileceği

49. Sürücüsünün yolu sadece ön camın şeffaf kısmından görebildiği biçim ve boyuttaki araçlarda en az bir adet yeterli ve gayet sağlam yapılmış bir sileceğin uygun bir konumda bulunması gerekir. Bu sileceğin çalışması, sürücünün sürekli çabasını gerektirmemelidir.

Ön cam yıkayıcı

50. En az bir adet ön cam sileceğinin bulunması gereken her motorlu araçta ayrıca bir ön cam yıkayıcısı bulunacaktır.

Ön cam ve pencereler

51. Tüm motorlu araçlar ve tüm römorklar üzerinde:

(a) Aracın gövdesinin bir kısmını oluşturan ön cam ve diğer iç bölmeler gibi şeffaf malzemeler, kırılma durumunda bedensel sakatlanma riskini en aza indirecek şekilde olmalıdır.

(b) Ön camın şeffaf kısımları zaman içinde şeffaflığını kaybetmeyecek maddelerden yapılmalıdır, camdan görülen nesnelerin görüntüsünde sezilebilir bir bozulma olmayacak şekilde imal edilmelidirler ve kırılma anında sürücü hala yeterince net bir yol görüşüne sahip olmalıdır.

Gerı vıtes donanımları

52. Her motorlu araca sürücü konumundan kontrol edılen bır gerı vıtes donanımları takılacaktır. Ancak ızın verılen azamı ağırlığı 400 kılogramı geçmeyen, aracın boyuna eksenıne sımetrık şekilde üç tekerleğı bulunan motorlu araçlar veya motosıketlerde bu donanımları zorunlu değıldır.

Egzoz susturucusu

53. Bır motorlu aracı çalıştırmak için kullanılan her içten yanmalı motor, randımanlı çalışan bır egzoz susturucusu ile donatılmalıdır.

Lastıkler

54. Motorlu taşıtların ve çektikleri römorkların tekerlekleri ıslak yolda bile yola tutunan hava ile şişırılmış lastıklele donatılmalıdır. Ancak bu şart, Sözlşme Taraflarının hava ile şişırılmış lastıklelerden alınan verıme en azından eşıt derecede sonuç veren başka malzemelerin kullanılmasına ızın vermesini engellemez.

Hız ölçer

55. Düz bır yolda saatte 40 km (25 mil) hızını aşabilen tüm motorlu araçlara bır hız ölçer takılacaktır; ancak Sözlşmenin Tarafları belirli kategorıdeki motosıket ve değer hafif araçları bu zorunluluktan harıç tutabilir.

Motorlu araçlarda taşınması gereken uyarı aygıtları

56. Bu Konvansiyonun Madde 23, 5. bendinde ve Ek 1, 6. bendinde bahsedilen aygıt aşağıdakılelerden bırı olacaktır:

(a) kırmızı kenarlıklı bır eşkenar üçgen ve bu üçgenın boş veya açık bır renge boyalı iç kısmından oluşan bır işaret levhası; kırmızı kenarlık yansıtma özelliğine sahip bır bantla donatılmalı; ayrıca bır kırmızı floresan kısım olmalı ve/veya ışığı yansıtmalı; bu levha dik olarak yerleştirildiğinde yıkılmadan kalabilmeli; veya

(b) aracın kayıtlı olduğu ülkedeki yasal düzenlemelerde tanımlanmış ve kendisinden aynı derecede randıman alınabilecek başka bır donanımları.

Hırsızlığı önleyıcı cihaz

57. Her motorlu araca, park edildiğinde önemli bileşenlerinden birinin devre dışı kalması veya bloke edilmesi sayesinde hırsızlığı önleyen bır cihaz takılacaktır.

Emniyet donanımları

58. İç mevzuatta tanımlanan özel amaçlar için üretilen veya kullanılan araçlar harıç, bu Konvansiyonun Ekleri 6 ve 7'de bahsedilen B kategorisi araçlarda teknik olarak öne bakabilen tüm koltuklara onaylı emniyet kemerleri veya benzer şekilde etkin onaylı donanımları takılacaktır.

Genel şartlar

59. (a) Bir motorlu aracın mekanik parçaları ve ekipmanı, bundan kaçınılmasının mümkün olmaması durumunda, herhangi bir yangın veya patlama tehlikesi doğurmayacak veya zehirli gaz, kesif duman, koku veya sesin aşırı derecede yayılmasına neden olmayacaktır.

(b) Motorlu taşıtların yüksek gerilimli ateşleme donanımı, mümkün olduğu derecede, radyo frekansında aşırı parazit oluşmasına neden olmayacaktır.

(c) Tüm motorlu taşıtlar, sürücünün önünü, sağ tarafını ve sol tarafını yeterince iyi görüp aracı güvenli bir şekilde kullanmasını sağlayacak şekilde imal edilmelidir.

(d) Motorlu araç ve römorklar mümkün olduğu kadar içindekilerin ve yol kullanıcılarının bir kaza anında karşılaşacakları tehlikeyi azaltacak şekilde üretilecek ve donatılacaktır. Özellikle, içte veya dışta gereksiz çıkıntılara neden olan aksesuar veya diğer nesnelere kullanılmayacak veya aracın içindekiler veya diğer yol kullanıcılarına tehlike oluşturacak çıkıntılara olmayacaktır.

(e) İzin verilen maksimum ağırlığı 3.5 tonu aşan araçlar mümkün olduğunca yan ve arkalarında başka araçların aracın altına girmesine önleyen koruyucu sistemlerle donatılmalıdır.

BÖLÜM IV

İstisnalar

60. Sözleşmenin Tarafları, ülke içindeki amaçlar için, bu Ekin şartları ile ilgili olarak aşağıdaki hallerde muafiyetler sağlayabilirler:

(a) Tasarımları yüzünden düz yolda saatte 30 km (19 mil) hızı aşmayan veya iç mevzuatla hızları saatte 30 km ile sınırlanan tüm motorlu taşıt ve römorklar;

(b) Özürlü taşıtları, yani fiziksel bir rahatsızlığı veya engelli olan insanların kullanımı için özel olarak tasarlanmış ve imal edilmiş ve normal şartlar altında sadece o kişinin kullandığı küçük motorlu taşıtlar;

(c) Teknik gelişmeleri takip etmek ve yol güvenliğini arttırmak amacıyla yapılan deneylerde kullanılan araçlar;

(d) Özel bir biçime veya tipe sahip veya belirli koşullar altında belirli amaçlar için kullanılan araçlar;

(e) Özürlü kişilerin kullanımı için uyarlanmış araçlar.

61. Sözleşmenin Tarafları, tescil ettikleri ve uluslararası trafiğe çıkabilecek araçlarla ilgili olarak bu Ekin şartları için istisnalar sağlayabilirler:

(a) Motorlu araç ve römorkların ön pozisyon lambaları için kehribar rengin kullanılmasına izin vererek;

(b) Dış şekli, kolaylıkta hasar görebilecek veya yırtılabilecek montaj aletleri kullanılmadan söz konusu hükümlere uyulmasına imkan vermeyen özel amaçlı taşıtlarda lambaların konumuna ilişkin olarak;

(c) Uzun yükler (tomruk, boru, vs.) taşıyan ve hareket halinde iken çeken taşıta sadece yükle bağlanmış olan römorklara ilişkin olarak;

(d) Aşağıdaki donanım için arkada beyaz ışık, önde de kırmızı ışık kullanılmasına izin vererek:

- Öncelikli araçların dönen flaş lambası;
- Özel yükler için sabit lambalar;
- Kenar lambaları ve reflektörler;
- Tepede özel olarak aydınlatılan işaretler;

(e) Dönen veya yanıp sönen lambalar için öne doğru veya arkaya doğru mavi ışığın yayılmasına izin vererek;

(f) Özel bir şekil veya türdeki bir aracın veya özel koşullar altında ve özel amaçlar için kullanılan bir aracın herhangi bir tarafına kırmızı reflektör veya flüoresan ve beyaz reflektör şeridinin alternatif olarak kullanımına izin vererek;

(g) Taşıtın arkasında iç mevzuatın zorunlu kıldığı rakamlar veya harflerin veya arka plakaların zemininin, belirgin işaretler veya başka belirgin işaretlerin yansıttığı beyaz veya renkli ışık bulunmasına izin vererek;

(h) En arkadaki yanal reflektörler ve yan lambalar için kırmızı ışığın kullanılmasına izin vererek.

BÖLÜM V

Geçici hükümler

62. Bu Konvansiyonun yürürlüğe girmesinden önce veya söz konusu yürürlüğe girme tarihinden itibaren iki yıl içinde Sözleşmenin Taraflarından birinin ülkelerinde tescil edilen motorlu araçlar ve hizmete alınan römorklar, 1949 Karayolu Trafik Konvansiyonunun Ek 6 I, II ve III'üncü bölümlerinin şartlarını karşıladıkları takdirde bu Ekin hükümlerine tabi olmayacaktır.

62 ek 2 Bu Konvansiyonun değişikliklerinin yürürlüğe girmesinden önce veya söz konusu yürürlüğe girme tarihinden itibaren iki yıl içinde Sözleşmenin Taraflarından birinin ülkelerinde tescil edilen motorlu araçlar ve hizmete alınan römorklar, 1968 Karayolu Trafik Konvansiyonunun Ek 5'inin hükümlerini veya söz konusu Ekin Bölüm 5'inde bahsedilen diğer hükümleri karşıladıkları takdirde bu Ekin hükümlerine tabi olmayacaktır.

BU EKTE BAHSEDİLEN RENKLERİN ELDE EDİLMESİ İÇİN KULLANILAN RENK
FİLTRELERİNİN TANIMLARI (RENK KOORDİNATLARI)

Kırmızı	sarıya doğru limit	$y \leq 0.335$
	mora doğru limit ¹	$z \leq 0.008$
Beyaz	maviye doğru limit	$x \geq 0.310$
	sarıya doğru limit	$x \leq 0.500$
	yeşile doğru limit	$y \leq 0.150 + 0.640x$
	sarıya doğru limit	$y \leq 0.440$
	mora doğru limit	$y \geq 0.050 + 0.750x$
	kırmızıya doğru limit	$y \geq 0.382$
Kehribar Rengi ²	sarıya doğru limit ¹	$y \leq 0.429$
	kırmızıya doğru limit ¹	$y \geq 0.398$
	beyaza doğru limit ¹	$z \leq 0.007$
Seçici Sarı ³	kırmızıya doğru limit ¹	$y \geq 0.138 + 0.580x$
	yeşile doğru limit ¹	$y \leq 1.29x - 0.100$
	beyaza doğru limit ¹	$y \geq -x + 0.966$
	spektral değere doğru limit ¹ ...	$y \leq -x + 0.992$
Mavi.....	yeşile doğru limit	$y = 0.065 + 0.805x$
	beyaza doğru limit	$y = 0.400 - x$
	mora doğru limit	$x = 0.133 + 0.600y$

Bu filtrelerin renk ölçümsel özelliklerini doğrulamak için 2854 K (Uluslararası Aydınlatma Komisyonunun [CIE] A parlaklığına karşılık gelir) renk sıcaklığında bir beyaz ışık kaynağı kullanılacaktır.

¹ Bu durumlarda, ışıkların sağlandığı lambaların taktığı terminallerdeki besleme voltajları kayda değer miktarda farklılık gösterdiği için CIE tarafından tavsiye edilenler arasından farklı limitler benimsenmiştir.

² Şimdiye kadar motorlu araç sinyallerinin rengi genel olarak "turuncu" veya turuncu-sarı olarak adlandırılır. CIE renklerinden üçgenin "sarı" bölgesinin belirli bir kısmına karşılık gelir.

³ Sadece kısa ve uzun farlar için uygulanır. Sis lambalarında ise, rengin seçiciliği safılık faktörünün 0.820'den az olmaması durumunda yeterli kabul edilecektir. beyaza doğru limitin $y = -x + 0.966$ olması durumunda $y = -x + 0.940$ ve $y = 0.440$ olacaktır.

YURTİÇİ SÜRÜCÜ BELGESİ

(NOT: Mevcut Ek, en geç 28 Mart 2011 tarihine kadar geçerlidir (bkz. yeni madde 43). 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerli olan Ekin yeni metni, mevcut Ekin ardından koyu mavi fontta yeniden yazılmıştır)

1. Yurt içi sürücü belgesi, bir belge şeklinde olacaktır.
2. Belge, basımı yapan makam veya bunun için yetki verilen makam tarafından belirlenen dil veya dillerde basılacak; ancak diğer dillerde aynı başlığı taşıyan veya taşımasını Fransızca olarak "permis de conduire" başlığını ve belgenin verildiği ülkenin adı ve/veya ayırt edici işaretini taşıyacaktır.
3. Belge üzerine yapılan girdiler Latin harfleri ile veya sadece İngiliz bitişik el yazısı ile yazılacak veya bu şekilde tekrarlanacaktır.
4. Aşağıdaki özellikler sürücü belgesi üzerinde görünecektir; öncesi veya sonrasında 1 ila 11 sayıları bulunabilecektir.

1. Soyadı
2. İlk adlar¹
3. Doğum tarihi ve yeri²
4. Adres³
5. Belgeyi veren makam
6. Belgenin verildiği yer ve tarih
7. Belgenin geçerliliğinin sona erdiği tarih⁴
8. Belge numarası
9. Belgeyi veren makamın imza ve/veya damga veya mührü
10. Sahibinin imzası⁵
11. Belgenin geçerli olduğu araç kategorisi veya kategorileri ve alt kategorileri ve belgenin verildiği tarih ve söz konusu kategorilerden her birinin geçerliliğinin sona erdiği tarihler.

İlave olarak sahibinin fotoğrafı sürücü belgesine eklenecektir. Sürücü belgesinin formatı ve sürücü belgesinin basılacağı malzemesi gibi ilave özelliklere karar verilmesi iç kanunlara ilişkin konulardır.

5. Sürücü belgesinin geçerli olabileceği araç kategorileri aşağıdadır:
 - A. Motosikletler;
 - B. İzin verilen azami ağırlığı 3,500 kilogramı geçmeyen ve sürücü koltuğuna ek olarak sekiz koltuktan fazla koltuğu olmayan kategori A dışındaki motorlu araçlar;
 - C. İzin verilen azami ağırlığı 3,500 kilogramı geçen kategori D araçlar haricindeki motorlu araçlar;
 - D. Yolcu taşımacılığında kullanılan ve sürücü koltuğuna ilave olarak sekiz koltuktan daha fazla koltuğu bulunan motorlu araçlar;
 - E. Sürülen araç sürücünün lisansına sahip olduğu (B ve/veya C ve/veya D) kategorisi veya kategorilerinde olan ancak kendileri bu kategoride veya kategorilerde olmayan araç tertibatları.
6. İç mevzuatlarda, yukarıda bahsedilen A ila E kategorilerine ait olmayan ilave araç kategorileri, kategoriler için alt kategoriler ve kategori dizinleri sürücü belgesinde açıkça belirtilmek suretiyle belirlenebilir.

¹ Babanın veya kocanın adı buraya eklenebilir.

² Doğum tarihi bilinmiyorsa, belgenin verildiği tarihteki yaklaşık yaş belirtir. Doğum yeri bilinmiyorsa boş bırakın. Doğum yeri yerel kanunlarla belirlenen başka özelliklerle değiştirilebilir.

³ Adres isteğe bağlıdır.

⁴ Sürücü belgesinin geçerliliği limitsiz ise bu alan isteğe bağlıdır.

⁵ Veya parmak izi.

YURTIÇİ SÜRÜCÜ BELGESİ

(Yeni Ek, 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerlidir, (bkz. yeni madde 43))

1. Yerel bir sürücü belgesi, bir belge formunda olacaktır.
2. Belge, plastik veya kağıttan yapılma olabilir. Plastik için tercih edilen format, boyut olarak 54 x 86 mm olacaktır. Belgenin tercih edilen rengi pembe olacaktır; girişlere ilişkin baskı ve alanlar, bent 6 ve 7 hükümlerine tabi olarak iç mevzuat tarafından tanımlanacaktır.
3. Belgenin ön yüzünde, belgeyi veren ülkenin yerel dilinde "Sürücü Belgesi" başlığının yanı sıra adı ve/veya belgeyi veren ülkenin ayırt edici işareti bulunacaktır.
4. Belgede, aşağıda verilen numaralı bilgilerin belirtilmesi zorunludur:
 1. Soyadı;
 2. Adı, diğer adları;
 3. Doğum tarihi ve yeri;¹
 - 4.(a) Veriliş tarihi;
 - 4.(b) Geçerlilik tarihi;
 - 4.(c) Belgeyi veren makamın adı ve mührü;
 5. Belge numarası;
 6. Belge sahibinin fotoğrafı;
 7. Belge sahibinin imzası;
 9. İzin geçerli olduğu taşıtların kategorileri (alt kategoriler);
 12. Kodlanmış bir şekilde her bir taşıt kategorisine ilişkin ilave bilgiler veya kısıtlamalar.
5. İç mevzuat tarafından ilave bilgi zorunlu kılındığı takdirde, bu bilgi aşağıda verilen numaralar altında sürüş belgesine girilecektir:
 - 4.(d) 4'ncü maddenin, 5. alt maddesi (belge numarası) dışında, tescil amaçları doğrultusunda kimlik numarası;
 8. Normal ikamet yeri;
 10. Taşıtların her bir kategorisine ilişkin veriliş tarihi (alt kategori);
 11. Taşıtların her bir kategorisine ilişkin geçerlilik tarihi (alt kategori);
 13. Normal ikamet ülkesinde herhangi bir değişiklik durumunda, değişikliğe ait bilgi;
 14. Tescil bilgileri veya diğer karayolu trafik güvenliği ile ilgili bilgiler.
6. Belgedeki tüm bilgiler sadece Latin karakterlerle yapılacaktır. Diğer karakterler kullanıldığı takdirde, ayrıca Latin alfabesi ile de yazılacaktır.

¹ Doğum yeri, iç mevzuat tarafından tanımlanan diğer özelliklerle yer değiştirebilir.

7. 4'ncü ve 5'nci maddelerdeki, 1 ila 7'nci alt maddelerde yer alan bilgiler, tercihen belgenin aynı tarafında olmalıdır. 4'ncü ve 5'nci maddelerdeki, 8 ila 14'ncü alt maddelerdeki diğer verilere ilişkin alanlar, iç mevzuat tarafından belirlenmelidir. İç mevzuat ayrıca elektronik olarak depolanan bilgilerin kapsama alınması için belge üzerinde bir alanı da ayırabilir.

8. Sürücü belgesinin geçerli olabileceği taşıt kategorileri aşağıdakilerdir:

A. Motosikletler;

B. A kategorisi dışında olan, 3.500 kg azami izin verilebilir ağırlığı aşmayan ve sürücü koltuğuna ilaveten sekiz koltuktan daha fazlasına sahip olmayan veya azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg.ı aşmayan bir römorka bağlanan B kategorisine ait motorlu taşıtlar veya azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg aşan ancak kombine halde izin verilebilir ağırlığı 3.500 kg.ı aşmadığı durumlarda, motorlu taşıtın yüksüz ağırlığını aşmayan bir römorka bağlanan B kategorisine ait motorlu taşıtlar;

C. D kategorisi dışında, 3.500 kg.ı aşan azami izin verilebilir ağırlığa sahip motorlu taşıtlar veya 750 kg.ı aşmayan azami izin verilebilir ağırlığa sahip bir römorka bağlanmış C kategorisindeki motorlu taşıtlar;

D. Yolcu taşınması için kullanılan ve sürücü koltuğuna ilaveten sekizden daha fazla koltuğa sahip motorlu taşıtlar veya D kategorisinde, 750 kg.ı aşmayan azami izin verilebilir ağırlığa sahip bir römorka bağlanmış motorlu taşıtlar;

BE. Azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg.ı aşan bir römorka bağlanan ve yüksüz ağırlığı motorlu taşıtı geçen B kategorisindeki motorlu taşıtlar veya B kategorisinde kombine halde azami izin verilebilir ağırlığı 3500 kg.ı aştığı durumlarda, azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg.ı aşan bir römorka bağlanan motorlu taşıtlar;

CE. C kategorisinde, azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg.ı aşan bir römorka bağlanan motorlu taşıtlar;

DE. D kategorisinde, azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg.ı aşan bir römorka bağlanan motorlu taşıtlar;

9. A, B, C, CE, D ve DE kategorileri altında, iç mevzuat, sürüş izninin geçerli olabileceği taşıtlara ait aşağıdaki alt kategorileri yürürlüğe sokabilir:

A1. Metreküp kapasitesi 125 cm³ olan ve gücü 11 kW'ı aşmayan (hafif) motosikletler;

B1. Üç tekerli ve dört tekerli motosikletler;

C1. D kategorisinde olanlar istisna olmak üzere, 3.500 kg.ı aşan azami izin verilebilir ağırlığa sahip ancak azami izin verilebilir ağırlığı 7500 kg.ı aşmayan motorlu taşıtlar veya bir römorka bağlanan C1 alt kategorisine ait olan ve azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg.ı aşmayan motorlu taşıtlar;



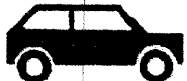



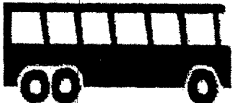






D1. Yolcu taşınması için kullanılan ve sürücü koltuğuna ilaveten sekizden daha fazla koltuğa sahip ancak sürücü koltuğuna ilaveten koltuk sayısı 16'yı aşmayan motorlu taşıtlar veya D1 kategorisinde, 750 kg.ı aşmayan azami izin verilebilir ağırlığa sahip bir römorka bağlanmış motorlu taşıtlar;

C1E. C1 alt kategorisinde, 750 kg.ı aşan azami izin verilebilir ağırlığa sahip bir römorka bağlanan ancak kombine halde taşıtların azami izin verilebilir ağırlığının 12.000 kg.ı aşmadığı durumlarda, motorlu taşıtın yüksüz ağırlığını aşmayan motorlu taşıtlar;

D1E. D1 alt kategorisinde, 750 kg.ı aşan azami izin verilebilir ağırlığa sahip bir römorka bağlanan, insan taşımaları için kullanılmayan ancak kombine halde bu şekilde bağlanan taşıtların azami izin verilebilir ağırlığının 12.000 kg.ı aşmadığı durumlarda, motorlu taşıtın yüksüz ağırlığını aşmayan motorlu taşıtlar;

10. İç mevzuat, yukarıda listelenenlerin dışında taşıt kategori ve alt kategorilerini yürürlüğe sokabilir. Bu tür kategori ve alt kategorilerin işaretleri, taşıtların kategori ve alt kategorilerini belirtmek üzere Konvansiyonda kullanılan sembollere benzememelidir; diğer bir baskı tipi de ayrıca kullanılmalıdır.

11. İzin geçerli olduğu taşıtların kategorileri (alt kategoriler) aşağıdaki tablodaki resimli şemalar ile temsil edilecektir.

Kategori kodu / Resimli şema	Alt kategori kodu / Resimli şema
A 	A1 
B 	B1 
C 	C1 
D 	D1 
BE 	
CE 	C1E 
DE 	D1E 

ULUSLARARASI SÜRÜCÜ BELGESİ

1. Belge A6 (148 x 105 mm) formatında bir kitapçık şeklinde olacaktır. Kapağı gri, iç sayfaları beyaz olacaktır.
2. Ön kapağın dışı ve içi sırasıyla aşağıda model sayfa no 1 ve 2'ye uygun olacak; ulusal dilde basılacak veya veren Devletin ulusal dillerinden en az birinde basılacaktır. İçteki son iki sayfa aşağıda model no 3 ile uyumlu şekilde olacak; bu sayfalar Fransızca dilinde basılacaktır. Bu iki sayfadan önceki iç sayfalar İngilizce, Rusça ve İspanyolca dillerini ihtiva edecek şekilde birinciye tekrar eden çeşitli dillerde olacaktır.
3. Belge üzerinde el yazısı veya daktilo edilmiş yazılar, Latin harflerinde veya İngiliz bitişik el yazısı olacaktır.
4. Kapak sayfası İngilizce, Fransızca, Rusça veya İspanyolca dilleri haricinde basılmış olan uluslararası sürücü belgesini basan veya basılması için yetki veren Sözleşme Tarafları, aşağıda model sayfa no 3'deki metnin o dile tercümesi için Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri ile temasa geçeceklerdir.

MODEL SAYFA No. 1

(Ön kapağın dışı)

Uluslararası Motorlu Taşıt Trafîği
ULUSLARARASI SÜRÜCÜ BELGESİ

No.

8 Kasım 1968 Tarihli Karayolu Trafîği Konvansiyonu

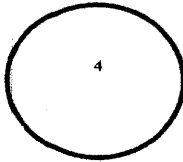
Geçerlilik tarihi.....²

Veren makam.....

Verildiği yer.....

Tarih

Yurt içi sürücü belgesi numarası

.....³¹ Veren Devletin adı ve Ek 3'de belirlenen ayırt edici işareti.² Veriliş tarihi veya yerel sürücü belgesinin geçerlilik tarihinden itibaren, hangisi daha önceyse, üç yıldan daha fazla olmayacaktır.³ Belgeyi veren makam veya kurumun imzası.⁴ Belgeyi veren makam veya kurumun damga veya mührü.

MODEL SAYFA No. 2

(Ön kapağın içi)

(Mevcut Model sayfa No.2, 28 Mart 2011 tarihine kadar geçerli olacaktır (bkz. yeni madde 43)). 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerli olacak olan yeni model, mevcut modelin ardından koyu mavi fontta belirtilecektir.

Bu belge.....

..... ülkelerinde geçerli değildir.¹

Bu belge diğer tüm Sözleşme Taraflarının ülkelerinde geçerlidir. Geçerli olduğu araç kategorileri kitapçığın sonunda belirtilmiştir.

2

Bu belge, taşıyanın ikamet ettiği yerle ilgili kanun ve yönetmeliklere uyma ve seyahat ettiği Devletlerdeki bir mesleğin icrasına ilişkin yükümlülüğüne hiçbir şekilde etki etmeyecektir. Özellikle, taşıyanın bir Devlette normal ikamet durumuna geçmesi halinde belgenin oradaki geçerliliği sona erecektir.

(Yeni Model sayfa No.2, 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerli olacaktır, (bkz. yeni madde 43))

Bu belge

..... ülkelerinde geçerli değildir.¹

Bu belge, yerel sürücü belgesi ile birlikte sunulması kaydıyla, tüm diğer Sözleşme Taraflarının bölgeleri için geçerlidir. Belgenin geçerli olduğu taşıtların kategorileri kitapçığın sonunda belirtilmiştir.

2

Bu belge, belge sahibinin kendi normal ikametini diğer bir Sözleşme Tarafına taşınması halinde, ilgili Sözleşme Tarafının bölgesinde geçerli olmayacaktır.

¹ Belge sahibinin normalde ikamet ettiği Sözleşme Tarafının adını buraya girin.

² Sözleşmenin Tarafı olan Devletlerin listesi için yer ayrılmıştır (isteğe bağlı).

MODEL 3

Sol Taraftaki Sayfa

(Mevcut Model 3 (sol taraftaki sayfa) 28 Mart 2011 tarihine kadar geçerli olacaktır (bkz. yeni madde 43). 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerli olacak olan yeni model bu sayfanın ardından koyu mavi fontta belirtilmiştir.)

SÜRÜCÜ İLE İLGİLİ BİLGİLER	
Soyadı	1.
Diğer adlar ¹	2.
Doğum yeri ²	3.
Doğum tarihi ³	4.
Ev adresi	5.
BELGENİN GEÇERLİ OLDUĞU ARAÇ KATEGORİLERİ	
Motosikletler	A
İzin verilen azami <u>ağırlığı</u> 3,500 kilogramı geçmeyen ve sürücü koltuğuna ek olarak sekiz koltuktan fazla koltuğu olmayan kategori A dışındaki motorlu araçlar.	B
Yük taşımak için kullanılan ve izin verilen azami <u>ağırlığı</u> 3,500 kilogramı geçen motorlu araçlar.	C
Yolcu taşımacılığında kullanılan ve sürücü koltuğuna ilave olarak sekiz koltuktan daha fazla koltuğu bulunan motorlu araçlar.	D
Çekici taşıtın, sürücünün belgeye sahip olduğu (B, ve/veya C ve/veya D) bir sınıf veya sınıflarda yer aldığı; ancak kendileri bu sınıf veya sınıflarda bulunmayan taşıt katarları.	E
KULLANIMI KISITLAYAN KOŞULLAR ⁵	

¹ Babanın veya kocanın adı buraya yazılabilir.

² Doğum yeri bilinmiyorsa boş bırakın.


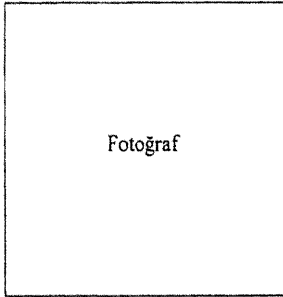







³ Doğum tarihi bilinmiyorsa, belgenin verildiği tarihteki yaklaşık yaşı belirtin.

⁴ Belgeyi veren makam veya kurumun damga veya mührü. Bu mühür veya damga sadece belge sahibinin söz konusu kategorideki aracı kullanıma lisansı olduğu takdirde A, B, C, D ve E kategorilerine basılacaktır.

⁵ Örneğin. "Düzeltilici lens takmalıdır", "Sadece kullanılan araç No: için geçerlidir". "Araç tek bacaklı bir kişi tarafından kullanılmak üzere donatılmış olmalıdır".

MODEL 3
Sağ taraftaki sayfa

(Mevcut Model 3 (sağ taraftaki sayfa) 28 Mart 2011 tarihine kadar geçerli olacaktır (bkz. yeni madde 43). 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerli olacak olan yeni model bu sayfanın ardından koyu mavi fontta belirtilmiştir.)

1.	
2.	
3.	
4.	
5.	
	 	
		
		
		
		
	Belge sahibinin imzası ⁶	
TRAFİK TEN MEN:		
Belge sahibi aşağıdaki ülkelerde araç kullanma hakkından mahrum edilmiştir..... ⁷	tarihine kadar ⁸	
Yer	tarihinde	
	
Belge sahibi aşağıdaki ülkelerde araç kullanma hakkından mahrum edilmiştir..... ⁷	tarihine kadar..... ⁸	
Yer	tarihinde.....	
	

⁶ Veya parmak izi.

⁷ Devletin adı.

⁸ Kendi ülkesinde izni geçersiz kılan makamın imza ve damga veya mührü. Trafik ten men için ayrılan yerin dolu olması halinde, arka sayfaya yazılabilir.

(Yeni Model 3 (sol sayfa) 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerlidir (bkz. yeni Madde 43))

SÜRÜCÜYE İLİŞKİN BİLGİLER

Soyadı: 1.
 Adı, Diğer Adları: 2.
 Doğum Yeri:¹ 3.
 Doğum Tarihi: 4.
 Normal İkamet Yeri:² 5.

BELGENİN GEÇERLİ OLDUĞU TAŞITLARIN İLGİLİ KODLARIYLA BİRLİKTE
KATEGORİLERİ VE ALT KATEGORİLERİ

Kategori kodu / Resimli şema

Alt kategori kodu / Resimli şema

A



A1



B



B1



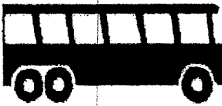
C



C1



D



D1



BE



CE



C1E



DE



D1E

KULLANIMI KISITLAYICI ŞARTLAR³¹ Doğum yeri, iç mevzuat tarafından tanımlanan diğer detaylar ile değiştirilebilir.² İç mevzuat tarafından zorunlu kılındığında tamamlanacaktır.³ Örneğin: "Mutlaka düzeltici lens kullanacak." "Sadece ... no.lu taşıtın sürüşü için geçerli". "Araç tek ayaklı şabıslarla sürülmek üzere teçhiz edilmiştir."

1.
2.
3.
4.
5.

MÜHÜR ⁴	MÜHÜR ⁴	Fotoğraf
A	A1	
B	B1	
C	C1	
D	D1	
BE		
CE	C1E	
DE	D1E	4
Belge sahibinin imzası		

YASAKLAMALAR:

Belge sahibi sürüş hakkını bölgesinde kaybetmiştir ⁵ Yer:	Geçerlilik tarihi Tarih: ⁶	6
--	--	---

Belge sahibi sürüş hakkını bölgesinde kaybetmiştir ⁵ Yer:	Geçerlilik tarihi Tarih: ⁶	6
--	--	---

⁴ İzni veren makamın veya kuruluşun kaşesi veya mührü. Bu kaşe veya mühür, belge sahibi sadece uygun taşları sürmek için ehliyet aldığı takdirde, kategoriler veya alt kategorilere ait işaretin karşısına atılacaktır.

⁵ Devletin adı.

⁶ Kendi bölgesinde izni geçersiz kılan makamın imzası ile kaşesi veya mührü. Bu sayfadaki yasaklamalara ilişkin sağlanan alanlar halihazırda kullanılmış ise, ilave yasaklamalar arka sayfaya girilmelidir.

BÖLÜM II

1968 KARAYOLU TRAFİĞİ KONVANSİYONUNU TAMAMLAYICI AVRUPA ANLAŞMASI

1 MAYIS 1971 TARİHİNDE CENEVRE'DE İMZALANMIŞTIR

(*Konsolide versiyon***)

8 KASIM 1968 TARİHİNDE VİYANA'DA İMZAYA AÇILAN KARAYOLU TRAFİĞİ KONVANSİYONUNU TAMAMLAYICI AVRUPA ANLAŞMASI

8 KASIM 1968 TARİHİNDE VİYANA'DA İMZAYA AÇILAN KARAYOLU TRAFİĞİ KONVANSİYONUNUN DA TARAFLARI OLAN SÖZLEŞME TARAFLARI,

Avrupa da karayolu trafik yönetiminin kuralları açısından daha fazla yeknesaklık ve daha yüksek seviyede çevresel koruma sağlamayı isteyen Sözleşme Tarafları,

aşağıdaki hususlarda anlaşmaya varmışlardır:

Madde 1

1. Aynı zamanda 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan karayolu trafik konvansiyonunun da tarafı olan bu Anlaşma Tarafları, bu anlaşmanın eklerinde belirtilen hukuki esaslara riayet etmek konusunda kendi bölgelerinde tescilli tekerlekli araçların ihtiyaç duyduğu teknik donanımların sağlanması ve yürürlükteki trafik kuralları açısından zorunlu görülen düzenlemeleri yapmak adına gerekli tedbirleri alacaklardır.

2. Bu Anlaşmanın ekindeki şartlar ile hiçbir şekilde uyumsuz olmamasının sağlanması şartıyla,

(a) Söz konusu kuralların, Sözleşme Taraflarının ülkelerinde meydana çıkmayan durumlar için geçerli olan şartlarla aynı sonucu vermesi gerekmektedir;

(b) Söz konusu kurallar, ekte yer almayan şartları ihtiva edebilir.

3. Bu maddede öngörülen şartlar, Sözleşme Taraflarının kendi trafik kuralları için yeniden oluşturulan ekteki şartların ihlali için ceza uygulamasını gerektirmez.

Madde 2

1. Bu Anlaşma, 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafik Konvansiyonunda imzası bulunan veya bunu kabul eden ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonunun üyesi olan veya Komisyon referans şartlarının 8'nci bendine uygun olarak istişare maksatlı mevkide Komisyona kabul edilmiş olan Devletlerin imzasına 31 Aralık 1972* tarihine kadar açık olacaktır.

2. Bu Anlaşma, ilgili Devletin 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafik Konvansiyonunu onaylamasından veya bunu kabul etmesinden sonra onaya tabi olacaktır. Onay belgeleri, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine teslim edilecektir.

3. Bu Anlaşma, işbu maddenin 1'nci bendinde bahsi geçen 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafik Konvansiyonunun Tarafı olan Devletlerin onayına açık kalacaktır. Kabul belgeleri, Genel Sekretere teslim edilecektir.

** Avrupa Anlaşmasında yapılan ve 28 Ağustos 1993 (*savfa kenarında tek çizgi ile gösterilmiştir*), 27 Ocak 2001 (*savfa kenarında zikzak çizgi ile gösterilmiştir*) ve 26 Mart 2006 tarihinde yürürlüğe giren (*savfa kenarında çift çizgi ile gösterilmiştir*) değişiklikleri içermektedir.

* 22 Ağustos 1972 tarihli düzeltme (E/ECE/813-E/ECE/TRANS/567/Corr.1).

Madde 3

1. Herhangi bir Devlet bu anlaşmayı imzalarken veya onaylarken veya bunu tasdik ederken veya sonrasında herhangi bir zamanda, Genel Sekretere bildirimde bulunarak Anlaşmanın sorumlu olduğu ülkelerin tamamında veya bir kısmında uluslararası ilişkiler için geçerli olacağını beyan edebilir. Anlaşma, bildirimde belirtilen ülke veya ülkelerde, bildirim Genel Sekreter tarafından alınmasından otuz gün sonra veya bildirimi yapan Devlet için Anlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihte, hangisi daha sonra ise, geçerli olacaktır.

2. Bu maddenin 1'inci bendine göre bildirimde bulunan bir Devlet daha sonra herhangi bir zamanda Genel Sekretere gönderilen bir bildirim ile ilk bildirimde belirtilen ülkede Anlaşmanın yürürlüğünün durdurulacağını beyan edebilir ve bildirim Genel Sekreter tarafından alındığı tarihten başlayarak söz konusu ülkede bir yıl sonra Anlaşma yürürlükten kalkar.

Madde 4

1. Bu Anlaşma, onuncu onay veya kabul belgesinin teslim edildiği tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

2. Bu Anlaşmayı onuncu onay veya kabul belgesinin teslim edilmesinden sonra onaylayan veya kabul eden her Devlet için Anlaşma, onay veya kabul belgesinin ilgili Devlet tarafından teslim edildiği tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

3. Bu maddenin 1 ve 2'nci bentlerine göre yürürlüğe girme tarihi 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafik İkonvansiyonunun 47'nci Maddesinin uygulanmasından doğan tarihten önce ise, bu Anlaşma bu maddenin 1. bendindeki anlamıyla bu iki tarihten geç olan tarihte yürürlüğe girecektir.

Madde 5

Yürürlüğe girmesinin ardından bu Anlaşma, Sözleşmenin Tarafları arasındaki ilişkilerde, Karayolu Trafik İkonvansiyonunu tamamlayıcı Avrupa Anlaşması ve 16 Eylül 1950 tarihinde Cenevre'de imzalanan 1949 Trafik İşaretleri ve Yol İşaretlemeleri Protokolü ve 16 Eylül 1950 tarihinde Cenevre'de imzalanan Sözleşmenin Taraflarının belirli yollarında seyahat etmesine izin verilen Araçların Boyut ve Ağırlıkları ile ilgili 1949 Karayolu Trafik İkonvansiyonunun 23'ncü maddesinin uygulanması hakkındaki Avrupa Anlaşması içerisinde yer alan Karayolu trafik işle ilgili şartları iptal edecek ve bunların yerine geçecektir.

Madde 6

1. Bu Anlaşma on iki ay yürürlükte kaldıktan sonra Sözleşme Taraflarından herhangi biri Anlaşmada bir veya daha fazla değişiklik teklifinde bulunabilir. Yapılan değişiklik teklifinin metni açıklayıcı bir bildiri ile birlikte Sözleşmenin tüm tarafları ile iletişime geçecek olan Genel Sekretere iletilecektir. Sözleşmenin Tarafları (a) değişikliğin kabulü veya (b) değişikliğin reddi veya (c) değişikliğin gözden geçirilmesi için bir konferans düzenlenmesi talebi seçeneklerinden hangisine karar verdikleri hakkında teklifin bildirimini takip eden on iki ay içinde Genel Sekretere bildirimde bulunma hakkına sahip olacaklardır. Genel Sekreter talep edilen değişiklik metnini ayrıca bu Anlaşmanın 2'nci maddesinde belirtilen diğer Devletlere de gönderecektir.

2. (a) Bu maddenin 1'nci bendine göre bildirilen her değişiklik teklifi önceki paragrafta bahsedilen on iki aylık süre içinde Sözleşme Taraflarının üçte birinden daha azının değişikliği reddettiği veya değerlendirilmesi için konferans düzenlenmesini talep ettiklerine dair Genel Sekreteri bilgilendirmeleri durumunda kabul edilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter, değişiklik teklifinin kabulü veya reddi ve bir konferans düzenlenmesi talebi hakkında tüm Sözleşme Taraflarını bilgilendirecektir. Belirlenen on iki aylık dönem içerisinde ulaşan tüm ret ve toplantı düzenlenmesi taleplerinin toplam sayısı Sözleşme Taraflarının toplam sayısının üçte birinden daha az ise belirlenen dönem süresinde öneriyi reddeden veya görüşülmesi için toplantı yapılmasını talep eden ülkeler hariç kabul edilmiş sayılacaktır.

(b) Belirlenen on iki aylık süre içinde yapılan değişiklik teklifini reddeden veya değerlendirilmesi için bir konferans düzenlenmesi talebinde bulunan Sözleşme Tarafları, söz konusu sürenin sonunda herhangi bir zamanda değişikliği kabul ettiğine dair Genel Sekreteri bilgilendirebilecek ve Genel Sekreter bu bildirimini diğer tüm Sözleşme Taraflarına bildirecektir. Kabul ettiğini bildiren Sözleşme Tarafları için değişiklik, Genel Sekreterin bildirim aldığı tarihten altı ay sonra yürürlüğe girecektir.

3. Bir değişiklik bu maddenin 2'nci bendine uygun olarak kabul edilmezse ve bu maddenin 1'nci bendinde belirtilen on iki aylık süre içerisinde Sözleşme Taraflarının toplam sayısının yarısından daha azı önerilen değişikliği reddettiğine dair Genel Sekreteri bilgilendirirse ve beşten az olmamak üzere en az Sözleşme Taraflarının toplam sayısının üçte biri kabul ettiğini veya değerlendirilmesi için bir konferans düzenlenmesini talep ettiklerini bildirirse, Genel Sekreter önerilen değişikliğin veya bu maddenin 4'üncü bendine uygun olarak yapılan herhangi diğer bir teklifin değerlendirilmesi için bir konferans düzenleyecektir.

4. Bu maddenin 3'üncü bendine göre bir konferans düzenlenirse, Genel Sekreter bu konferansa Sözleşmenin tüm taraflarını ve bu Anlaşmanın 2'nci maddesinde bahsedilen Devletleri davet edecektir. Konferansa davet edilen tüm Devletlerden açılış gününden en az altı ay önce önerilen değişikliğe ilave olarak konferansta değerlendirilmesini talep ettikleri öneriler için kendisine bildirimde bulunmalarını talep edecek ve söz konusu önerileri Konferansın açılış gününden en az üç ay önce Konferansa davet edilen Devletlere bildirecektir.

5. (a) Bu Anlaşmada yapılan her değişiklik kabul edenlerden en az üçte ikisinin Konferansa katılan Sözleşmenin Taraflarından oluşması kaydıyla, Konferansa katılan Devletlerin üçte ikisi tarafından kabul edilmesi halinde kabul edilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter, değişikliğin kabul edildiğini Sözleşmenin tüm taraflarına bildirecek ve değişiklik bu süre içinde Genel Sekretere değişikliği reddettiklerini bildirenler hariç, Sözleşmenin tarafları için bildirim tarihinden on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

(b) Söz konusu on iki aylık sürede değişikliği reddeden Sözleşmenin Tarafı herhangi bir zamanda değişikliği kabul ettiğini Genel Sekretere bildirebilir ve Genel Sekreter söz konusu bildirimden diğer tüm Sözleşme Taraflarını bilgilendirir. Kabul ettiğini bildiren Sözleşme Tarafı için değişiklik bildirimini Genel Sekreter tarafından alınmasından altı ay sonra veya söz konusu on iki aylık dönemin sonunda, hangisi daha geç ise, yürürlüğe girer.

6. Önerilen değişiklik bu maddenin 2'nci bendine göre kabul edilmiş sayılmazsa ve bu maddenin 3'üncü bendinde bir konferans düzenlenmesi için açıklanan koşullar yerine getirilmezse, önerilen değişiklik reddedilmiş sayılacaktır.

7. Bu maddenin 1-6 bentlerinde açıklanan değişiklik prosedüründen bağımsız olarak, bu Anlaşmanın eki tüm Sözleşme Taraflarının yetkili kuruluşları arasında sağlanacak anlaşma ile değiştirilebilir. Sözleşme Taraflarından birinin yetkili kurumu kendi ulusal yasasının anlaşmanın belirli bir makamın onayını veya bir yasama organının onayını zorunlu kıldığı beyan etmesi durumunda, gerekli onay veya izni aldığı Genel Sekretere bildirene kadar geçen sürede söz konusu Sözleşme Tarafının yetkili kurumu Ek üzerindeki değişikliği kabul etmiş olarak değerlendirilecektir. Yetkili kurumlar arasında yapılan anlaşma geçiş süresi sırasında Ek'in önceki hükümlerinin tamamen veya kısmen yeni hükümler ile birlikte eş zamanlı olarak yürürlükte kalmasını sağlamalıdır. Genel Sekreter, yeni hükümlerin yürürlüğe girme tarihini belirleyecektir.

8. Her Devlet, bu Anlaşmayı imzalarken, onaylarken veya bu anlaşmaya katılırken, bu maddenin 7'nci bendinde belirtilen anlaşma konusunda yetkili kurumunun adı ve adresini Genel Sekretere bildirecektir.

Madde 7

Sözleşme Taraflarından herhangi biri Genel Sekretere gönderilen yazılı bildirim ile bu Anlaşmanın bittiğini bildirebilir. Anlaşmanın sona erdiğine dair bildirim Genel Sekreter tarafından alındığı tarihten bir yıl sonra geçerli olacaktır. 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafiki Konvansiyonunun Tarafı olmaktan vazgeçen Sözleşme Taraflarından biri aynı tarihte bu Anlaşmanın Tarafı olmaktan da vazgeçecektir.

Madde 8

Ardı ardına on iki aylık süre boyunca Sözleşme Taraflarının sayısı beşin altında olursa veya bu sürede 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafiki Konvansiyonunun yürürlüğü sona ererse, bu Anlaşmanın yürürlüğü de sona erecektir.

Madde 9

1. Bu Anlaşmanın yorumlanması veya uygulanması ile ilgili iki veya daha fazla Sözleşme Tarafı arasındaki ve ihtilaf halindeki Tarafların müzakere veya diğer çözüm yöntemleri ile çözüme kavuşturmadığı anlaşmazlıklar, ihtilaf halindeki Sözleşme Taraflarından herhangi birinin talep etmesi durumunda tahkime gönderilecek ve bu maksatla ihtilafın Tarafları arasında karşılıklı anlaşma ile seçilen bir veya daha fazla hakeme gönderilecektir. İhtilaf halindeki Tarafların tahkim talebinin ardından üç ay içerisinde bir veya daha fazla hakemin seçiminde uzlaşmaya varamaması halinde, Taraflardan herhangi biri ihtilaf hakkında karar vermesi amacıyla Birleşmiş Milletler Genel Sekreterinden bir adet hakem tayin etmesini talep edebilir.

2. Bu maddenin 1'inci bendine uygun olarak tayin edilen hakem veya hakemlerin kararları, ihtilaf halindeki Sözleşme Tarafları üzerinde bağlayıcı olacaktır.

Madde 10

Bu Anlaşmanın hiçbir bölümü, Sözleşme Taraflarından birinin Birleşmiş Milletler Anlaşmasının şartlarını ve durumun mecburiyetiyle sınırlı olmak kaydıyla, iç ve dış güvenlik için gerekli görülen önlemlerin alınmasını engelleyeceği şeklinde yorumlanmayacaktır.

Madde 11

1. Bu Anlaşmanın imzalanması veya onay veya katılım belgelerinin teslim edilmesi sırasında, herhangi bir Devlet bu Anlaşmanın 9'ncü maddesinin kendisini bağlamadığını beyan edebilir. Bu şekilde bir beyanda bulunan Sözleşme Taraflarından biri ile ilgili olarak diğer Sözleşme Tarafları da 9'ncü madde ile bağlı olmayacaktır.

2. Bu maddenin 1'nci bendinde belirtilen çekince haricinde, bu Anlaşma ile ilgili çekincelere, yazılı olarak kesin bir dille belirtilmiş olması ve onay veya katılım belgelerinin teslim edilmesinden önce bu şekilde bir beyanda bulunulmuş olması halinde, söz konusu belgede teyit edilmişse izin verilecektir.

3. Herhangi bir Devlet, bu Anlaşmanın onay veya katılım belgesini sunduğu sırada, bu Anlaşmayı geçerli kılan ve 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafikçi Konvansiyonuna ilişkin çekincelerin kapsamını yazılı olarak Genel Sekretere bildirecektir. Bu Anlaşmanın onay veya katılım belgesi verildiği sırada yapılan bildirimde yer almayan Karayolu Trafikçi Konvansiyonu ile ilgili çekinceler, bu Anlaşma için uygulanamaz olarak kabul edilecektir.

4. Genel Sekreter bu maddeye göre yapılan çekinceleri ve bildirimleri bu Anlaşmanın 2'nci maddesinde bahsedilen Devletlere bildirecektir.

5. Bu maddeye göre herhangi bir beyan, çekince veya bildirimde bulunan herhangi bir Devlet, bunu herhangi bir zamanda Genel Sekretere bildirimde bulunarak geri çekebilir.

6. Bu maddenin 2'nci bendine göre yapılan veya 3'üncü bendine göre bildirilen herhangi bir çekince;

(a) Çekincede bulunan veya bildiren Sözleşmenin Tarafı için ilgili olan Anlaşma şartlarını, iletilen çekincenin kapsamına göre değiştirir;

(b) Çekincede bulunan veya bildiren Sözleşmenin Tarafı ile yürütülen ilişkilerde diğer Sözleşmenin Taraflarının yaptığı ölçüde, söz konusu şartlar üzerinde değişiklik yapar.

Madde 12

Bu Anlaşmanın 6 ve 11'inci maddelerinde bahsedilen beyanlar, bildirimler ve tebliğlere ilave olarak, Genel Sekreter Sözleşme Taraflarına ve madde 2'de bahsedilen diğer Devletlere aşağıdakiler hakkında bildirimde bulunur:

- (a) madde 2'deki imzalar, onay ve katılımlar;
- (b) madde 3'deki bildirimler ve beyanlar;
- (c) madde 4'e uygun olarak bu Anlaşmanın yürürlüğe girme tarihleri;

- (d) madde 6, bent 2, 5 ve 7'ye uygun olarak bu Anlaşmada yapılan değişikliklerin yürürlüğe girme tarihi;
- (e) madde 7'ye göre Anlaşmadan vazgeçilmesi;
- (f) madde 8'e göre bu Anlaşmanın feshedilmesi.

Madde 13

31 Aralık 1972* tarihinden sonra bu Anlaşmanın aslı Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine sunulacak ve aslına uygun suretleri Genel Sekreter tarafından bu Anlaşmanın 2'nci maddesinde bahsedilen tüm Devletlere gönderilecektir.

YUKARIDAKİ HUSUSLARI TASDİKEN, aşağıda imzaları bulunan tam yetkililer bu Anlaşmayı imzalamıştır.

Bir Mayıs bin dokuz yüz yetmiş bir tarihinde üç metin de eşit derecede muteber olmak üzere birer kopya olarak İngilizce, Fransızca ve Rusça dillerinde Cenevre'de DÜZENLENMİŞTİR.

* 22 Ağustos 1972 tarihli düzeltme (E/ECE/813-E/ECE/TRANS/567/Corr 1)

EK (AVRUPA ANLAŞMASININ)
(Konsolide versiyon**)

1. Bu Ek çerçevesinde, “Konvansiyon”, 8 Kasım 1968 tarihinde imzaya açılan Karayolu Trafığı Konvansiyonu anlamına gelir.
2. Bu Ek, sadece Konvansiyonun ilgili hükümlerine yapılan ilaveleri ve bunlardaki değişiklikleri içerir.

3. Konvansiyonun değişik I. Maddesi (Tanımlar)

Alt bent (c)

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“Meskun mahal’, giriş ve çıkışları özel levhalarla işaretlenen alan anlamına gelir;”

Bu Maddenin (c) alt bendinin hemen arkasına eklenecek ek alt bent

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“Yerleşim alanı’, girişlerinde ve çıkışlarında bunu özel olarak belirten tabelalar bulunan ve özel trafik kurallarının geçerli olduğu, özel olarak tasarlanmış bir alanı ifade etmektedir;”

Alt bent (n)

Yüksüz ağırlığı 400 kilogramı aşmayan üç tekerlekli araçlar, motosiklet olarak değerlendirilecektir.

Bu Maddenin sonuna eklenen ilave alt bentler

Bu alt bentler şu şekilde olacaktır:

(ab) Bebek arabası, banyo için tekerlekli özel sandalyeler veya diğer her türlü motorsuz küçük araçları iten veya çeken kişiler ile bisiklet veya motorlu bisiklet kullanan veya engelli veya bakıma muhtaç kişiler kullandığı tekerlekli sandalye tarzı araçları iten veya yürüme hızında dolaştıran kişiler yaya olarak değerlendirilecektir;

(ac) “1958 Cenevre Anlaşması” Tekerlekli Taşıtlar, Tekerlekli Taşıtların üzerine takılan ve/veya üzerinde kullanılan Donanım ve Parçaların Tektip Teknik Talimatlarının ve bu Talimatlara dayanarak verilen Onayların Karşılıklı Tanınması Koşullarının Benimsenmesi ile ilgili 20 Mart 1958 tarihinde Cenevre’de imzalanan ve 16 Ekim 1995 tarihinde düzeltilen Anlaşma anlamına gelir

(ad) “AEK Yönetmeliği” 1958 Anlaşması eki olan bir yönetmelik anlamına gelir.

(ae) 1997 Viyana Anlaşması” Tekerlekli Taşıtların Periyodik Teknik Muayenelerinin Tektip koşullarının ve bu tür muayenelerin Karşılıklı Tanınmasının benimsenmesi ile ilgili 13 Kasım 1997 tarihinde Viyana’da imzalanan Anlaşma anlamındadır.

(af) “AEK Kuralı” 1997 Viyana Anlaşması eki olan bir Kural anlamına gelir.

** Avrupa Anlaşması Ekinde yapılan ve 28 Ağustos 1993 (sayfa kenarında tek çizgi ile gösterilmiştir), 27 Ocak 2001 (sayfa kenarında zikzak çizgi ile gösterilmiştir) ve 28 Mart 2006 tarihinde yürürlüğe giren (sayfa kenarında çift çizgi ile gösterilmiştir) değişiklikleri içermektedir.

4. Konvansiyonun değişik 3. Maddesi (Sözleşme Taraflarının Yükümlülükleri)

Bu bendin başına eklenecektir:

“Bent 2, alt bent (a)”

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Sözleşme Tarafları, kendi bölgelerindeki yürürlükte olan kuralların, çekici ve tekerlekli araçların ihtiyaç duyduğu teknik donanımların bu Konvansiyonun Ek 5’inde belirtilen hükümlere uyum sağlaması hususunda, söz konusu kurallar Ek 5’de belirtilen hükümler içerisinde bulunmasa bile Ek 5’de belirtilen güvenlik prensiplerine aykırı olmaması kaydıyla, gerekli uyum tedbirlerinin alınacağına dair güvence verirler. Sözleşme Tarafları ayrıca, kendi bölgelerinde tescilli çekici ve motorlu araçların uluslararası trafiğe çıktıklarında Konvansiyonun 39’uncu Madde bent 4 ve Ek 5’inde belirtilen kurallara uygun olmaları hususunda gerekli tedbirlerin alınmasını sağlayacaklardır.”

Bent 3

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bu Konvansiyonda Ek 1’de belirtilen istisnalara tabi olarak, Sözleşme Tarafları bu Konvansiyonun bu anlaşma ile güncellenen ve Bölüm 3’te yazılı şartları taşıyan uluslararası seyahat eden çekici ve taşıtlar ile, Bölüm 4’te yazılı şartları taşıyan bu araçları kendi bölgelerinde geçerli kabul etmekle yükümlü olacaklardır. Sözleşme Tarafları aynı zamanda tescil belgeleri ve uluslararası trafik muayene sertifikalarını, eğer uygunsa, bu anlaşma ile güncellenen ve Bölüm 3’te belirtilen kurallara göre verilmiş ise, araçlar için birincil öncelikli geçerli kabul edeceklerini tanıyacaklarını teyit ederler.”

Bent 4

Bu bentte atıfta bulunulan tedbirler, Konvansiyonun 39’uncu maddesinin kapsamını değiştirmez ve içerdiği hükümleri ihtiyari kılmaz.

5. Konvansiyonun Değişik 6. Maddesi (Yetkili görevliler tarafından verilen talimatlar)

Bent 3

Konvansiyonun tavsiyeleri olan bu bendin hükümleri zorunlu olacaktır.

6. Konvansiyonun değişik 7. Maddesi (Genel kurallar)

Bent 2

Konvansiyonun tavsiyeleri olan bu bendin hükümleri zorunlu olacaktır.

Bu Maddenin sonuna eklenecek ilave bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“İç mevzuat, çocuklar tarafından emniyet kemerlerinin veya benzer donanımların kullanımına ve ön koltuklarda çocukların taşınmasına yönelik kuralları düzenleyecektir”

7. Konvansiyonun değişik 8. Maddesi (Sürücüler)

Bent 2

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“İç mevzuat yük, koşum veya binek hayvanların ve girebilecekleri alanların özel olarak işaretlendikleri alanlar hariç olmak üzere büyükbaş hayvanların, gerek tek başına gerekse sürü halinde, her zaman yönlendirebilecek bir sürücüye (çobana) sahip olmasını şart koşmalıdır.”

Bent 5

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bütün sürücüler araçlarını her zaman gerekli ve uygun özeni gösterebilecek şekilde kontrol altında tutacaktır. Sürücü yol trafiği ve güvenlik kurallarını bilecek ve yorgunluk, ilaç, alkol ve uyuşturucu etkisi altında olmak gibi, davranışlarını etkileyebilecek faktörlerin farkında olacaktır.”

Bu Maddenin 5’nci bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“İç mevzuat alkol ile uyuşturucu madde tesiri altında sürüş ile ilgili belli başlı şartları öngörecektir ve bir taşıtın sürüşüyle uyumlu olmayan yasal kan-alkol seviyesini ve uygunsuz yasal nefes-alkol seviyesini tespit edecektir.

İç mevzuat çerçevesinde, azami alkol seviyesi hiçbir durumda kanda saf alkol olarak litre başına 0,50 gramı, nefeste litre başına 0,25 miligramı geçmeyecektir.”

8. Konvansiyonun değişik 9. Maddesi (Büyükbaş ve küçükbaş hayvan sürüleri)

Konvansiyonun tavsiyesi olan bu Maddenin hükmü zorunlu olacaktır.

9. Konvansiyonun değişik 10. Maddesi (Taşıt yolundaki konum)

Başlık şu şekilde olacaktır:

“Karayolundaki Konum”

Bu Maddenin 1'nci bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“(a) Kesin bir zorunluluk olmadığı sürece, bütün sürücüler sadece kendi kategorilerindeki yol kullanıcıları için ayrılmış olan, eğer varsa, yolları, taşıt yollarını, şeritleri ve hatları kullanacaktır;

(b) Kendilerine ayrılan bir şerit veya hat olmadığı durumda, motorlu bisiklet, bisiklet ve motorsuz taşıtların sürücüleri, trafik yönüne uygun dıştaki şeridin kenarı boyunca, diğer kullanıcılara herhangi bir uygunsuzluk yaratmaksızın, sürüş yapabilir.”

10. Konvansiyonunun değişik 11. Maddesi (Geçme ve trafiğin konvoy halinde ilerlemesi)

Bent 5, alt bent (b)

Bu hüküm uygulanmayacaktır.

Bent 6, alt bent (b)

Bu Maddenin 5 (b) alt bendinin uygulanmaması sonucu, bu alt bendin son cümlesine ait hüküm uygulanmayacaktır.

Bent 8, alt bent (b)

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bariyer veya yarım bariyerle teçhiz edilmemiş hemzemin geçitte veya hemen öncesinde, yoldaki trafiğin kavşaklarda kullanılan trafik ışığı sinyalleri ile düzenlendiği durumlar haricinde.”

Bent 11

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“(a) Meskun alanlarda, en az iki şeridinin aynı yöndeki trafik için tahsis edildiği ve yatay işaretlemelerle belirtilmiş olduğu taşıt yollarında, Konvansiyonun Madde 10, 3'ncü bent hükümleri uygulanmayacaktır; motorlu taşıt sürücüleri, kendi güzergahlarında en uygun şeridi kullanabilirler. Motorlu taşıt sürücüleri, sadece sağa veya sola dönüş, geçme, durma ve park etmeye hazırlandıklarında, manevraları düzenleyen kurallar doğrultusunda şerit değiştirecektir.

(b) Yukarıdaki (a) kapsamında belirtilmiş olması halinde, trafik yönüne karşılık gelen, dış şeritlerdeki taşıtlardan daha hızlı hareket eden taşıtlar, bu Maddenin amaçları doğrultusunda geçme olarak değerlendirilmeyecektir. Ancak, bu Maddenin 9'ncü bendi hükümleri yürürlükte kalacaktır.

(c) Yukarıdaki (a) alt bendi, otoyollar ve otoyol olmayan, ancak motorlu taşıt trafiğine ayrılmış olan ve bu hususun gerekli şekilde işaretlendiği ve yol kenarındaki mülklere veya bu mülklerden erişim verilmeyen yollar veya saatte 80 km (50 mil) üzerinde hızlara izin verilen yollar için uygulanmayacaktır.”

11. Konvansiyonun değişik 12. Maddesi (Karşı yönden gelen trafiğin geçişi)

Bent 2

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Karşı yönden gelen taşıtların geçmesinin imkansız veya güç olduğu dağ yollarında veya dağ yollarına benzeyen dik yollarda taşıtların hızı ve konumu dikkate alındığında; taşıtın önünde bir cep olması, tırmanmakta olan bu taşıtın bu cebe yanaşması, iki taşıttan birinin geri gitmesini önleyecek şekilde taşıtların karayolunun bir kenarına yanaşabilmesini sağlayacak cep düzenlemeleri bulunması dışında; yokuş aşağı gitmekte olan taşıtın sürücüsü, tırmanmakta olan taşıtın geçmesine izin vermek için yolun kenarına yanaşacaktır. Karşılaşan iki taşıttan birinin geçişi mümkün kılacak şekilde geri gitmek zorunda olması halinde, taşıt katarı, diğer taşıtlar üzerinde geçiş hakkına sahip olacaktır. Yine aynı şekilde ağır taşıtlar hafif taşıtlar üzerinde, otobüsler kamyonlar üzerinde geçiş hakkına sahiptir. Taşıtlar aynı kategoriden olduklarında, geriye doğru hareket etmesi gereken, yukarı doğru hareket eden taşıtın sürücüsü için bunu yapmak açıkęa daha kolay olmadığı takdirde, örneğin, yukarı hareket eden taşıt sığınma cebine daha yakınsa, aşağı doğru hareket eden taşıtın sürücüsüdür.”

12. Konvansiyonun değişik 13. Maddesi (Hız ve taşıtlar arasındaki mesafe)

Bent 1

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Her taşıt sürücüsü, taşıtının hızını ayarlarken, kendi görüş mesafesi içinde ve her türlü öngörülebilir engelden önce taşıtını durdurabilmek için koşullara; özellikle arazinin, karayolunun, taşıtının ve yükünün durumuna, hava koşullarına ve trafiğin yoğunluğuna devamlı olarak dikkat edecektir. Koşullar gerektirdiğinde, özellikle görüş mesafesi yeterli olmadığında yavaşlayacak ve gerektiğinde duracaktır.”

Bent 6

Bu bent ve (a) ve (b) alt bentleri aşağıdaki şekilde olacaktır:

“Meskun mahaller dışında, ilgili yönde trafik için sadece bir şeridin ayrıldığı yollarda, geçmeyi kolaylaştırmak amacıyla, özel hız sınırlamasına tabi taşıtların sürücöleri ile genel uzunluğu 7 metreden daha fazla olan taşıtların veya taşıt katarlarının sürücöleri, geçme sırasında veya geçmeye hazırlanıyor olmaları dışında, kendilerini geçmekte olan öteki taşıtların tehlikesiz bir şekilde geçilen taşıtın önündeki boşluğa girebilmesi için önlerindeki motor tahrikli taşıtlarla aralarında uygun mesafe bırakacaklardır. Ancak, bu hüküm, geçmenin yasak olduğu durumlarda veya trafiğin çok yoğun olması halinde uygulanmaz.”

13. Konvansiyonun değişik 14. Maddesi (Manevraları düzenleyen genel kurallar)

Bent 1

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Park edilmiş taşıtların bulunduğu bir sıradan çıkmak veya girmek, özellikle şerit değiştirmek amacıyla, taşıt yolu üzerinde sağa veya sola geçmek veya başka bir karayoluna veya bu karayoluna bitişik bir mülke girmek için sağa veya sola dönmek gibi bir manevra yapmak isteyen bir sürücü, ilk olarak bunu; arkasında veya önünde seyretmekte veya kendisini geçmek üzere olan öteki karayolu kullanıcılarını tehlikeye atma riski olmadan ve onların konumlarını, istikametlerini ve hızlarını dikkate alarak yapabileceğinden emin olmalıdır.”

14. Konvansiyonun değişik 15. Maddesi (Toplu taşıma hizmetleri veren araçlar ile ilgili özel kurallar)

Konvansiyonun tavsiyesi olan bu Maddenin hükmü zorunlu olacaktır.

15. Konvansiyon değişik 18. Maddesi (Kavşaklar ve yol verme zorunluluğu)

Bent 3

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Yol kenarında bulunan bir mülkten yola çıkan her sürücü o yolda hareket eden yol kullanıcılarına yol verecektir.”

Bent 4, alt madde (b)

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Trafığın sol taraftan aktığı Ülkelerde, kavşaklarda geçiş hakkı; trafik işareti, sinyalleri ve işaretlemeleri ile düzenlenecektir.”

Bu Maddenin 7'nci bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bu Maddenin hiçbir hükmü, Sözleşme Taraflarının veya bunların kuruluşlarının, bu Maddenin 2'nci bendinde bahsedilen geçiş hakkının tüm yol kullanıcılarını kapsamasını önlediği şeklinde yorumlanmayacaktır.”

16. Konvansiyonun değişik 20. Maddesi (Yayalara uygulanabilir kurallar)

Bent 1

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Yayalar, mümkün olduğunca taşıt yolunu kullanmaktan kaçınacaktır; kullandıkları takdirde, bunu dikkatli biçimde yapacak ve gereksiz biçimde trafiği engellemeyecek veya mani olmayacaktır.”

Bu Maddenin 2'nci bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Konvansiyonun bu Maddesinin 2'nci bendine ait hüküm ile birlikte, engelli sandalyesinde seyahat eden engelli kişiler her durumda taşıt yolunu kullanabileceklerdir.”

Bent 4

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bu maddenin 2'nci, 2'nci bendin hemen arkasına ilave edilecek bent ve 3'ncü bentleri doğrultusunda, taşıt yolunda yürüyen yayalar taşıt yolunun mümkün olduğunca kenarına yanaşacaktır.”

Bent 5

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“(a) Meskun mahallerin dışında, taşıt yolunda yürüten yayalar, bu kendilerini tehlikeye atmadığı sürece veya özel durumlar haricinde, yolun trafiğin akış istikametinin zıttı istikamette olan tarafında yürümelidirler. Ancak, bisiklet, motorlu bisiklet veya motosiklet ve engelli sandalyelerinde hareket eden engelli kişileri iten veya başlarında kendilerinden sorumlu bir kişi tarafından yönlendirilen veya bir katile oluşturan gruplar her durumda yolun, trafiğin akış istikametine uygun olan tarafında yürümelidir. Taşıt yolunda yürüyen yayalar katile oluşturmadıkları takdirde, taşıt yolunu kullanan yayalar, mümkünse ve trafik güvenliği bunu gerektiriyorsa ve özellikle de görüş azsa veya çok yoğun bir taşıt trafiği varsa, tek sıra halinde yürüyecektir.

(b) Bu bendin (a) alt bendine ait hükümler, meskun mahallerde uygulamaya konulabilecektir.”

Bent 6, alt bent (c)

Bu alt bent aşağıdaki şekilde değiştirilecektir:

“Taşıt yolunu, işaretlemeler ile belirtilen bir yaya geçidi dışında başka bir noktadan geçmek için yayalar, taşıt trafiğine engel olmadığına emin olmadan taşıt yoluna adım atmayacaktır. Yayalar, taşıt yolunu yol eksenine dik açılarda geçeceklerdir.”

17. Konvansiyonun değişik 21. Maddesi (Sürücülerin yayalara yönelik davranışı)

Bent 3

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Konvansiyonun Madde 7, bent 1 ve Madde 13, bent 1 hükümleri saklı kalmak üzere, taşıt yolunda işaret levhaları ile belirlenmiş ya da yolun üzerinde işaretlenmiş bir yaya geçidi yoksa, başka bir yola dönecek olan sürücüler bu dönüşü, taşıt yoluna adımlarını atmış olan yayalara geçiş önceliği vererek veya gerekiyorsa bu amaçla durarak yapacaktır. Sürücüler ayrıca, taşıt yolunu bir toplu taşıma aracına binmek üzere veya bu araçtan indikten sonra geçen yayalara özellikle dikkat edecektir.”

Bu Maddenin sonuna eklenecek ilave bentler

Bu bentler şu şekilde olacaktır:

“- Yayalar için ayrılmış olan yollara bazı durumlarda bazı taşıtların girmesine izin veriliyorsa, iç mevzuat, farklı kullanıcılar arasında çatışma çıkmasını önlemek amacı ile yolları kullanan kişilerin davranışlarına ilişkin kurallar belirleyebilir ve sürücülerin yayaları tehlikeye atmadan durabilmelerine olanak vermek amacı ile azami bir hız sınırı koyulabilir.

- Hiç bir sürücü, üzerinde durmak zorunda kalmayacağından emin olmadan, bir yaya geçidine girmeyecektir.

- Yol kenarındaki bir alandan yola çıkan veya yolun kenarındaki alana girmek üzere yolu terk eden sürücüler yayalara yol verecektir.”

18. Konvansiyonun değişik 23. Maddesi (Duraklama ve park etme)

[Daha önce 1. bendin altına eklenen metin çıkarılmıştır]

Bent 2, alt bent (b)

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“İki tekerlekli bisikletler, iki tekerlekli motorlu bisikletler ve iki tekerlekli yan sepetsiz motosikletler dışında kalan araçlar, taşıt yolunda yan yana park etmeyeceklerdir. Yerleşim planı başka bir düzenlemeye izin vermediği takdirde, duraklayan veya park eden araçlar taşıt yolunun kenarına paralel olarak bırakılacaktır.”

Bent 3, alt bent (a)

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“Taşıt yolunda bir taşıtın duraklama veya park etmesi yasaklanacaktır:

- (i) Yaya ve bisiklet geçitlerinden 5 metre öncesinde, yaya geçitlerinde, bisiklet yolu kavşaklarında ve hemzemin geçitlerde;
- (ii) Yol üzerindeki veya bu tür raylara yakın tramvay veya demiryolu raylarında, tramvayların veya trenlerin hareketini engelleyebilecek şekilde;”

Bu alt bendin (ii) maddesinden hemen sonra eklenecek ek metin

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Aksi belirtilmediği sürece, trafik işaret levhaları, sinyaller veya yoldaki diğer işaretlemeler ile kavşak yaklaşımında 5 metrelik mesafe içerisinde ve kavşak alanında.”

[Daha önce 3. bendin (b) alt bendinin altına eklenen metin çıkarılmıştır]

Bent 3, alt madde (c) (i)

Bu hüküm şu şekilde olacaktır:

“İç mevzuatın daha az bir mesafeyi öngörmesi haricinde, iç mevzuatta öngörülen mesafe dahilinde, hemzemin geçitlere yönelik yaklaşım yollarında ve otobüs, raysız tramvay veya raylı taşıt duraklarının her bir tarafına 15 metrelik mesafe dahilindeki duruşlarda”

[Daha önce 3. bendin (c) ve (v) alt bentlerinin altına eklenen metin çıkarılmıştır]

Bent 5

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“(a) İki tekerlekli motorlu bisiklet veya iki tekerlekli sepetsiz motosiklet dışında kalan her motor tahrikli taşıt ve çekicili veya çekicisiz tüm römorklar, aşağıdaki durumlarda yerleşim alanları dışında bir taşıt yolunda hareket etmeden durduklarında, yaklaşan sürücülere, varlıklarını yeterince önceden haber verecek şekilde sinyal verecektir:

- (i) Sürücünün, Konvansiyonun bu Maddesinin 3 (b) (i) veya (ii) bendinin hükümleri doğrultusunda, duruşun yasak olduğu yerde taşıtını durdurmak zorunda kaldığı durumlarda,
- (ii) Yaklaşan sürücülerin, taşıtın verdiği engellemeyi zamanında fark etmesi veya zorlukla fark etmesini doğuran şartların bulunması halinde.

(b) Bu bendin (a) alt bendine ait hükümler, meskun mahallerde uygulamaya konabilecektir.

(c) Bu bendin hükümlerinin uygulanması için iç mevzuatın, Konvansiyonun 56'ncı bendinin Ek 5'inde atıfta bulunulan cihazlardan birinin kullanımını sağlaması tavsiye edilmektedir.”

Bu Maddenin sonuna eklenecek ilave bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“(a) İç mevzuat; kısıtlı harekete sahip engelli kişilerin, park etmenin yasak olduğu veya park zamanının sınırlı olduğu noktalarda, belirlenen zamanın üzerinde, taşıtlarını kamu yollarına park etmelerine izin verebilir.

b) Devletler, engelliye ilişkin uluslararası sembolü ve sahibinin adını taşıyan bir belgeyi kısıtlı harekete sahip engelli kişilere verebilecektir. Bu belge, yukarıdaki alt bent (a) içinde atıfta bulunulan yerlerin bu tür kişiler tarafından kullanılmasında uygun şekilde gösterilecektir. Sözleşme Tarafları, diğer Sözleşme Taraflarınca verilen bu tür dokümanları tanıyacak ve bu tür dokümanlara sahip kişilerin yukarıdaki alt bent (a) içinde atıfta bulunulan yerleri kullanmasına izin verecektir.”

Bent 1

Bu bent Şu Şekilde olacaktır:

“Otoyollarda ve özel yaklaşım yollarında veya otoyol olarak işaretlenen bağlantı yollarında:

(a) Yolun kullanımı, yayalara, hayvanlara, bisikletlere, motosiklet olarak değerlendirilmediği takdirde motorlu bisikletlere ve motorlu taşıtlar ile bunların römorkları dışındaki tım taşıtlara, tasarımları nedeniyle dız yolda iç mevzuat tarafından belirlenen hıza erişemeyen, ancak saatte 40 km (25 mil) den daha az hız yapmayan motorlu taşıtlara veya motorlu taşıt römorklarına yasak olacaktır;

(b) Sürücülerin aşağıdakileri yapması yasaktır:

- (i) İŐaretili park alanları dışında bir yerde taşıtlarını durdurmak veya park etmek; bir taşıt durmak zorunda kalırsa, sürücüsü bunu taşıt yolundan çıkarmaya çalışacak ve yapamadığı takdirde, aracın varlığını yaklaşan sürücülere belli bir uzaklıktan zamanında bildirerek onları uyaracaktır; Konvansiyonun Madde 23, 5'nci bendinin uygulandığı bir taŐıtla ilgili olduğu takdirde, iç mevzuatın Konvansiyonun 56'ncı bendi, Ek 5'te atıfta bulunulan cihazlardan birinin kullanımını öngörmesi sağlanmalıdır;
- (ii) U-dönüşü yapmak, geri geri gitmek ve iki taşıt yolunu bağlayan geçiş yerleri dahil olmak üzere yolun ortasındaki bölme Şeridinin üzerinden gitmek.

(c) Törenler, gösteriler, yürüyüŐler, reklam konvoyu, motor sporları etkinlikleri ve taşıtların teknik testleri ve gövde prototipleri, iç mevzuat tarafından öngörülecek Şekilde bu tür hükümlere tabi olarak yasak olacaktır.”

Bu Maddenin 1'nci bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent Şu Şekilde olacaktır:

“Bir otoyolun aynı yönlü trafik için üç veya daha fazla Őeritten oluştuğu durumlarda, izin verilen azami ağırlığı 3,500 kilogramdan fazla yük taşıtları veya 7 metreden daha uzun taşıtların sürücülerinin trafiğin yönüyle uygun taşıt yolu kenarına yakın iki Şerit dışındaki herhangi bir Şeridi kullanması yasaktır.”

Bu Maddenin 3'ncü bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent Şu Şekilde olacaktır:

“Uygunsuz aletlerle çekilen taşıtların, iç mevzuat tarafından sağlanan istisnaların bulunmaması halinde, otoyollara erişimi yasaktır. Bir otoyolda bozulan ve uygunsuz aletle çekilen arızalı taşıtlar en yakın çıkıŐtan otoyolu terk etmelidir. Bu kuralın amaçları doğrultusunda uygunsuz aletler; halat, çelik tel vb. içerir.”

Bent 4

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bu Maddenin önceki bentlerinin uygulanması amacıyla, uygun bir şekilde işaretlenen, motorlu taşıt trafiği için ayrılan ve yol boyunca mülklere giriş veya çıkış sağlanmayan diğer yollar, otoyol olarak kabul edilecektir.”

20. Konvansiyonun değişik 27. Maddesi (Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosiklet sürücülerine uygulanabilir özel kurallar)

Bent 2

Bu bent aşağıdaki şekilde değiştirilecektir: “Bisikletlilerin en az bir elleriyle bisiklet gidonunu tutmaksızın sürüş yapmaları, kendilerinin başka bir taşıt tarafından çekilmelerine izin vermeleri, kendi sürüşlerini engelleyen veya diğer yol kullanıcılarını tehlikeye atan nesnelere çökmeleri veya ittirmeleri yasak olacaktır. Aynı hükümler motorlu bisiklet sürücülerine ve motosikletlilere uygulanacaktır; ancak, buna ilaveten, Konvansiyona uygun olarak önceden belirlenen bir sinyali vermeleri haricinde motorlu bisiklet sürücülerini ve motosiklet sürücülerini gidonları her iki elleriyle tutacaktır.”

Bent 4

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Motorlu bisiklet sürücülerine, bisiklet şeridi veya bisiklet yollarının kullanımı hususunda izin verilebilir ve eğer uygunsa, taşıt yolunun diğer kısımlarını kullanmaları yasaklanabilir. İç mevzuat, diğer yol kullanıcılarının, tehlike yaratmadan, hangi şartlar altında bisiklet şeridi veya bisiklet yolunu kullanabileceklerini veya geçebileceklerini açıkça tanımlayacaktır.”

Bu maddenin sonuna eklenecek ilave bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“İç mevzuat kapsamında tanınan muafiyetler dışında, motosiklet ve motorlu bisiklet sürücülerini taşıdıkları yolcuların onaylanmış türden koruyucu başlık takmaları zorunludur.”

20 ek 2 Konvansiyonun 27'nci Maddesinden hemen sonra eklenecek ek maddeler

Bu maddeler şu şekilde olacaktır:

“MADDE 27 Ek 2

Trafik işaretleri ile belirlenmiş yerleşim alanlarına uygulanabilir özel kurallar

Trafik işaretleri ile belirlenen yerleşim alanlarında aşağıdaki kurallar uygulanacaktır:

- Yayalar, yolun bütün genişliğini kullanabileceklerdir. Oyunlara izin verilmektedir;
- Sürücüler, iç mevzuatta öngörüldüğü şekilde çok düşük hızlarda ilerleyecek ve hiç bir durumda saatte 20 km (12 mil) hızı aşmayacaktır;

- (c) Sürücüler, yayaları riske atmayacak ve engelleyici bir davranışta bulunmayacaktır; Gerekirse, duracaktır;
- (d) Yayalar, gereksiz biçimde taşıt trafiğini engellemeyecektir;
- (e) Park etme, park işaretleri ile izin verildiği durumlar dışında yasaktır;
- (f) Kavşaklarda, bir yerleşim alanından çıkan yol kullanıcıları, aksi iç mevzuatta belirtilmemişse, diğer yol kullanıcılarına yol verecektir.

MADDE 27 ek 3

Yaya alanları

İç mevzuat, yaya trafiği için ayrılan bir veya daha fazla yoldan oluşan yaya alanları için şartlar koyabilir ve taşıtların istisnai girişleri için şartları belirleyebilir.

MADDE 27 ek 4

Yollarda inşaat ve bakım işlerini yapan kişilere uygulanabilir özel kural

Yollarda inşaat veya bakım işlerini yapan kişiler, gündüz ve gece saatlerinde kendilerini son derece görünür kılan floresan ve yansıtıcı giysiler giyecektir.”

21. Konvansiyonun değişik 29. Maddesi (Ray esaslı taşıtlar)

Bent 2

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Konvansiyonun Bölüm II kapsamında öngörülenlerden farklılık gösteren özel kurallar, yolda ray esaslı taşıtların hareketi için uyarlanabilir. Ancak, bu tür kurallar Konvansiyonun Madde 18, 7’nci bendi hükümleri ile çelişemez.”

Bu Maddenin sonuna eklenecek ilave bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Hareketli veya yola döşenmiş bir raydaki ray esaslı taşıtlar, trafik yönüne uygun taraftan geçilebilecektir. Karşılaşma veya geçiş işlemi, yer olmaması nedeniyle trafik yönüne uygun taraftan yapılamadığı takdirde, bu manevralar, karşıdan gelen yol kullanıcılarına herhangi bir uygunsuzluk veya tehlike yaratılmaması şartıyla, trafik yönüne uygun olarak karşı taraftan da yapılabilir. Tek yönlü taşıt yollarında, ray esaslı taşıtlar, trafik gereklilikleri zorunlu kıldığında, trafik yönüne uygun olarak karşı tarafından geçilebilir.”

22. Konvansiyonun değişik 30.Maddesi (Taşıtların Yükleme)

Bent 4

Bu bent Şu Şekilde olacaktır:

“Aracın ön, arka ve yan taraflarından dışarı doğru taşan yükler, diğer araç sürücülerinin bu yüklerin çıkıntı yaptığını fark edemeyebilecekleri her durumda; alacakaranlık ve tan vakti arasında ve görüŐün yetersiz olduğu diğer zamanlarda açıkça işaretlenmelidir; böyle bir işaretleme için geceleri aracın ön tarafında beyaz bir ışık ve beyaz bir yansıtıcı donanım, aracın arka tarafında da kırmızı bir ışık ve kırmızı bir yansıtıcı bir donanım kullanılmalıdır. Özellikle, motor tahrikli taşıtlar ve bunların römorklarında:

- (a) Taşıtların ön ve arkasından 1 m çıkan/ sarkan yükler her zaman işaretlenecektir;
- (b) Taşıtların arkasından 1 metreden daha fazla sarkan yükler, kenarları en az 0.40 metre olan, yükün dış kenarına taşıtların boyuna eksenine dik olarak dikey düzlem üzerinde sürekli kalacak biçimde kare veya üçgen panel ile veya yeterli yüzey veya çıkıntıya sahip, yükün uç kısmından sarkan üç boyutlu bir cihaz (piramit, prizma veya silindirik) ile işaretlenecektir. Panel kırmızı ve beyaz Őeritlere sahip olacak, üç boyutlu cihaz da kırmızı ve beyaz renkli Őeritlere veya açık renkli kenarlara sahip olacaktır. Kırmızı ve beyaz renkli kısımlar, reflektör veya geriye yansıtıcı kaplama ile teçhiz edilecektir. Yukarıda bahsedilen cihazın ıŐıklandırma veya yansıtıcı yüzeyinin en yüksek noktası, yerden 1.60 metreden daha yukarıda olmayacaktır. En düşük nokta, yerden 0.40 metreden daha az olmayacaktır.
- (c) İç mevzuat, kısa mesafeli geçici taşımalarda daha basit iŐaretlemleri öngörebilir.

23. [Çıkartıldı]

24. Konvansiyonun değişik 31. Maddesi (Kaza durumundaki davranışlar)

Bent 1

Bu bendin sonuna eklenecek ilave alt bent

Bu alt bent Şu Şekilde olacaktır:

“Kaza sadece maddi hasara neden olmuŐ ise ve zarar gören bir taraf yoksa, kazaya karışan kişiler kendi adlarını ve adreslerini kaza yerinde verecek ve bu bilgiyi mümkün olduğunca doğrudan veya bunu yapamadıkları takdirde polis yoluyla zarar gören tarafa verecektir.”

25. [Çıkartıldı]

26. Konvansiyonun değişik 34.Maddesi (İstisnalar)

Bent 2

Bu bent Şu Şekilde olacaktır:

“Öncelikli araç sürücülerinin, yaklaştıklarına dair uyarı araçta bulunan özel ikaz cihazları ile verildiğinde ve diğer araç sürücülerini tehlikeye atmadıkları sürece, bu Sözleşmede değiştirilmiş olabilmeleri nedeniyle, Madde 6, 2’nci bent dışında, Konvansiyonun Bölüm II’de bahsedilen diğer hükümlerinden sorumlu olmamalarını sağlayabilir. Bu tür taşıtların sürücülerini bu uyarı cihazlarını yalnızca acil durumlarda seyir halinde iken kullanacaktır.”

26 ek 2. Konvansiyonun değişik 39. Maddesi (Taşıtların teknik gereksinimleri ve muayenesi)

Bu Maddenin sonuna eklenecek ilave bentler:

Bu bentler Şu Şekilde olacaktır:

“4. (a) İnsan taşımacılığında kullanılan ve sürücü koltuğuna ilaveten 8 koltuktan fazla koltuğa sahip olmayan araçlar dışında, uluslararası trafikteki azami izin verilebilir ağırlığı 3500 kilogramı aşan motorlu taşıtlar, gürültü ve kirlilik emisyonu konusunda özel bazı gereklilikleri yerine getireceklerdir. Bu bağlamda:

(i) Bu tür taşıtlar, trafiğe çıkışlarındaki ilk tescilleri esnasında, 1958 Cenevre Anlaşmasının amacına uygun Şekilde yürürlükteki AEK yönetmeliği ile ilgili istenen teknik donanım ve limitlerdeki değişikliklere uygun olacaklardır.

(ii) Bu taşıtlar, AEK Kuralları ile ilgili, istenen asgari muayene şartlarına uygun olacaklardır. Bahsedilen şartlara uyulup uyulmadığı, bu bölümün 2. bendinde bahsedilen teknik muayene esnasında kontrol edilecektir.

(b) Bu bendin amacı doğrultusunda, AEK Yönetmeliğine yönelik teknik gereksinimler ve bir dizi tadilata ait sınırlar, bu tadilatların geçerliliğinin bitmesi kapsamında verilen onayların tarihine kadar yürürlükte kalacak Şekilde kabul edilecektir.

5. (a) Yukarıda 4. bendin (a) alt bendinde bahsedilen bir motorlu taşıtın sürücüsü, periyodik bir teknik muayeneden geçişinin ve aracın iyi bir Şekilde çalıştığına kanıtı olarak, usule uygun olarak tamamlanmış uluslararası muayene sertifikası taşıyacaktır.

(b) Bu sertifika, Sözleşme Taraflarının, araçların kayıtlı oldukları bölgelerin yetkili makamları tarafından verilebileceği gibi, Sözleşme Tarafları veya kuruluşlarının uygun Şekilde yetkilendireceği kurumlar tarafından da verilebilir.

(c) Bu sertifika, özellikle üretimden sonraki trafiğe ilk çıkıştaki tescil esnasında verilecektir. Bahsedilen periyodik teknik muayeneye ilişkin olarak, verilen bu sertifikanın süresi bir yıldan daha eski olmayacaktır. 1997 Viyana Sözleşmesinin Ek 2’sinde yazılı kurullarla uyumlu olacaktır.

(d) Yukarda 4. bendin (a) alt bendinde bahsedilen araçlar için, bu ekledeki Tadillerin yürürlüğe girdikleri tarihten itibaren 2 yıl ve daha sonra trafiğe ilk çıkış tescilleri yaptırılmış ise, sertifika sadece, bu taşıtların 4. bendin (a) (i) alt bentlerindeki gereklilikleri yerine getirmeleri durumunda düzenlenecek veya yenilenecektir.”

26 ek 3. Konvansiyonun değişik 40. Maddesi (geçici hükümler)

Bu maddenin 2'nci bendinden hemen sonra eklenecek ilave bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“3. (a) Tadillerin yürürlüğe girmesini takiben iki yıl sonra, yolcu taşımacılığı için kullanılan ve sürücü koltuğuna ilaveten sekiz koltuktan daha fazla koltuğa sahip olmayanlar haricinde, azami izin verilebilir ağırlığı 3500 kilogramı aşan uluslararası trafikteki motorlu taşıtlar ve bunların sürücüleri, Konvansiyonun 39'uncu Maddesinin sonuna eklenen ilave alt bent 4 (a) (ii) ve bent 5 hükümlerini karşılayacaktır.

(b) Azami izin verilebilir ağırlığı 3500 kilogramı aşan motorlu taşıtlar, yolcu taşımacılığında kullanılan ve sürücü koltuğuna ilaveten sekiz koltuktan daha fazla koltuğa sahip olmayanlar ve üretildikleri tarihten sonra trafiğe ilk tescilleri bu Tadillerin yürürlüğe girmesinden önce yapılan veya bu tür düzenlemelerin yürürlüğe girmesinden itibaren iki sene içerisinde yapılanlar, Konvansiyonun 39'ncü Maddesinin sonuna eklenen alt bent 4 (a) (i) hükümlerine, bu Anlaşmanın hükümlerini karşılamaları kaydıyla, tabi olacaktır.

27. Konvansiyonun değişik 44. Maddesi (Bisiklet ve motorlu bisikletlerin uluslararası trafiğe kabul edilme şartları)

Bent 1

Bu bendin sonuna eklenecek ilave alt bent

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“Kenarda: Teker jant tellerine takılı kehribar renkli yansıtıcı - reflektörleri veya kesintisiz bir daire oluşturan geriye yansıtıcı cihazlarla teçhiz edilecektir.”

Bent 2, alt bent (d)

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“(d) arkada, kırmızı refleks- reflektörle ve önde beyaz bir lamba ve seçici-sarı ışıkla ve arkada kırmızı ışığı gösteren bir lambayla teçhiz edilecektir;”

Bent 2'nin sonuna eklenecek ilave alt bent

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“Kesintisiz bir daire oluşturan kehribar renkli yansıtıcı reflektörler veya geriye yansıtıcı cihazlardan oluşan yanal işaretlemelerle teçhiz edilecektir.”

28. Konvansiyonun Ek 1 değişikliği (Motorlu araçlar ve römorkların uluslararası trafiğe kabul edilme yükümlülüğü için istisnalar)

Bu Maddenin 7'nci bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“7 ek 2. “Sözleşme Tarafları, 3,500 kilogram üzerinde izin verilebilir azami ağırlığa sahip herhangi bir motorlu taşıtın uluslararası trafikte kendi ülkelerinde kabulüne yönelik olarak motorlu taşıtın kar zincirleri veya diğer eşit olarak etkili cihazların kış mevsimi koşulları sırasında bulundurulmasını bir şart olarak koşabilir.”

ÇEKİNCE

PART I

CONVENTION ON ROAD TRAFFIC

DONE AT VIENNA ON 8 NOVEMBER 1968

(Consolidated version)*

CONVENTION ON ROAD TRAFFIC

The Contracting Parties,

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

Have agreed upon the following provisions:

Chapter I

GENERAL PROVISIONS

ARTICLE 1

Definitions

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

- (a) The "domestic legislation" of a Contracting Party means the entire body of national or local laws and regulations in force in the territory of that Contracting Party;
- (b) A vehicle is said to be "in international traffic" in the territory of a State if:
 - (i) It is owned by a natural or legal person normally resident outside that State;
 - (ii) It is not registered in that State; and
 - (iii) It is temporarily imported into that State;

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

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

- (c) "Built-up area" means an area with entries and exits specially signposted as such, or otherwise defined in domestic legislation;¹
- (d) "Road" means the entire surface of any way or street open to public traffic;
- (e) "Carriageway" means the part of a road normally used by vehicular traffic; a road may comprise several carriageways clearly separated from one another by, for example, a dividing strip or a difference of level;

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

¹ Definition completed in the Annex of the European Agreement (see subparagraph (c), Point 3).

(f) On carriageways where one or more side lanes or tracks are reserved for use by certain vehicles, "edge of the carriageway" means, for other road-users, the edge of the remainder of the carriageway;

(g) "Lane" means any one of the longitudinal strips into which the carriageway is divisible, whether or not defined by longitudinal road markings, which is wide enough for one moving line of motor vehicles other than motorcycles;

(g) bis "Cycle lane" means a part of a carriageway designated for cycles. A cycle lane is distinguished from the rest of the carriageway by longitudinal road markings;

(g) ter "Cycle track" means an independent road or part of a road designated for cycles, signposted as such. A cycle track is separated from other roads or other parts of the same road by structural means;

(h) "Intersection" means any level crossroad, junction or fork, including the open areas formed by such crossroads, junctions or forks;

(i) "Level-crossing" means any level intersection between a road and a railway or tramway track with its own track formation;

(j) "Motorway" means a road specially designed and built for motor traffic, which does not serve properties bordering on it, and which:

(i) Is provided, except at special points or temporarily, with separate carriageways for the two directions of traffic, separated from each other either by a dividing strip not intended for traffic or, exceptionally, by other means;

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

(iii) Is specially signposted as a motorway;

(k) A vehicle is said to be:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

² Definition completed in the Annex of the European Agreement (see subparagraph (n), Point 3).

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

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

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

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

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

³ See footnote.

ARTICLE 2

Annexes to the Convention

The Annexes to this Convention, namely,

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

are integral parts of this Convention.

³ Additional definitions introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 3).

Obligations of the Contracting Parties

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

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

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

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

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

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

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

5. Contracting Parties shall be bound to admit to their territories in international traffic cycles and mopeds which fulfil the technical conditions laid down in Chapter V of this Convention and

⁴ See also Point 4 of the Annex of the European Agreement.

whose drivers have their normal residence in the territory of another Contracting Party. No Contracting Party shall require the drivers of cycles or mopeds in international traffic to hold a driving permit; however, Contracting Parties which have declared in conformity with Article 54, paragraph 2, of this Convention that they treat mopeds as motorcycles may require the drivers of mopeds in international traffic to hold a driving permit.

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

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

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

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

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

ARTICLE 4

Signs and signals

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

(a) All road signs, traffic light signals and road markings installed in their territory shall form a coherent system and shall be designed and placed in such a way as to be easily recognizable;

(b) The number of types of sign shall be limited and signs shall be placed only at points where they are deemed useful;

(c) Danger warning signs shall be installed at a sufficient distance from obstructions to give drivers adequate warning;

- (d) It shall be prohibited:
- (i) To affix to a sign, to its support or to any other traffic control device anything not related to the purpose of such sign or device; if, however, Contracting Parties or subdivisions thereof authorize a non-profit making association to install informative signs, they may permit the emblem of that association to appear on the sign or on its support provided this does not make it less easy to understand the sign;
 - (ii) To install any board, notice, marking or device which might be confused with signs or other traffic control devices, might render them less visible or effective, or might dazzle road-users or distract their attention in a way prejudicial to traffic safety;
 - (iii) To install on pavements and verges devices or equipment which might unnecessarily obstruct the movement of pedestrians, particularly elderly or disabled persons.

Chapter II

RULES OF THE ROAD

ARTICLE 5

Status of signs and signals

1. Road-users shall comply with the instructions conveyed by road signs, traffic light signals and road markings even if the said instructions appear to contradict other traffic regulations.
2. Instructions conveyed by traffic light signals shall take precedence over those conveyed by road signs regulating priority.

ARTICLE 6

Instructions given by authorized officials

1. When they are directing traffic, authorized officials shall be easily identifiable at a distance, at night as well as by day.
2. Road-users shall promptly obey all instructions given by authorized officials directing traffic.
3. It is recommended:⁵ that domestic legislation should provide that directions given by authorized officials directing traffic shall include the following:

(a) Arm raised upright; this gesture shall mean "attention, stop" for all road-users except drivers who are no longer able to stop with sufficient safety; further, if made at an intersection, this gesture shall not require drivers already on the intersection to stop;

⁵ See also Point 5 of the Annex of the European Agreement.

(b) Arm or arms outstretched horizontally; this gesture shall constitute a stop signal for all road-users approaching from any direction which would cut across that indicated by the outstretched arm or arms; after making this gesture, the authorized official directing traffic may lower his arm or arms; this gesture shall likewise constitute a stop signal for drivers in front of or behind the official;

(c) Swinging red light; this gesture shall constitute a stop signal for road-users towards whom the light is directed.

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

ARTICLE 7

General rules

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

2. It is recommended that domestic legislation should provide that road-users shall not obstruct traffic or risk making it dangerous by throwing, depositing or leaving any object or substance on the road or by creating any other obstruction on the road. If road-users have been unable to avoid creating an obstruction or danger in that way, they shall take the necessary steps to remove it as soon as possible and, if they cannot remove it immediately, to warn other road-users of its presence.⁶

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

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

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

⁷ See footnote.

ARTICLE 8

Drivers

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

2. It is recommended that domestic legislation should provide that pack, draught or saddle animals, and, except in such special areas as may be marked at the entry, cattle, singly or in herds, or flocks, shall have a driver.⁸

⁶ See also Point 6 of the Annex of the European Agreement.

⁷ Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 6).

⁸ See also Point 7 of the Annex of the European Agreement.

3. Every driver shall possess the necessary physical and mental ability and be in a fit physical and mental condition to drive.
4. Every driver of a power-driven vehicle shall possess the knowledge and skill necessary for driving the vehicle; however, this requirement shall not be a bar to driving practice by learner-drivers in conformity with domestic legislation.
5. Every driver shall at all times be able to control his vehicle or to guide his animals.⁹

¹⁰ See footnote.

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

ARTICLE 9

Flocks and herds

It is recommended that domestic legislation should provide that, save where exceptions are granted to facilitate their mass movement, flocks and herds should be divided into sections of moderate length spaced sufficiently far apart for the convenience of traffic.¹¹

ARTICLE 10

Position on the carriageway¹²

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

¹³ See footnote.

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

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

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

⁹ See also Point 7 of the Annex of the European Agreement.

¹⁰ Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 7).

¹¹ See also Point 8 of the Annex of the European Agreement.

¹² See also Point 9 of the Annex of the European Agreement.

¹³ Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 9).

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

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

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

ARTICLE 11

Overtaking and movement of traffic in lines

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

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

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

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

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

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

(c) That he can do it without endangering or interfering with the oncoming traffic making sure in particular that the lane which he will enter is free over a sufficient distance and that the relative speed of the two vehicles allows overtaking within a sufficiently short time; and

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

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

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

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

(b) However, Contracting Parties or subdivisions thereof shall be free not to apply the provisions of this paragraph to the drivers of cycles, mopeds, motorcycles and vehicles which are not motor vehicles within the meaning of this Convention, or to the drivers of motor vehicles whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg or whose maximum speed, by design, cannot exceed 40 km (25 miles) per hour.¹⁴

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

(a) Without prejudice to the provisions of paragraph 9 of this Article, the movement of the vehicles in one line at a higher speed than that of those in another shall not be deemed to constitute overtaking within the meaning of this Article:

(b) A driver not in the lane nearest to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic may change lanes only in order to prepare to turn right or left or to park; however, this requirement shall not apply to changes of lane effected by drivers in accordance with domestic legislation resulting from the application of the provisions of paragraph 5 (b) of this Article.¹⁵

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

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

(a) Immediately before or on an intersection other than a roundabout, except:

- (i) In the case provided for in paragraph 1 (b) of this Article;
- (ii) Where the road on which overtaking takes place has priority at the intersection;
- (iii) Where traffic is directed at the intersection by an authorized official or by traffic light signals;

¹⁴ See also Point 10 of the Annex of the European Agreement.

¹⁵ See also Point 10 of the Annex of the European Agreement.

(b) Immediately before or on a level-crossing not equipped with gates or half-gates, provided however that Contracting Parties or subdivisions thereof shall be free to permit such overtaking at a level-crossing where road traffic is regulated by traffic light signals incorporating a positive signal authorizing vehicles to proceed.¹⁶

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 12

Passing of oncoming traffic

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

2. On mountain roads and steep roads with characteristics similar to those of mountain roads, where the passing of oncoming traffic is impossible or difficult, it is the driver of the vehicle

¹⁶ See also Point 10 of the Annex of the European Agreement.

¹⁷ See also Point 10 of the Annex of the European Agreement.

travelling downhill who should pull in to the side of the road in order to allow any vehicle proceeding uphill to pass, except where the arrangement of lay-bys to enable vehicles to pull in to the side of the road is such that, having regard to the speed and position of the vehicles, the vehicle proceeding uphill has a lay-by ahead of it and the need for one of the vehicles to reverse could be avoided if the vehicle proceeding uphill pulled in to that lay-by. Where one of the two vehicles which are about to pass is obliged to reverse in order to make passing possible, this manoeuvre shall be performed by the driver of the vehicle proceeding downhill unless it can manifestly be more easily performed by the driver of the vehicle proceeding uphill. However, Contracting Parties or subdivisions thereof may prescribe for certain vehicles or certain roads or sections of roads special rules differing from those laid down in this paragraph.¹⁸

ARTICLE 13

Speed and distance between vehicles

1. Every driver of a vehicle shall in all circumstances have his vehicle under control so as to be able to exercise due and proper care and to be at all times in a position to perform all manoeuvres required of him. He shall, when adjusting the speed of his vehicle, pay constant regard to the circumstances, in particular the lie of the land, the state of the road, the condition and load of his vehicle, the weather conditions and the density of traffic, so as to be able to stop his vehicle within his range of forward vision and short of any foreseeable obstruction. He shall slow down and if necessary stop whenever circumstances so require, and particularly when visibility is not good.¹⁹

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

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

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

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

[*ex paragraph 5 deleted*]

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

¹⁸ See also Point 11 of the Annex of the European Agreement.

¹⁹ See also Point 12 of the Annex of the European Agreement.

²⁰ See also Point 12 of the Annex of the European Agreement.

(a) The competent authorities may exempt certain conveyances of vehicles from this provision, or may similarly make it inapplicable on roads where two lanes are allotted to traffic in the direction concerned;

(b) Contracting Parties and subdivisions thereof may prescribe different figures from those given in this paragraph with respect to the vehicle characteristics concerned.

ARTICLE 14

General requirements governing manoeuvres

1. Any driver wishing to perform a manoeuvre such as pulling out of or into a line of parked vehicles, moving over to the right or to the left on the carriageway, or turning left or right into another road or into a property bordering on the road, shall first make sure that he can do so without risk of endangering other road-users travelling behind or ahead of him or about to pass him, having regard to their position, direction and speed.²¹

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

3. Before turning or before a manoeuvre which involves moving laterally, the driver shall give clear and sufficient warning of his intention by means of the direction-indicator or direction-indicators on his vehicle, or, failing this, by giving if possible an appropriate signal with his arm. The warning given by the direction-indicator or direction-indicators shall continue to be given throughout the manoeuvre and shall cease as soon as the manoeuvre is completed.

ARTICLE 15

Special regulations relating to regular public-transport service vehicles

It is recommended²² that domestic legislation should provide that in built-up areas, in order to facilitate the movement of regular public-transport service vehicles, the drivers of other vehicles shall, subject to the provisions of Article 17, paragraph 1, of this Convention, slow down and if necessary stop in order to allow the public-transport vehicles to perform the manoeuvre required for moving off from stops marked as such. The provisions thus laid down by Contracting Parties or subdivisions thereof shall in no way affect the duty incumbent on drivers of public-transport vehicles to take, after having given warning by means of their direction-indicators of their intention to move off, the precautions necessary to avoid any risk of accident.

ARTICLE 16

Change of direction

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

²¹ See also Point 13 of the Annex of the European Agreement.

²² See also Point 14 of the Annex of the European Agreement.

(a) If he wishes to turn off on the side appropriate to the direction of traffic, keep as close as possible to the edge of the carriageway appropriate to that direction and make as tight a turn as possible;

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

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

ARTICLE 17

Slowing down

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

ARTICLE 18

Intersections and obligation to give way

1. Every driver approaching an intersection shall exercise such extra care as may be appropriate to local conditions. Drivers of vehicles shall, in particular, drive at such a speed as to be able to stop to allow vehicles having the right of way to pass.
2. Every driver emerging from a path or an earth-track (dirt road) on to a road other than a path or an earth-track shall give way to vehicles travelling on that road. For the purposes of this Article the terms "path" and "earth-track" (dirt road) may be defined in domestic legislation.
3. Every driver emerging on to a road from a property bordering thereon shall give way to vehicles travelling on that road.²³

²³ See also Point 15 of the Annex of the European Agreement.

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

(a) In States where traffic keeps to the right the driver of a vehicle shall give way, at intersections other than those specified in paragraph 2 of this Article and in Article 25, paragraphs 2 and 4 of this Convention, to vehicles approaching from his right;

(b) Contracting Parties or subdivisions thereof in whose territories traffic keeps to the left shall be free to regulate the right of way at intersections as they see fit.²⁴

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

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

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

²⁵ See footnote.

ARTICLE 19

Level-crossings

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

(a) Every driver of a vehicle shall drive at a moderate speed;

(b) Without prejudice to the obligation to obey an instruction to stop given by a light signal or a sound signal, no road-user shall enter a level-crossing at which the gates or half-gates are across the road or in process of being placed across the road, or at which the half-gates are in process of being raised;

(c) If a level-crossing is not equipped with gates, half-gates or light signals, no road-user shall enter it without making sure that no rail-borne vehicle is approaching;

(d) No driver shall enter a level-crossing without first ascertaining that he may not be obliged to stop on it;

(e) No road-user shall linger while traversing a level crossing; if a vehicle is compelled to stop, its driver shall endeavour to move it off the track, and, if he is unable to do so, immediately do everything he can to ensure that the drivers of rail-borne vehicles are warned of the danger in time.

²⁴ See also Point 15 of the Annex of the European Agreement.

²⁵ Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 15).

Rules applicable to pedestrians

1. Contracting Parties or subdivisions thereof shall be free not to enforce the provisions of this Article except in cases where pedestrian traffic on the carriageway would be dangerous or would obstruct vehicular traffic.²⁶

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

(a) Pedestrians pushing or carrying bulky objects may use the carriageway if they would seriously inconvenience other pedestrians by walking on the pavement (sidewalk) or verge;

(b) Groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession may walk on the carriageway.

²⁷ See footnote.

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

4. Pedestrians walking on the carriageway in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article shall keep as close as possible to the edge of the carriageway.²⁸

5. It is recommended that domestic legislation should provide as follows: pedestrians walking on the carriageway shall keep to the side opposite to that appropriate to the direction of traffic except where to do so places them in danger. However, persons pushing a cycle, a moped or a motorcycle, and groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession shall in all cases keep to the side of the carriageway appropriate to the direction of traffic. Unless they form a procession, pedestrians walking on the carriageway shall, by night or when visibility is poor and, by day, if the density of vehicular traffic so requires, walk in single file wherever possible.²⁹

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

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

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

²⁶ See also Point 16 of the Annex of the European Agreement.

²⁷ Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 16).

²⁸ See also Point 16 of the Annex of the European Agreement.

²⁹ See also Point 16 of the Annex of the European Agreement.

- (ii) If the crossing is not equipped with such lights, but vehicular traffic is regulated by traffic light signals or by an authorized official, pedestrians shall not step onto the carriageway while the traffic light signal or the signal given by the authorized official indicates that vehicles may proceed along it;
- (iii) At other pedestrian crossings, pedestrians shall not step on to the carriageway without taking the distance and speed of approaching vehicles into account.

(c) In order to cross the carriageway elsewhere than at a pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway, pedestrians shall not step on to the carriageway without first making sure that they can do so without impeding vehicular traffic.³⁰

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

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

ARTICLE 21

Behaviour of drivers towards pedestrians

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

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

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

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

3. No provision of this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from:³¹

³⁰ See also Point 16 of the Annex of the European Agreement.

³¹ See also Point 17 of the Annex of the European Agreement.

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

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

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

³² See footnote.

ARTICLE 22

Islands on the carriageway

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

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

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

ARTICLE 23

Standing and parking

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

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

³² Additional paragraphs introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 17).

- (i) Refrain from prohibiting standing and parking on one side or the other in certain conditions, for instance where standing on the side appropriate to the direction of traffic is prohibited by road signs;
- (ii) On one-way carriageways, authorize standing and parking on the other side as well as or instead of on the side appropriate to the direction of traffic;
- (iii) Authorize standing and parking in the middle of the carriageway at places specially marked;

(b) Save where domestic legislation provides otherwise, vehicles other than two-wheeled cycles, two-wheeled mopeds and two-wheeled motorcycles without side-car shall not stand or be parked two abreast on the carriageway. Standing or parked vehicles shall, unless the layout of the area permits otherwise, be placed parallel to the edge of the carriageway.³³

3. (a) The standing or parking of a vehicle on the carriageway shall be prohibited:³⁴

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

³⁵ See footnote.

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

- (i) Save in such spaces as may be specially marked, under flyovers and in tunnels;
- (ii) On the carriageway, close to the crests of hills, and on bends where visibility is not sufficient for the vehicle to be overtaken in complete safety, having regard to the speed of vehicles on the section of the road in question;
- (iii) On a carriageway beside a longitudinal road marking, where subparagraph (b) (ii) of this paragraph does not apply but the width of the carriageway between the marking and the vehicle is less than 3 m and the marking is such that vehicles approaching it on the same side are forbidden to cross it;
- (iv) At any place where the vehicle would conceal road signs or traffic light signals from the view of road-users;
- (v) On an additional lane indicated by a sign for slowly moving vehicles;

³³ See also Point 18 of the Annex of the European Agreement.

³⁴ See also Point 18 of the Annex of the European Agreement.

³⁵ Additional text introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 18).

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

- (i) On approaches to level-crossings, to intersections and to bus, trolley-bus or rail vehicle stops; within the distances prescribed by domestic legislation;³⁶
- (ii) In front of vehicle entries to properties;
- (iii) At any point where the parked vehicle would prevent access to another vehicle properly parked or prevent such other vehicle from moving out;
- (iv) On the central carriageway of three-carriageway roads and, outside built-up areas, on the carriageways of roads marked as priority roads by appropriate signs.
- (v) *[deleted]*

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

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

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

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

6. Nothing in this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from introducing other provisions on parking and standing or from making individual provisions for the standing and parking of cycles and mopeds.

³⁸ See footnote.

ARTICLE 24

Opening of doors

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

³⁶ See also Point 18 of the Annex of the European Agreement.

³⁷ See also Point 18 of the Annex of the European Agreement.

³⁸ Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 18).

ARTICLE 25

Motorways and similar roads

1.³⁹ On motorways and, if so provided in domestic legislation, on special approach roads to and exit roads from motorways:

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

(b) Drivers shall be forbidden:

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

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

⁴⁰ See footnote.

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

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

⁴¹ See footnote.

4. For the purpose of the application of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, other roads reserved for motor vehicle traffic, duly signposted as such and not affording access to or from properties alongside, shall be treated as motorways.⁴²

ARTICLE 25 bis

Special regulations for tunnels indicated by special road signs

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

1. All drivers are forbidden:

³⁹ See also Point 19 of the Annex of the European Agreement.

⁴⁰ Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 19).

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

⁴² See also Point 19 of the Annex of the European Agreement.

- (a) to reverse;
 - (b) to make a U-turn;
 - (c) *[deleted]*
2. Even if the tunnel is lit, all drivers must switch on the driving or passing lamps.
 3. Drivers are permitted to stop or park a vehicle only in case of emergency or danger. In doing so, they must, where possible, use the places specially indicated.
 4. In case of a prolonged stoppage the driver must switch off the engine.

ARTICLE 26

Special rules applicable to processions and handicapped persons

1. It shall be prohibited for road-users to cut across troop columns, files of schoolchildren accompanied by a person in charge, and other processions.
2. Handicapped persons travelling in invalid chairs propelled by themselves or moving at a walking pace may use pavements (sidewalks) and suitable verges.

ARTICLE 27

Special rules applicable to cyclists, moped drivers and motorcyclists

1. Notwithstanding the provisions of Article 10, paragraph 3, of this Convention, Contracting Parties or subdivisions thereof shall be free not to prohibit cyclists from travelling two or more abreast.
2. It shall be prohibited for cyclists to ride without holding the handlebars with at least one hand, to allow themselves to be towed by another vehicle, or to carry, tow or push objects which hamper their cycling or endanger other road-users. The same provisions shall apply to moped drivers and motorcyclists; in addition, however, moped drivers and motorcyclists shall hold the handlebars with both hands except when signalling the manoeuvre described in Article 14, paragraph 3, of this Convention.⁴³
3. It shall be prohibited for cyclists and moped drivers to carry passengers on their vehicle; however, Contracting Parties or subdivisions thereof may authorize exceptions to this provision and, in particular, authorize the transport of passengers on such additional saddle or saddles as may be fitted on the vehicle. Motorcyclists shall not be permitted to carry passengers except in the side-car, if there is one, and on the additional saddle (pillion), if any, fitted behind the driver.
4. Where cycle lanes or cycle tracks exist, Contracting Parties or subdivisions thereof may forbid cyclists to use the rest of the carriageway. In the same circumstances, they may authorize moped drivers to use the cycle lane or cycle track and, if they consider it advisable, prohibit them

⁴³ See also Point 20 of the Annex of the European Agreement.

from using the rest of the carriageway. Domestic legislation shall specify under what conditions other road users may use the cycle lane or cycle track or cross them, maintaining cyclists' safety at all times.⁴⁴

⁴⁵ See footnote.

⁴⁶ See footnote.

ARTICLE 28

Audible and luminous warnings

1. Audible warning devices may be used only:

(a) To give due warning with a view to avoiding an accident;

(b) Outside built-up areas when it is desirable to warn a driver that he is about to be overtaken.

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

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

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

ARTICLE 29

Rail-borne vehicles

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

2. Contracting Parties or subdivisions thereof may adopt special rules, differing from those laid down in this Chapter, for the movement of rail-borne vehicles on the road and for passing or overtaking such vehicles. However, Contracting Parties or subdivisions thereof may not adopt provisions which conflict with those of Article 18, paragraph 7, of this Convention.⁴⁷

⁴⁸ See footnote.

⁴⁴ See also Point 20 of the Annex of the European Agreement.

⁴⁵ Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 20).

⁴⁶ Additional articles (Articles 27 bis to 27 quarter) introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 20 bis).

⁴⁷ See also Point 21 of the Annex of the European Agreement.

⁴⁸ Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 21).

ARTICLE 30

Loading of vehicles

1. If a permissible maximum mass is laid down for a vehicle, the laden mass of the vehicle shall never exceed the permissible maximum mass.
2. Every load on a vehicle shall be so arranged and, if necessary, stowed as to prevent it from:
 - (a) Endangering persons or causing damage to public or private property, more particularly by trailing on or falling on to the road;
 - (b) Obstructing the driver's view or impairing the stability or driving of the vehicle;
 - (c) Causing noise, raising dust, or creating any other nuisance which can be avoided;
 - (d) Masking lights, including stop lights and direction-indicators, reflex reflectors, registration numbers and the distinguishing sign of the State of registration with which, under this Convention or under domestic legislation, the vehicle is required to be equipped, or masking signals given by arm in accordance with Article 14, paragraph 3, or Article 17, paragraph 2, of this Convention.
3. All accessories, such as cables, chains and sheets, used to secure or protect the load shall be drawn tight around the load and be firmly fastened. All accessories used to protect the load shall satisfy the requirements laid down for the load in paragraph 2 of this Article.
- 4.⁴⁹ Loads projecting beyond the front, rear or sides of the vehicle shall be clearly marked in all cases where their projection might not be noticed by the drivers of other vehicles; at night, a white light and a white reflecting device shall be used for such marking at the front and a red light and a red reflecting device at the rear. More particularly, on power-driven vehicles:
 - (a) Loads projecting more than 1 m beyond the front or rear of the vehicle shall always be marked;
 - (b) Loads projecting laterally beyond the outer edge of the vehicle in such a way that their lateral outer edge is more than 0.40 m from the outer edge of the vehicle's front position (side) light shall be marked at the front at night, and loads projecting in such a way that their lateral outer edge is more than 0.40 m from the outer edge of the vehicle's red rear position (side) light shall be similarly marked at the rear at night.
5. Nothing in paragraph 4 of this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from prohibiting, restricting, or subjecting to special authorization, load projections as referred to in the aforesaid paragraph 4.

⁴⁹ See also Point 22 of the Annex of the European Agreement.

ARTICLE 30 bis

Carriage of passengers

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

ARTICLE 31

Behaviour in case of accident

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

(a) Stop as soon as he can do so without causing an additional danger to traffic;

(b) Endeavour to ensure traffic safety at the site of the accident and, if a person has been killed or seriously injured in the accident, to prevent, insofar as such action does not affect traffic safety, any change in conditions at the site, including the disappearance of traces which might be useful for determining responsibilities;

(c) If so requested by other persons involved in the accident, identify himself to them;

(d) If a person has been injured or killed in the accident, notify the police and remain on the scene of the accident or return to it and wait there until the arrival of the police, unless he has been authorized by the police to leave or has to assist the injured or to receive attention himself.

⁵⁰ See footnote.

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

ARTICLE 32

Rules of the use of lamps

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

(a) On power-driven vehicles and mopeds the driving lamp(s) or passing lamp(s) and the rear position lamp(s), according to the equipment prescribed by the present Convention for the vehicle of each category;

(b) On trailers, front position lamps, if such lamps are required according to Annex 5, paragraph 30, of this Convention, and not less than two rear position lamps.

⁵⁰ Additional subparagraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 24).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) The vehicle does not exceed 6 m in length and 2 m in width;

(b) No trailer is coupled to the vehicle;

(c) The parking lamps are placed on that side of the vehicle which is furthest from the carriageway edge alongside which the vehicle is standing or parked.

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

(a) On a road lit in such a way that the vehicle is clearly visible at an adequate distance;

(b) Away from the carriageway and hard shoulder:

(c) In the case of mopeds and two-wheeled motorcycles without a side-car which are not equipped with batteries, at the extreme edge of a carriageway in a built-up area.

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

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

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

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

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

14. Special warning lamps:

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

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

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

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

ARTICLE 33

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

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

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

(b) Animal-drawn vehicles shall show two white or selective-yellow lights to the front, and two red lights to the rear. Domestic legislation may, however, make it permissible for such

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

2. (a) When moving along the carriageway by night:
 - (i) Groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession, must display, on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic, at least one white or selective-yellow light to the front and a red light to the rear, or an amber light in both directions;
 - (ii) Drivers of draught, pack or saddle animals, or of cattle, must display, on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic, at least one white or selective-yellow light to the front and a red light to the rear, or an amber light in both directions. These lights may be displayed by a single device.
- (b) The lights referred to in subparagraph (a) of this paragraph are, however, not required within an appropriately lit built-up area.

ARTICLE 34

Exemptions

1. When warned of the approach of a priority vehicle by its special luminous and audible warning devices every road-user shall leave room clear for it to pass on the carriageway and shall, if necessary, stop.
2. Domestic legislation may provide that drivers of priority vehicles shall not be bound, when warning of their movement is given by the vehicle's special warning devices, and provided that they do not endanger other road-users, to comply with all or any of the provisions of this Chapter II other than those of Article 6, paragraph 2.⁵¹
3. Domestic legislation may determine to what extent persons working on the construction, repair or maintenance of the road, including the drivers of equipment used for such work, shall not be bound, provided they take the necessary precautions, to observe the provisions of this Chapter II during their work.
4. For the purpose of overtaking or passing the equipment referred to in paragraph 3 of this Article while it is engaged in work on the road, the drivers of other vehicles may, to the extent necessary and on conditions that they take all due precautions, disregard the requirements of Articles 11 and 12 of this Convention.

⁵¹ See also Point 26 of the Annex of the European Agreement.

Chapter III

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

ARTICLE 35

Registration

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

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

The date of first registration of the vehicle;

The full name and home address of the holder of the certificate;

The name or the trademark of the maker of the vehicle;

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

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

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

The period of validity, if not unlimited.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 36

Registration number

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

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

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

ARTICLE 37

Distinguishing sign of the State of registration

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 38

Identification marks

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

ARTICLE 39

Technical requirements and inspection of vehicles

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

2. Domestic legislation shall require periodic technical inspections of:

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

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

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

⁵² See footnote.

ARTICLE 40

Transitional provision

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

⁵² Additional paragraphs introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 26 bis).

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

⁵³ See footnote.

Chapter IV

DRIVERS OF MOTOR VEHICLES

ARTICLE 41

Driving permits

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

1. (a) Every driver of a motor vehicle must hold a driving permit;
- (b) Contracting Parties undertake to ensure that driving permits are issued only after verification by the competent authorities that the driver possesses the required knowledge and skill;
- (c) Domestic legislation must lay down requirements for obtaining a driving permit;
- (d) Nothing in this Convention shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from requiring driving permits for other power-driven vehicles and mopeds.

2. Contracting Parties shall recognize:

- (a) Any domestic permit drawn up in their national language or in one of their national languages, or, if not drawn up in such a language, accompanied by a certified translation;
 - (b) Any domestic permit conforming to the provisions of Annex 6 to this Convention;
- and
- (c) Any international permit conforming to the provisions of Annex 7 to this Convention;

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

[ex paragraph 3 deleted]

⁵³ Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 26 ter).

3. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 41

Driving permits

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

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

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

(c) Domestic legislation must lay down requirements for obtaining a driving permit. In particular, it shall specify the minimum ages for holding a permit, the medical conditions to be fulfilled and the conditions for passing the theoretical and practical exams;

(d) Nothing in this Convention shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from requiring driving permits for other power-driven vehicles and mopeds.
2. (a) Contracting Parties shall recognize:
 - (i) Any domestic permit conforming to the provisions of Annex 6 to this Convention;
 - (ii) Any international permit conforming to the provisions of Annex 7 to this Convention, on condition that it is presented with the corresponding domestic driving permit,as valid for driving in their territories a vehicle coming within the categories covered by the permits, provided that the permits are still valid and that they were issued by another Contracting Party or subdivision thereof or by an association duly empowered thereto by such other Contracting Party or one of its subdivisions;

(b) Driving permits issued by a Contracting Party shall be recognized in the territory of another Contracting Party until this territory becomes the place of normal residence of their holder;

(c) The provisions of this paragraph shall not apply to learner-driver permits.
3. Domestic legislation may limit the period of validity of a domestic driving permit. The period of validity of an international permit shall be either no more than three years after the date of issue or until the date of expiry of the domestic driving permit, whichever is earlier.
4. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2:
 - (a) Where the validity of the driving permit is made subject by special endorsement to the condition that the holder shall wear certain devices or that the vehicle shall be equipped in a certain way to take account of the driver's disability, the permit shall not be recognized as valid unless those conditions are observed;

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

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

5. An international permit shall be issued only to the holder of a domestic permit for the issue of which the minimum conditions laid down in this Convention have been fulfilled. An international driving permit shall only be issued by the Contracting Party in whose territory the holder has his normal residence and which issued the domestic driving permit or which recognized the driving permit issued by another Contracting Party; it shall not be valid for use in that territory.

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

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

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

ARTICLE 42

Suspension of the validity of driving permits

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

(a) Withdraw and retain the permit until the period of the withdrawal of use expires or until the holder leaves its territory, whichever is the earlier;

(b) Notify the withdrawal of the right to use the permit to the authority by or on behalf of which the permit was issued;

(c) In the case of an international permit, enter in the space provided for the purpose an endorsement to the effect that the permit is no longer valid in its territories;

(d) Where it has not applied the procedure for which provision is made in subparagraph (a) of this paragraph, supplement the communication referred to in subparagraph (b) by requesting the authority which issued the permit, or on behalf of which the permit was issued, to notify the person concerned of the decision taken with regard to him.

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

3. Nothing in this Convention shall be construed as prohibiting Contracting Parties or subdivisions thereof from preventing a driver holding a domestic or international driving permit from driving if it is evident or proved that his condition is such that he is unable to drive safely or if the right to drive has been withdrawn from him in the State in which he has his normal residence.

ARTICLE 43

Transitional provisions

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

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

Chapter V

CONDITIONS FOR THE ADMISSION OF CYCLES AND MOPEDS TO INTERNATIONAL TRAFFIC

ARTICLE 44

1. Cycles without an engine in international traffic shall:

(a) Have an efficient brake;

(b) Be equipped with a bell capable of being heard at a sufficient distance, and carry no other audible warning device;

(c) Be equipped with a red reflecting device at the rear and with devices such that the cycle can show a white or selective-yellow light to the front and a red light to the rear.

⁵⁴ See footnote.

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

(a) Have two independent brakes;

(b) Be equipped with a bell or some other audible warning device capable of being heard at a sufficient distance;

⁵⁴ Additional subparagraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 27).

(c) Be equipped with an effective exhaust silencer;

(d) Be so equipped that they can show a white or selective-yellow light to the front and a red light and a red reflex-reflector to the rear;⁵⁵

(e) Display the identification mark specified in Annex 4 to this Convention.

⁵⁶ See footnote.

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

Chapter VI

FINAL PROVISIONS

ARTICLE 45

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

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

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

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

ARTICLE 46

1. Any State may, at the time of signing or ratifying this Convention, or of acceding thereto, or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General that the Convention shall become applicable to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall become applicable to the territory or territories

⁵⁵ See also Point 27 of the Annex of the European Agreement.

⁵⁶ Additional subparagraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 27).

named in the notification thirty days after the receipt of the notification by the Secretary-General or on the date of entry into force of the Convention for the State making the notification, whichever is the later.

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

3. A State making a notification under paragraph 1 of this Article shall notify the Secretary-General of the distinguishing sign or signs it has selected for display in international traffic on vehicles registered in the territory or territories concerned, in accordance with Annex 3 to this Convention. By a further notification addressed to the Secretary-General, any State may change a distinguishing sign it has previously selected.

ARTICLE 47

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

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

ARTICLE 48

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

ARTICLE 49

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

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

and requests received during the specified period of twelve months is less than one third of the total number of Contracting Parties, the Secretary-General shall notify all Contracting Parties that the amendment will enter into force six months after the expiry of the period of twelve months referred to in the preceding paragraph for all Contracting Parties except those which, during the period specified, have rejected the amendment or requested the convening of a conference to consider it.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 50

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

ARTICLE 51

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

ARTICLE 52

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

ARTICLE 53

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

ARTICLE 54

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) Modifies for the Contracting Party which made the reservation the provisions of the Convention to which the reservation relates, to the extent of the reservation;

(b) Modifies those provisions to the same extent for the other Contracting Parties in their relations with the Contracting Party which entered the reservation.

ARTICLE 55

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

(a) Signatures, ratifications and accessions under Article 45;

(b) Notifications and declarations under Article 45, paragraph 4, and Article 46;

(c) The dates of entry into force of this Convention in accordance with Article 47;

(d) The date of entry into force of amendments to this Convention in accordance with Article 49, paragraphs 2 and 5;

(e) Denunciations under Article 50;

(f) The determination of this Convention under Article 51.

ARTICLE 56

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries,* being duly authorized by their respective Governments, have signed this Convention.

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

* See document E/CONF.56/16/Rev.1.

ANNEXES

Annex 1

EXCEPTIONS TO THE OBLIGATION TO ADMIT MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic motor vehicles, trailers or combinations of vehicles whose overall mass or mass per axle or dimensions exceed the limits fixed by their domestic legislations for vehicles registered in their territories. Contracting Parties in whose territories there is international heavy vehicle traffic shall endeavour to conclude regional agreements under which roads in the region, with the exception of minor roads, will be open, in international traffic, to vehicles or combinations of vehicles whose mass and dimensions do not exceed the figures specified in these agreements.
2. For the purposes of paragraph 1 of this Annex, the lateral projection of the following shall not be regarded as projection beyond the permissible maximum width:
 - (a) Tyres, near their point of contact with the ground and connections of tyre-pressure indicators;
 - (b) Anti-skid devices mounted on the wheels;
 - (c) Driving mirrors so designed as to yield both forwards and backwards under moderate pressure so that they no longer project beyond the permissible maximum width;
 - (d) Side direction-indicators and marker lights, provided that such projection does not exceed a few centimetres;
 - (e) Customs seals affixed to the load, and devices for the securing and protection of such seals.
3. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic the following combinations of vehicles insofar as the use of such combinations is prohibited by their domestic legislations:
 - (a) Motorcycles with trailers;
 - (b) Combinations of vehicles consisting of a motor vehicle and several trailers;
 - (c) Articulated vehicles used for passenger transport.
4. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic the motor vehicles and trailers to which the exceptions specified in paragraph 60 of Annex 5 to this Convention are applicable.
5. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic mopeds and motorcycles whose drivers and passengers, if any, are not equipped with protective helmets.
6. Contracting Parties may make it a condition for the admission to their territories in international traffic of any motor vehicle other than a two-wheeled moped or a two-wheeled motorcycle without side-car, that the motor vehicle shall carry a device referred to in paragraph 56 of Annex 5 to this Convention, to give warning of the danger constituted by the vehicle's presence when it is stationary on the carriageway.

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

⁵⁷ See footnote.

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

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

⁵⁷ Additional paragraph introduced in the Annex of the European Agreement (see Point 28).

REGISTRATION NUMBER AND PLATE OF MOTOR VEHICLES AND
TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

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

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

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

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

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

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

Annex 3

DISTINGUISHING SIGN OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. The distinguishing sign referred to in Article 37 of this Convention shall consist of one to three letters in capital Latin characters.
2. When the distinguishing sign is displayed separately from the registration plate, it must conform to the following conditions:
 - (a) The letters shall have a height of at least 0.08 m and their strokes a width of at least 0.01 m. The letters shall be in black on a white background having the shape of an ellipse with the major axis horizontal. The white background may be of a retro-reflective material;
 - (b) When the distinguishing sign consists of only one letter, the major axis of the ellipse may be vertical;
 - (c) The distinguishing sign shall not be affixed in such a way that it could be confused with the registration number or impair its legibility;
 - (d) On motorcycles and their trailers, the dimensions of the axes of the ellipse shall be at least 0.175 m and 0.115 m. On other motor vehicles and their trailers, the dimensions of the axes of the ellipse shall be at least:
 - (i) 0.24 m and 0.145 m if the distinguishing sign comprises three letters;
 - (ii) 0.175 m and 0.115 m if the distinguishing sign comprises less than three letters.
3. When the distinguishing sign is incorporated into the registration plate(s), the following conditions shall apply:
 - (a) The letters shall have a height of at least 0.02 m, taking as a reference a registration plate of 0.11 m.;
 - (b)
 - (i) The distinguishing sign of the State of registration, which may be supplemented where applicable by the flag or emblem of the State or the emblem of the regional economic integration organization to which the country belongs, shall be displayed on the far left or right of the rear registration plate, but preferably on the left or the far upper left on plates where the number takes up two lines;
 - (ii) When, in addition to the distinguishing sign, a non-numerical symbol and/or a flag and/or a regional or local emblem is displayed on the registration plate, the distinguishing sign of the State of registration shall obligatorily be placed on the far left of the plate;
 - (c) The flag or emblem supplementing where applicable the distinguishing sign of the State of registration shall be positioned so that it cannot impair the legibility of the distinguishing sign and shall preferably be placed above it;

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

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

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

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

Annex 4

IDENTIFICATION MARKS OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. The identification marks shall comprise:

(a) In the case of a motor vehicle:

(i) The name or the trade mark of the maker of the vehicle;

(ii) On the chassis or, in the absence of a chassis, on the body, the maker's production or serial number;

(iii) On the engine, the engine number if such a number is placed on it by the maker;

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

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

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

TECHNICAL CONDITIONS CONCERNING MOTOR VEHICLES AND TRAILERS

1. Without prejudice to the provisions of Article 3, paragraph 2 (a) and Article 39, paragraph 1 of this Convention any Contracting Party may, with respect to motor vehicles which it registers and to trailers which it allows on the road under its domestic legislation, lay down rules which supplement, or are stricter than, the provisions of this Annex. All vehicles in international traffic must meet the technical requirements in force in their country of registration when they first entered into service.
2. For the purposes of this Annex, the term "trailer" applies only to a trailer designed to be coupled to a motor vehicle.
3. Contracting Parties which, in conformity with Article 1, subparagraph (n), of this Convention, have declared that they wish to treat as motorcycles three-wheeled vehicles the unladen mass of which does not exceed 400 kg, shall make such vehicles subject to the rules laid down in this Annex either for motorcycles or for other motor vehicles.

CHAPTER I

Braking

4. For the purposes of this chapter:

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

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

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

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

A. Braking of motor vehicles other than motorcycles

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

(a) A service brake capable of slowing down the vehicle and of stopping it safely, rapidly and effectively, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B. Braking of trailers

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

(a) A service brake capable of slowing down the vehicle and of stopping it safely, rapidly and effectively, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;

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

not apply to trailers which cannot be uncoupled from the drawing vehicle without the use of tools, provided that the requirements for parking brakes are satisfied for the combination of vehicles.

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

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

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

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

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

C. Braking of combinations of vehicles

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

(a) The braking devices on each of the component vehicles shall be compatible;

(b) The service braking action shall be properly distributed and synchronized between the various axles of the combination;

(c) The permissible maximum mass of a trailer without a service brake shall not exceed half of the sum of the unladen mass of the drawing vehicle and the mass of the driver.

D. Braking of motorcycles

18. (a) Every motorcycle shall be equipped with two brakes, one of which acts at least on the rear wheel or wheels and the other at least on the front wheel or wheels; if a side-car is attached to a motorcycle, braking of the side-car wheel shall not be required. These braking devices shall be capable of slowing down the motorcycle and of stopping it safely, rapidly and effectively, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;

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

Vehicle lighting and light-signalling devices

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Marker lamp” means the lamp positioned near the outer edge of the overall width and as near as possible to the top of the vehicle for the purpose of clearly indicating the overall width. This signal complements the position lamps for some motor vehicles and trailers by drawing particular attention to their size;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(c) [*deleted*]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

42 sexties. Every motor vehicle and trailer more than 1.80 m wide may be fitted with marker lamps. Such lamps shall be mandatory if the width of a motor vehicle or trailer exceeds 2.10 m. If these lamps are used, there shall be at least two of them and they shall emit white or amber light towards the front and red light towards the rear.

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

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

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

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

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

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

Other requirements

Steering mechanism

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

Driving (rear-view) mirror

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

Audible warning device

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

Windscreen-wiper

49. Every motor vehicle having a windscreen of such dimensions and shape that the driver cannot normally see the road ahead from his driving position except through the transparent part of the windscreen, shall be equipped with at least one efficient and strongly built windscreen-wiper in an appropriate position, the functioning of which does not require constant action by the driver.

Windscreen-washer

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

Windscreen and windows

51. On all motor vehicles and on all trailers:

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

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

Reversing device

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

Exhaust silencer

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

Tyres

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

Speedometer

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

Warning device to be carried on motor vehicles

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

(a) A signplate consisting of an equilateral triangle with a red border and with its interior part either hollow or of a light colour; the red border shall be fitted with a reflectorized strip. It may also have a red fluorescent area and/or be illuminated by transparency; the signplate shall be such that it can be stood firmly in a vertical position; or

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

Anti-theft device

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

Restraining devices

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

General provisions

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

(b) So far as possible, the high-tension ignition device of a motor vehicle shall not cause excessive radio interference.

(c) Every motor vehicle shall be so constructed that the driver's field of vision ahead, and to both right and left, is sufficient to enable him to drive safely.

(d) Motor vehicles and trailers shall, as far as possible, be so constructed and equipped as to reduce the danger to their occupants and to other road-users in case of accident. In particular, they shall have no ornaments or other objects, inside or outside, with unnecessary projections or ridges which may be dangerous to the occupants or other road-users.

(e) Vehicles of which the maximum permitted mass exceeds 3.5 t shall be equipped, as far as possible, with side and rear-under run devices.

CHAPTER IV

Exemptions

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

(a) Motor vehicles and trailers which, by virtue of their design, cannot exceed a speed of 30 km (19 miles) per hour on a level road of whose speed is limited by domestic legislation to 30 km per hour;

(b) Invalid carriages, i.e. small motor vehicles specially designed and constructed - and not merely adapted - for use by a person suffering from some physical defect or disability and normally used by that person only;

(c) Vehicles used for experiments whose purpose is to keep up with technical progress and improve road safety;

(d) Vehicles of a special form or type, or which are used for particular purposes under special conditions;

(e) Vehicles adapted for use by handicapped persons.

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

(a) By authorizing the use of the colour amber for the front position lamps of motor vehicles and trailers;

(b) As regards the position of lamps on special-purpose vehicles whose external shape is such that the said provisions could not be observed without the use of mounting devices which could easily be damaged or torn off;

(c) As regards trailers, carrying long loads (tree trunks, pipes, etc.), which are not coupled to the drawing vehicle when in movement, but merely attached to it by the load;

(d) By authorizing the emission towards the rear of white light and towards the front of red light for the following equipment:

- Revolving of flashing lamps of priority vehicles;
- Fixed lamps for exceptional loads;
- Side lamps and reflex-reflectors;
- Professional lighted signs on the roof;

(e) By authorizing the emission of blue light towards the front and towards the rear for revolving or flashing lamps;

(f) By authorizing on any side of a vehicle of a special shape or kind or used for special purposes and in special conditions, alternating red retro-reflective or fluorescent and white retro-reflective strips;

(g) By authorizing the emission towards the rear of white or coloured light reflected by figures or letters or by the background of rear registration plates, by distinctive signs or by other distinctive marks required by domestic legislation;

(h) By authorizing the use of the colour red for rearmost lateral reflex-reflectors and side lamps.

CHAPTER V

Transitional provisions

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

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

Appendix

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

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

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

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

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

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

DOMESTIC DRIVING PERMIT

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

1. The domestic driving permit shall take the form of a document.
2. The permit shall be printed in the language or languages prescribed by the authority issuing it or empowered to issue it; it shall, however, bear the title "permis de conduire" in French, with or without the same title in other languages, and the name and/or distinctive sign of the country in which the permit is issued.
3. Entries made on the permit shall either be in Latin characters or English cursive script only, or be repeated in that form.
4. The following particulars appear on the driving permit; they shall be preceded or followed by the numbers 1 to 11.

1. Surname
2. First names¹
3. Date and place of birth²
4. Address³
5. Authority issuing the permit
6. Date and place of issue of the permit
7. Date of expiry of the validity of the permit⁴
8. Number of the permit
9. Signature and/or stamp or seal of the authority issuing the permit
10. Holder's signature⁵
11. Category or categories of vehicle and any sub-categories for which the permit is valid with indication of the date of issue of the permit and the dates of expiry of the validity for each of those categories.

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

5. The categories of vehicles for which the driving permit may be valid are the following:
 - A. Motorcycles;
 - B. Motor vehicles, other than those in category A, having a permissible maximum mass not exceeding 3,500 kg and not more than eight seats in addition to the driver's seat;
 - C. Motor vehicles, other than those in category D, whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg;
 - D. Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat;
 - E. Combination of vehicles of which the driving vehicle is in a category or categories for which the driver is licensed (B, and/or C and/or D), but which are not themselves in that category or those categories.
6. Domestic legislations may introduce additional categories of vehicles not belonging to the above-mentioned categories A to E, subcategories within categories and combination of categories, which shall be clearly identified in the driving permit.

¹ Father's or husband's name may be inserted here.

² If date of birth is unknown, state approximate age on date of issue of permit. If place of birth is unknown, leave blank. Place of birth may be replaced by other particulars determined by domestic legislation.

³ The address is optional.

⁴ This is optional if the validity of the permit is unlimited.

⁵ Or thumbprint.

DOMESTIC DRIVING PERMIT

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

1. A domestic driving permit shall take the form of a document.
2. The permit may be made of plastic or paper. The preferred format for the plastic permit shall be 54 x 86 mm in size. The preferred colour of the permit shall be pink; the print and spaces for the entries to be made shall be defined by domestic legislation subject to the provisions of paragraphs 6 and 7.
3. On the front side of the permit is the title "Driving Permit" in the domestic language (domestic languages) of the country issuing the permit, as well as the name and/or the distinguishing sign of the country which issued the permit.
4. It is compulsory to indicate in the permit the data listed under the numbers given below:
 1. Family name;
 2. Given name, other names;
 3. Date and place of birth;¹
 - 4.(a) Date of issue;
 - 4.(b) Expiry date;
 - 4.(c) Name or stamp of the authority which issued the permit;
 5. Number of the permit;
 6. Photograph of the holder;
 7. Signature of the holder;
 9. Categories (subcategories) of vehicles for which the permit is valid;
 12. Additional information or limitations for each category (subcategory) of vehicles in coded form.
5. If additional information is required by domestic legislation, it shall be entered on the driving permit under the numbers given below:
 - 4.(d) Identification number for the purposes of registration, other than the number under 5 of paragraph 4;
 8. Place of normal residence;
 10. Date of issue for each category (subcategory) of vehicles;
 11. Expiry date for each category (subcategory) of vehicles;
 13. Information for purposes of registration in the case of a change in country of normal residence;
 14. Information for purposes of registration or other information related to road traffic safety.
6. All the entries on the permit shall be made only in Latin characters. If other characters are used, the entries shall also be transliterated into the Latin alphabet.














¹ The place of birth may be replaced by other particulars defined by domestic legislation.

7. The information under numbers 1-7 in paragraphs 4 and 5 should preferably be on the same side of the permit. The spaces for other data under numbers 8-14 in paragraphs 4 and 5 should be set by domestic legislation. Domestic legislation may also allocate a space on the permit for the inclusion of electronically stored information.
8. The categories of vehicles for which the driving permit may be valid are the following:
- A. Motorcycles;
 - B. Motor vehicles, other than those in category A, having a permissible maximum mass not exceeding 3,500 kg and not more than eight seats in addition to the driver's seat; or motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass of which does not exceed 750 kg; or motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg but does not exceed the unladen mass of the motor vehicle, where the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled does not exceed 3,500 kg;
 - C. Motor vehicles, other than those in category D, having a permissible maximum mass exceeding 3,500 kg; or motor vehicles of category C coupled to a trailer the permissible maximum mass of which does not exceed 750 kg;
 - D. Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat; or motor vehicles of category D coupled to a trailer the permissible maximum mass of which does not exceed 750 kg;
 - BE. Motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg and exceeds the unladen mass of the motor vehicle; or motor vehicles of category B coupled to a trailer the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg, where the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled exceeds 3,500 kg;
 - CE. Motor vehicles of category C coupled to a trailer whose permissible maximum mass exceeds 750 kg;
 - DE. Motor vehicles of category D coupled to a trailer whose permissible maximum mass exceeds 750 kg.
9. Under categories A, B, C, CE, D and DE, domestic legislation may introduce the following subcategories of vehicles for which the driving permit may be valid:
- A1. Motorcycles with a cubic capacity not exceeding 125 cm³ and a power not exceeding 11 kW (light motorcycles);
 - B1. Motor tricycles and quadricycles;
 - C1. Motor vehicles, with the exception of those in category D, the permissible maximum mass of which exceeds 3,500 kg but does not exceed 7,500 kg; or motor vehicles of subcategory C1 coupled to a trailer, the permissible maximum mass of which does not exceed 750 kg;

- D1. Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than 8 seats in addition to the driver's seat but not more than 16 seats in addition to the driver's seat; or motor vehicles of subcategory D1 coupled to a trailer, the permissible maximum mass of which does not exceed 750 kg;
- C1E. Motor vehicles of subcategory C1 coupled to a trailer the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg but does not exceed the unladen mass of the motor vehicle, where the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled does not exceed 12,000 kg;
- D1E. Motor vehicles of subcategory D1 coupled to a trailer, not used for the carriage of persons, the permissible maximum mass of which exceeds 750 kg but does not exceed the unladen mass of the motor vehicle, where the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled does not exceed 12,000 kg.

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

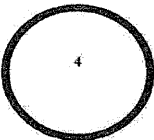
11. The categories (subcategories) of vehicles for which the permit is valid shall be represented by the pictograms in the table below.

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

INTERNATIONAL DRIVING PERMIT

1. The permit shall be a booklet in format A 6 (148 x 105 mm). The cover shall be grey and the inside pages white.
2. The outside and inside of the front cover shall conform, respectively, to model pages Nos. 1 and 2 below; they shall be printed in the national language, or in at least one of the national languages, of the issuing State. The last two inside pages shall be facing pages conforming to model No. 3 below; they shall be printed in French. The inside pages preceding these two pages shall repeat the first of them in several languages, which must include English, Russian and Spanish.
3. Handwritten or typed entries made on the permit shall be in Latin characters or in English cursive script.
4. Contracting Parties issuing or authorizing the issuance of international driving permits of which the cover is printed in a language other than English, French, Russian or Spanish shall communicate to the Secretary-General of the United Nations the translation into that language of the text of model page No. 3 below.

MODEL PAGE No. 1
(Outside of front cover)

1
<p>International Motor Traffic</p> <p>INTERNATIONAL DRIVING PERMIT</p> <p>No.</p> <p>Convention on Road Traffic of 8 November 1968</p> <p>Valid until 2</p> <p>Issued by</p> <p>At</p> <p>Date</p> <p>Number of domestic driving permit</p> <div style="text-align: center; margin: 20px 0;">  </div> <p style="text-align: right;">3</p>

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

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

³ Signature of the authority or association issuing the permit.

⁴ Seal or stamp of the authority or association issuing the permit.

MODEL PAGE No. 2
(Inside of front cover)

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

This permit is not valid for the territory of:

.....
.....
.....¹

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

2

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

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

This permit is not valid for the territory of:

.....
.....
.....¹

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

2

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

¹ Enter here the name of the Contracting Party in which the holder is normally resident.

² Space reserved for a list of the States which are Contracting Parties (optional).

MODEL 3
Left hand page

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

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

¹ Father's or husband's name may be inserted here.

² If the place of birth is unknown, leave blank.


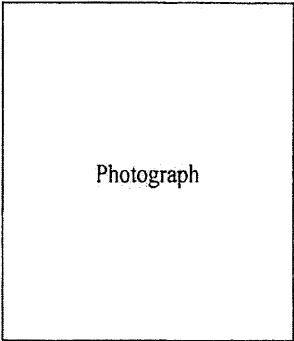





³ If date of birth is unknown, state approximate age on date of issue of permit.

⁴ Seal or stamp of the authority or association issuing the permit. This seal or stamp shall be affixed against categories, A, B, C, D and E only if the holder is licensed to drive vehicles in the category in question.



⁵ For example, "Must wear corrective lenses", "Valid only for driving vehicle No. ...", "Vehicle must be equipped to be driven by a one-legged person".

MODEL 3
Right hand page

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

1.	
2.	
3.	
4.	
5.	
	
	
	
	
	
	
	Signature of holder ⁶

DISQUALIFICATIONS:

The holder is deprived of the right to drive in the territory of	⁷	until	⁸	
At		on		
The holder is deprived of the right to drive in the territory of	⁷	until	⁸	
At		on		

⁶ Or thumbprint.

⁷ Name of State.

⁸ Signature and seal or stamp of the authority which has invalidated the permit in its territory. If the spaces provided for disqualifications on this page have already been used, any further disqualifications should be entered overleaf.














MODEL 3
Left hand page

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

PARTICULARS CONCERNING THE DRIVER

Family name: 1.
 Given name, other names: 2.
 Place of birth:¹ 3.
 Date of birth: 4.
 Place of normal residence:² 5.

CATEGORIES AND SUBCATEGORIES OF VEHICLES, WITH THE CORRESPONDING CODES, FOR WHICH THE PERMIT IS VALID

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

RESTRICTIVE CONDITIONS OF USE³

¹ The place of birth may be replaced by other particulars defined by domestic legislation.


² To be completed when required by domestic legislation.

³ For example: "Must wear corrective lenses", "Valid only for driving vehicle Not" "Vehiele must be equipped to be driven by a one-legged person".

MODEL 3
Right hand page

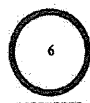
(New Model 3 (Right hand page) applicable from 29 March 2011, (see new Article 43))

1.
2.
3.
4.
5.


STAMP ⁴	STAMP ⁴	<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border: 1px solid black; width: 80%; height: 80%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <p>photograph</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin: 20px 0;">  </div>
A	A1	
B	B1	
C	C1	
D	D1	
BE		
CE	C1E	
DE	D1E	

Signature of the holder

DISQUALIFICATIONS:

The holder is deprived of the right to drive in the territory of⁵ until⁶ 

At on

The holder is deprived of the right to drive in the territory of⁵ until⁶ 

At on

⁴ Seal or stamp of the authority or association issuing the permit. This seal or stamp shall be affixed against the designation of the categories or subcategories only if the holder is licensed to drive the appropriate vehicles.

⁵ Name of State.

⁶ Signature and seal or stamp of the authority which has invalidated the permit in its territory. If the spaces provided for disqualifications on this page have already been used, any further disqualifications should be entered overleaf.

PART II

EUROPEAN AGREEMENT SUPPLEMENTING THE 1968 CONVENTION ON ROAD TRAFFIC

DONE AT GENEVA ON 1 MAY 1971

(Consolidated version**)

EUROPEAN AGREEMENT SUPPLEMENTING THE CONVENTION ON ROAD TRAFFIC OPENED FOR SIGNATURE AT VIENNA ON 8 NOVEMBER 1968

THE CONTRACTING PARTIES, BEING ALSO PARTIES TO THE CONVENTION ON ROAD TRAFFIC OPENED FOR SIGNATURE AT VIENNA ON 8 NOVEMBER 1968,

DESIRING to achieve greater uniformity in the rules governing road traffic in Europe and to ensure a higher level of protection of the environment,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

1. The Contracting Parties, being also Parties to the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968, shall take appropriate measures to ensure that the traffic rules in force and technical requirements to be satisfied by wheeled vehicles registered in their territories conform in substance to the provisions of the annex to this Agreement.

2. Provided that they are in no way incompatible with the provisions of the annex to this Agreement,

(a) the said rules need not reproduce such of those provisions as apply to situations which do not arise in the territories of the Contracting Parties in question;

(b) the said rules may include provisions not contained in the annex.

3. The provisions of this article shall not require Contracting Parties to prescribe penalties for any violation of such of the provisions of the annex as are reproduced in their traffic rules.

Article 2

1. This Agreement shall be open until 31 December 1972* for signature by States which are signatories to the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968, or have acceded thereto, and are either members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraph 8 of the terms of reference of the Commission.

2. This Agreement shall be subject to ratification after the State concerned has ratified the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968, or has acceded thereto. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

3. This Agreement shall remain open for accession by any of the States referred to in paragraph 1 of this article which are Parties to the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General.

** Including the amendments to the European Agreement which entered into force on 28 August 1993 (marked in the margin with a single line), the amendments which entered into force on 27 January 2001 (marked in the margin with a zigzag line), and the amendments which entered into force on 26 March 2006 (marked in the margin with a double line).

* Corrigendum of 22 August 1972 (E/ECE/813-E/ECE/TRANS/567/Corr.1).

Article 3

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

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

Article 4

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

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

3. If the date of entry into force applicable in pursuance of paragraphs 1 and 2 of this article precedes that resulting from the application of Article 47 of the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968, this Agreement shall enter into force within the meaning of paragraph 1 of this article on the later of those two dates.

Article 5

Upon its entry into force, this Agreement shall terminate and replace, in relations between the Contracting Parties, the provisions concerning road traffic contained in the European Agreement supplementing the Convention on Road Traffic and the Protocol on Road Signs and Signals of 1949 signed at Geneva on 16 September 1950 and the European Agreement on the Application of Article 23 of the 1949 Convention on Road Traffic concerning the Dimensions and Mass of Vehicles permitted to travel on certain roads of the Contracting Parties, signed at Geneva on 16 September 1950.

Article 6

1. After this Agreement has been in force for twelve months, any Contracting Party may propose one or more amendments to the Agreement. The text of any proposed amendment, accompanied by an explanatory memorandum, shall be transmitted to the Secretary-General, who shall communicate it to all Contracting Parties. The Contracting Parties shall have the opportunity of informing him within a period of twelve months following the date of its circulation whether they: (a) accept the amendment; or (b) reject the amendment; or (c) wish that a conference be convened to consider the amendment. The Secretary-General shall also transmit the text of the proposed amendment to the other States referred to in article 2 of this Agreement.

2. (a) Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 1 of this article shall be deemed to be accepted if within the period of twelve months referred to in the preceding paragraph less than one third of the Contracting Parties inform the Secretary-General that they either reject the amendment or wish that a conference be convened to consider it. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of each acceptance or rejection of any proposed amendment and of requests that a conference be convened. If the total number of such rejections and requests received during the specified period of twelve months is less than one third of the total number of Contracting Parties the Secretary-General shall notify all Contracting Parties that the amendment will enter into force six months after the expiry of the period of twelve months referred to in paragraph 1 of this article for all Contracting Parties except those which, during the period specified, have rejected the amendment or requested the convening of a conference to consider it.

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

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

4. If a conference is convened in accordance with paragraph 3 of this article, the Secretary-General shall invite to it all the Contracting Parties and the other States referred to in article 2 of this Agreement. He shall request all States invited to the Conference to submit to him, at least six months before its opening date, any proposals which they may wish the Conference to consider in addition to the proposed amendment and shall communicate such proposals, at least three months before the opening date of the Conference, to all States invited to the Conference.

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

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

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

7. Independently of the amendment procedure prescribed in paragraphs 1-6 of this article, the annex to this Agreement may be amended by agreement between the competent administrations of all Contracting Parties. If the administration of a Contracting Party states that its national law obliges it to subordinate its agreement to the grant of a specific authorization or to the approval of a legislative body, the competent administration of the Contracting Party in question shall be considered to have consented to the amendment to the annex only at such time as it notifies the Secretary-General that it has obtained the required authorization or approval. The agreement between the competent administrations may provide that, during a transitional period, the former provisions of the annex shall remain in force, in whole or in part, simultaneously with the new provisions. The Secretary-General shall appoint the date of entry into force of the new provisions.

8. Each State shall, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, inform the Secretary-General of the name and address of its administration competent in the matter of agreement as contemplated in paragraph 7 of this article.

Article 7

Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of such notification. Any Contracting Party which ceases to be a Party to the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968 shall on the same date cease to be a Party to this Agreement.

Article 8

This Agreement shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than five for any period of twelve consecutive months, or at such time as the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968 ceases to be in force.

Article 9

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or other means of settlement shall be referred to arbitration if any of the Contracting Parties in dispute so requests, and shall, to that end, be submitted to one or more arbitrators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of an arbitrator or arbitrators within three months after the request for arbitration, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be submitted for decision.

2. The award of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 1 of this article shall be binding upon the Contracting Parties in dispute.

Article 10

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

Article 11

1. Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification or accession, declare that it does not consider itself bound by article 9 of this Agreement. Other Contracting Parties shall not be bound by article 9 with respect to any Contracting Party which has made such a declaration.
2. Reservations to this Agreement, other than the reservation provided for in paragraph 1 of this article, shall be permitted on condition that they are formulated in writing and, if formulated before the deposit of the instrument of ratification or accession, are confirmed in that instrument.
3. Any State shall, at the time of depositing its instrument of ratification of this Agreement or of accession thereto, notify the Secretary-General in writing to what extent any reservation made by it to the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968 apply to this Agreement. Any reservations to the Convention on Road Traffic which have not been included in the notification made at the time of depositing the instrument of ratification of this Agreement or of accession thereto shall be deemed to be inapplicable to this Agreement.
4. The Secretary-General shall communicate the reservations and notifications made pursuant to this article to all States referred to in article 2 of this Agreement.
5. Any State which has made a declaration, a reservation or a notification under this article may withdraw it at any time by notification addressed to the Secretary-General.
6. Any reservation made in accordance with paragraph 2 or notified in accordance with paragraph 3 of this article:
 - (a) modifies, for the Contracting Party which has made or notified the reservation, the provisions of the Agreement to which the reservation relates, to the extent of the reservation;
 - (b) modifies those provisions to the same extent for the other Contracting Parties in their relations with the Contracting Party which made or notified the reservation.

Article 12

In addition to the declarations, notifications and communications provided for in articles 6 and 11 of this Agreement, the Secretary-General shall notify the Contracting Parties and the other States referred to in article 2 of the following:

- (a) signatures, ratifications and accessions under article 2;
- (b) notifications and declarations under article 3;
- (c) the dates of entry into force of this Agreement in accordance with article 4;
- (d) the date of entry into force of amendments to this Agreement in accordance with article 6, paragraphs 2, 5 and 7;
- (e) denunciations under article 7;
- (f) the termination of this Agreement under article 8.

Article 13

After 31 December 1972* the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies to all the States referred to in article 2 of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this first day of May nineteen hundred and seventy-one, in a singly copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

* Corrigendum of 22 August 1972 (E/ECE/813-E/ECE/TRANS/567/Corr.1).

ANNEX (of the European Agreement)

(Consolidated version**)

1. For the purpose of this annex, the term "Convention" means the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968.

2. This annex contains only the additions to, and modifications of the corresponding provisions of the Convention.

3. Ad Article 1 of the Convention (Definitions)

Subparagraph (c)

This subparagraph shall be read as follows:

"'Built-up area' means an area with entries and exits specially signposted as such;"

Additional subparagraph to be inserted immediately after subparagraph (c) of this Article

This subparagraph shall be read as follows:

"'Residential area' means a specially designed area where special traffic rules apply and which is signposted as such at its entries and exits;"

Subparagraph (n)

Three-wheeled vehicles whose unladen mass does not exceed 400 kg shall be treated as motorcycles.

Additional subparagraphs to be inserted at the end of this Article

These subparagraphs shall be read as follows:

(ab) Persons pushing or pulling a child's carriage, a bath chair or invalid chair, or any other small vehicle without an engine, or pushing a cycle or moped and handicapped persons travelling in invalid chairs propelled by such persons or moving at walking pace shall be treated as pedestrians;

(ac) "1958 Geneva Agreement" means Agreement Concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these Prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

(ad) "ECE Regulation" means a Regulation annexed to the 1958 Agreement;

(ae) "1997 Vienna Agreement" means the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections done at Vienna on 13 November 1997;

(af) "ECE Rule" means a Rule annexed to the 1997 Vienna Agreement.

** Including the amendments to Annex of the European Agreement which entered into force on 28 August 1993 (marked in the margin with a single line), the amendments which entered into force on 27 January 2001 (marked in the margin with a zigzag line), and the amendments which entered into force on 28 March 2006 (marked in the margin with a double line).

4. Ad Article 3 of the Convention (Obligations of the Contracting Parties)

At the beginning of this paragraph insert:

“Paragraph 2, subparagraph (a)”

This subparagraph shall be read as follows:

“Contracting Parties shall also take appropriate measures to ensure that the rules in force in their territories concerning the technical requirements to be satisfied by motor vehicles and trailers conform to the provisions of Annex 5 to this Convention; provided that they are in no way contrary to the safety principles governing the provisions of Annex 5, the said rules may contain provisions not contained in Annex 5. Contracting Parties shall also take appropriate measures to ensure that motor vehicles and trailers registered in their territories conform to the provisions of paragraph 4 inserted in Article 39 of the Convention and Annex 5 to this Convention when entering international traffic.”

Paragraph 3

This paragraph shall be read as follows:

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

Paragraph 4

The measures referred to in this paragraph may neither modify the scope of Article 39 of the Convention, nor render optional the provisions it contains.

5. Ad Article 6 of the Convention (Instructions given by authorized officials)

Paragraph 3

The provisions of this paragraph which are recommendations in the Convention shall be obligatory.

6. Ad Article 7 of the Convention (General rules)

Paragraph 2

The provisions of this paragraph which are recommendations in the Convention shall be obligatory.

Additional paragraph to be inserted at the end of this Article

This paragraph shall be read as follows:

“Domestic legislation shall make rules as to the use of safety-belts or similar devices by children and as to the carrying of children in the front seats.”

7. Ad Article 8 of the Convention (Drivers)

Paragraph 2

This paragraph shall be read as follows:

“Domestic legislation must provide that pack, draught or saddle animals, and, except in such special areas as may be marked at their entrances, cattle, singly or in herds, or flocks, shall have a driver able to guide the animals at all times.”

Paragraph 5

This paragraph shall be read as follows:

“Every driver shall have his vehicle under control so as to be able to exercise due and proper care at all times. He shall be acquainted with the road traffic and safety regulations, and be aware of the factors which may affect his behaviour such as fatigue, taking of medication and driving under the influence of alcohol and drugs.”

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 5 of this Article

This paragraph shall be read as follows:

“Domestic legislation shall establish specific provisions concerning driving under the influence of alcohol and determine a legal blood-alcohol level and, if appropriate, a legal breath-alcohol level, incompatible with driving a vehicle.
Under domestic legislation, the maximum alcohol level shall in no case exceed 0.50 g per litre of pure alcohol in the blood or 0.25 mg per litre in the air expelled.”

8. Ad Article 9 of the Convention (Flocks and herds)

The provision of this Article which is a recommendation in the Convention shall be obligatory.

9. Ad Article 10 of the Convention (Position on the carriageway)

The title shall be read as follows:

“Position on the Road”.

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 1 of this Article

This paragraph shall be read as follows:

“(a) Except in case of absolute necessity, every driver shall take exclusively, where they exist, the ways, carriageways, lanes and tracks allotted to road users in his category;

(b) Where no lane or track is allotted to them, the drivers of mopeds, cycles and vehicles without engine may ride along any suitable verge in the direction of traffic if this can be done without inconvenience to other road users.”

10. Ad Article 11 of the Convention (Overtaking and movement of traffic in lines)

Paragraph 5, subparagraph (b)

This provision shall not be applied.

Paragraph 6, subparagraph (b)

As a result of the non-application of subparagraph 5 (b) of this Article the provision of the last phrase of this subparagraph shall not be applied.

Paragraph 8, subparagraph (b)

This subparagraph shall be read as follows:

“Immediately before or on a level-crossing not equipped with gates or half-gates, save where road traffic is regulated by traffic light signals as used at intersections.”

Paragraph 11

This paragraph shall be read as follows:

“(a) In built-up areas, on carriageways where at least two lanes are reserved for traffic in the same direction and are indicated by longitudinal markings, the provisions of Article 10, paragraph 3 of the Convention shall not apply; drivers of motor vehicles may use the lane best suited to their destination. They shall change lanes only when preparing to turn right or left, to overtake, to stand, or to park, in accordance with the rules governing these manoeuvres.

(b) In the case mentioned under (a) above, vehicles on lanes corresponding to the direction of traffic that are moving faster than those on more outer lanes shall not be deemed to be overtaking for the purposes of this Article. However, the provisions of paragraph 9 of this Article shall remain applicable.

(c) Subparagraph (a) above shall not be applicable on motorways and on roads other than motorways which are reserved for motor vehicle traffic, duly signposted as such and not affording access to or from properties alongside, or on any roads where speed exceeding 80 km (50 miles) per hour is allowed.”

11. Ad Article 12 of the Convention (Passing of oncoming traffic)

Paragraph 2

This paragraph shall be read as follows:

“On mountain roads and steep roads with characteristics similar to those of mountain roads, where the passing of oncoming traffic is impossible or difficult, it is the driver of the vehicle travelling downhill who should pull in to the side of the road in order to allow any vehicle proceeding uphill to pass, except where the arrangement of lay-bys to enable vehicles to pull in to the side of the road is such that, having regard to the speed and position of the vehicles, the vehicle proceeding uphill has a lay-by ahead of it and the need for one of the vehicles to reverse could be avoided if the vehicle proceeding uphill pulled in to that lay-by. Where one of the two vehicles which are about to pass is obliged to reverse in order to make passing possible, combinations of vehicles shall have the right of way over other vehicles, heavy vehicles over light vehicles and buses over lorries; where both vehicles are of the same category, it is the driver of the vehicle proceeding downhill who should reverse unless it is manifestly easier for the driver of the vehicle proceeding uphill to do so, for example, if the latter is near a lay-by.”

12. Ad Article 13 of the Convention (Speed and distance between vehicles)

Paragraph 1

This paragraph should be read as follows:

“Every driver of a vehicle shall, when adjusting the speed of his vehicle, pay constant regard to the circumstances, in particular the lie of the land, the state of the road, the condition and load of his vehicle, the weather conditions and the density of traffic, so as to be able to stop his vehicle within his range of forward vision and short of any foreseeable obstruction. He shall slow down and if necessary stop whenever circumstances so require, and particularly when visibility is not good.”

Paragraph 6

This paragraph, including its subparagraphs (a) and (b) shall be read as follows:

“Outside built-up areas, on roads where only one lane is allotted to traffic in the direction concerned, in order to facilitate overtaking, drivers of vehicles which are subject to a special speed restriction, and drivers of vehicles or of combinations of vehicles of more than 7 m overall length shall, except when they are overtaking or preparing to overtake, keep at such distances from power-driven vehicles ahead of them that other vehicles overtaking them can without danger move into the space in front of the overtaken vehicle. However, this provision shall not apply in very dense traffic or in circumstances where overtaking is prohibited.”

13. Ad Article 14 of the Convention (General requirements governing manoeuvres)

Paragraph 1

This paragraph shall be read as follows:

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

14. Ad Article 15 of the Convention (Special regulations relating to regular public-transport service vehicles)

The provision of this Article which is a recommendation in the Convention shall be obligatory.

15. Ad Article 18 of the Convention (Intersections and obligation to give way)

Paragraph 3

This paragraph shall be read as follows:

“Every driver emerging on to a road from a property bordering thereon shall give way to road users travelling on that road.”

Paragraph 4, subparagraph (b)

This subparagraph shall be read as follows:

“In States where traffic keeps to the left, the right of way at intersections shall be regulated by road signs, signals or markings.”

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 7 of this Article

This paragraph shall be read as follows:

“No provisions of this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from extending the right of way mentioned in paragraph 2 of this Article to all road users.”

16. Ad Article 20 of the Convention (Rules applicable to pedestrians)

Paragraph 1

This paragraph shall be read as follows:

“Pedestrians shall, wherever possible, avoid using the carriageway; if they use it they shall do so with care and they shall not unnecessarily obstruct or impede traffic.”

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 2 of this Article

This paragraph shall be read as follows:

“The provision of paragraph 2 of this Article of the Convention notwithstanding, handicapped persons travelling in invalid chairs may in all cases use the carriageway.”

Paragraph 4

This paragraph shall be read as follows:

“Pedestrians walking on the carriageway in accordance with paragraph 2, the additional paragraph to be read immediately after paragraph 2, and paragraph 3 of this Article shall keep as close as possible to the edge of the carriageway.”

Paragraph 5

This paragraph shall be read as follows:

“(a) Outside built-up areas, pedestrians walking on the carriageway shall keep to the side opposite to that appropriate to the direction of traffic, except where to do so places them in danger, or in special circumstances. However, persons pushing a cycle, a moped or a motorcycle, handicapped persons travelling in invalid chairs and groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession, shall keep to the side of the carriageway appropriate to the direction of traffic. Unless they form a procession, pedestrians using a carriageway shall move in single file, if possible and if traffic safety so requires particularly when visibility is poor or there is very dense vehicular traffic.

(b) The provisions of subparagraph (a) of this paragraph may be made applicable in built-up areas.”

Paragraph 6, subparagraph (c)

This subparagraph shall be read as follows:

“In order to cross the carriageway elsewhere than at a pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway, pedestrians shall not step on the carriageway without first making sure that they can do so without impeding vehicular traffic. Pedestrians shall cross the carriageway at right-angles to its axis.”

17. Ad Article 21 of the Convention (Behaviour of drivers towards pedestrians)

Paragraph 3

This paragraph shall be read as follows:

“Without prejudice to the provisions of Article 7, paragraph 1 and Article 13, paragraph 1 of the Convention, if there is on the carriageway no pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway, drivers turning into another road shall do so giving way, if necessary stopping for this purpose, to pedestrians who have stepped on to the carriageway. They shall also pay particular attention to pedestrians crossing the carriageway to board a public transport vehicle or after alighting from it.”

Additional paragraphs to be inserted at the end of this Article

These paragraphs shall be read as follows:

“-- When, on roads reserved for pedestrians, certain vehicles are allowed entry in particular circumstances, domestic legislation may lay down regulations governing the behaviour of road users, so as to avoid any conflict between the various road users and set a maximum speed limit so that drivers could stop in time to avoid endangering pedestrians.

– No driver shall enter a pedestrian crossing without first ascertaining that he may not be obliged to stop on it.

-- Drivers emerging on to a road from an area bordering it or leaving the road for an area bordering it shall give way to pedestrians.”

18. Ad Article 23 of the Convention (Standing and parking)

[The text previously inserted under paragraph 1 has been deleted]

Paragraph 2, subparagraph (b)

This subparagraph shall be read as follows:

“Vehicles other than two-wheeled cycles, two-wheeled mopeds and two-wheeled motorcycles without sidecar shall not be parked two abreast on the carriageway. Standing or parking of vehicles shall, unless the layout of the area permits otherwise, be placed parallel to the edge of the carriageway.”

Paragraph 3, subparagraph (a)

This subparagraph shall be read as follows:

“The standing or parking of a vehicle shall be prohibited on the carriageway:

- (i) Within 5 m before pedestrian crossings and crossings for cyclists, on pedestrian crossings, on crossings for cyclists, and on level crossings;
- (ii) On tramway or railway tracks on a road or close to such tracks, in such a way that the movement of trams or trains might be impeded;”

Additional text to be inserted immediately after item (ii) of this subparagraph

This text shall be read as follows:

“On approaches to intersections within 5 m of the prolongation of the edge nearest to the transverse carriageway and on intersections, save where otherwise indicated by road signs or signals or road markings.”

[The text previously inserted under paragraph 3, subparagraph (b), has been deleted]

Paragraph 3, subparagraph (c) (i)

This provision shall be read as follows:

“Within the distance prescribed by domestic legislation, on the approaches to level crossings and within 15 m on either side of bus, trolley bus or rail vehicle stops, unless domestic legislation provides for a lesser distance;”

[The text previously inserted under paragraph 3, subparagraph (c) (v), has been deleted]

Paragraph 5

This paragraph shall be read as follows:

“(a) Every power driven vehicle other than a two-wheeled moped or a two-wheeled motorcycle without sidecar, and every trailer, coupled or uncoupled, shall, when stationary on the carriageway outside a built-up area, be signalled to approaching drivers in such a way as to give them adequate advance warning of its presence:

- (i) if the driver has been compelled to halt his vehicle at a place where standing is prohibited in accordance with the provisions of paragraph 3 (b) (i) or (ii) of this Article of the Convention;
- (ii) if the conditions are such that approaching drivers cannot, or can only with difficulty, be aware in time of the obstacle which the vehicle constitutes.

(b) The provisions of subparagraph (a) of this paragraph may be made applicable in built-up areas.

(c) It is recommended, for the application of the provisions of this paragraph, that domestic legislation should provide for the use of one of the devices referred to in Annex 5, paragraph 56 of the Convention.”

Additional paragraph to be inserted at the end of this Article

This paragraph should be read as follows:

“(a) Domestic legislation may allow disabled persons with limited mobility to park their vehicles on public roads where parking is otherwise prohibited or beyond the specified time at points where parking time is restricted.

(b) States may issue to disabled persons with limited mobility a document bearing at least the international symbol for the disabled and the holder’s name. This document shall be shown as appropriate when any such person makes use of the facilities referred to in subparagraph (a) above. Contracting Parties will recognize such documents issued by other Contracting Parties and allow persons with such documents to use the facilities referred to in subparagraph (a) above.”

19. Ad Article 25 of the Convention (Motorways and similar roads)

Paragraph 1

This paragraph shall be read as follows:

“On motorways and on special approach or exit roads signposted as motorways:

(a) The use of the road shall be prohibited to pedestrians, animals, cycles, mopeds unless they are treated as motorcycles, and all vehicles other than motor vehicles and their trailers, and to motor vehicles or motor vehicle trailers which are incapable, by virtue of their design, of attaining on a flat road a speed specified by domestic legislation but which shall not be less than 40 km (25 miles) per hour;

(b) Drivers shall be forbidden:

(i) To have their vehicles standing or parked elsewhere than at marked parking sites; if a vehicle is compelled to stop, its driver shall endeavour to move it off the carriageway and also off the flush verge, and, if he is unable to do so, immediately signal the presence of the vehicle at a distance so as to warn approaching drivers in time; if a vehicle to which Article 23, paragraph 5 of the Convention applies is involved, it is recommended that domestic legislation should provide for the use of one of the appliances referred to in Annex 5, paragraph 56, of the Convention;

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

(c) Processions, demonstrations, rallies, advertising motorcades, motor sports events and technical tests of vehicles and chassis prototypes shall be prohibited subject to such provisions as may be laid down by domestic legislation.”

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 1 of this Article

This paragraph shall be read as follows:

“Where a motorway comprises three or more lanes for the same direction of traffic the drivers of goods vehicles of more than 3,500 kg permissible maximum mass or of combinations of vehicles more than 7 m in length shall be forbidden to take any lane other than the two lanes nearest to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic.”

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 3 of this Article

This paragraph shall be read as follows:

“Vehicles towed by means of a makeshift device shall be forbidden access to motorways unless exceptions are provided for by the domestic legislation. Disabled vehicles which have broken down on a motorway and are towed by means of a makeshift device shall leave the motorway at the nearest exit. For the purposes of this rule, makeshift devices include rope, wire, etc.”

Paragraph 4

This paragraph shall be read as follows:

“For the purpose of the application of the previous paragraphs of this Article, other roads reserved for motor vehicle traffic, duly signposted as such and not affording access to or from properties alongside, shall be treated as motorways.”

20. Ad Article 27 of the Convention (Special rules applicable to cyclists, moped drivers and motorcycles)

Paragraph 2

This paragraph shall be read as follows:

“It shall be prohibited for cyclists to ride without holding the handlebars with at least one hand, to allow themselves to be towed by another vehicle, or to carry, tow or push objects which hamper their cycling or endanger other road users. The same provisions shall apply to moped drivers and motorcyclists; in addition, however, moped drivers and motorcyclists shall hold the handlebars with both hands except when giving a prescribed signal in conformity with the Convention.”

Paragraph 4

This paragraph shall be read as follows:

“Moped drivers may be authorized to use the cycle lane or cycle track and, if considered advisable, be prohibited from using the rest of the carriageway. Domestic legislation shall specify under what circumstances other road users may use the cycle lane or cycle track or cross them, maintaining cyclists’ safety at all times.”

Additional paragraph to be inserted at the end of this Article

This paragraph shall be read as follows:

“The wearing of approved protective helmets is compulsory for drivers and passengers of motorcycles and mopeds, save where exceptions are granted by domestic legislation.”

20 bis. Additional articles to be inserted immediately after Article 27 of the Convention

These articles shall be read as follows:

“ARTICLE 27 bis

Special rules applicable to residential areas signposted as such

In residential areas, signposted as such:

- (a) Pedestrians may make use of the road over its entire width. Games are allowed;
- (b) Drivers shall proceed at very low speed, as specified by national legislation and which in no case should exceed 20 km (12 miles) per hour;

(c) Drivers shall not put pedestrians at risk nor behave in an obstructive manner. If necessary they shall stop;

(d) Pedestrians shall not impede vehicular traffic unnecessarily;

(e) Parking is forbidden except where allowed by parking signs;

(f) At intersections, road users emerging from a residential area shall give way to other road users, except when otherwise provided in domestic legislation.

ARTICLE 27 ter

Pedestrian areas

Domestic legislation may make provision for pedestrian areas comprising one or more roads reserved for pedestrian traffic and specify the conditions for the exceptional access of vehicles.

ARTICLE 27 quater

Special rule applicable to persons doing construction and maintenance work on roads

Persons doing construction or maintenance work on roads shall wear fluorescent and reflective garments making them highly conspicuous during day and night.”

21. Ad Article 29 of the Convention (Rail-borne vehicles)

Paragraph 2

This paragraph shall be read as follows:

“Special rules differing from those laid down in Chapter II of the Convention may be adopted for the movement of rail-borne vehicles on the road. However, such rules may not conflict with the provisions of Article 18, paragraph 7 of the Convention.”

Additional paragraph to be inserted at the end of this Article

This paragraph shall be read as follows:

“Rail-borne vehicles in motion or standing on a track laid on the carriageway shall be overtaken on the side appropriate to the direction of the traffic. If passing or overtaking cannot be performed on the side appropriate to the direction of traffic owing to lack of space, these manoeuvres may be performed on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic, provided that no inconvenience or danger is caused to oncoming road users. On one-way carriageways, rail-borne vehicles may be overtaken on the side opposite to that appropriate to that of the direction of traffic when traffic requirements so warrant.”

22. Ad Article 30 of the Convention (Loading of vehicles)

Paragraph 4

This paragraph should read as follows:

“Loads projecting beyond the front, rear or sides of the vehicle shall be clearly marked in all cases where their projection might not be noticed by the drivers of other vehicles; between nightfall and dawn, and also at other times when visibility is inadequate, a white light and a white reflecting device shall be used for such marking at the front and a red light and a red reflecting device at the rear. More particularly, on power-driven vehicles and their trailers:

(a) Loads projecting more than 1 m beyond the front or rear of the vehicle shall always be marked;

(b) Loads projecting more than 1 m beyond the rear of the vehicle shall be marked by a square or triangular panel, with sides measuring at least 0.40 m fixed at the load's outer edge in such a way as to remain constantly on a vertical plane perpendicular to the vehicle's median longitudinal plane, or by a three-dimensional device (pyramidal, prismatic or cylindrical) hanging from the end of the load and having an adequate surface or projection. The panel shall have red and white stripes and the three-dimensional device red and white coloured stripes or light-coloured sides. The red and white coloured parts shall be equipped with reflectors or a retro-reflective coating. The highest point of the illuminating or reflective surface of the device mentioned above shall be not more than 1.60 m above ground level. The lowest point shall not be less than 0.40 m above ground level;

(c) In the case of short distance occasional transport, domestic legislation may provide for simpler markings.”

23. *[Deleted]*

24. Ad Article 31 of the Convention (Behaviour in case of accident)

Paragraph 1

Additional subparagraph to be inserted at the end of this paragraph

This subparagraph shall be read as follows:

“If the accident has caused only material damage and if any party suffering damage is not present, the persons involved in the accident shall so far as possible give their names and addresses on the spot and shall in any case furnish this information to the party having suffered the damage as soon as possible by the most direct channel, or, failing that, through the police.”

25. *[Deleted]*

26. Ad Article 34 of the Convention (Exemptions)

Paragraph 2

This paragraph shall be read as follows:

“The drivers of priority vehicles shall not be bound, when warning of their movement is given by the vehicle’s special warning devices, and provided that they do not endanger other road users, to comply with all or any of the provisions of Chapter II of the Convention, as they may have been modified by this Agreement, other than those of its Article 6, paragraph 2. The drivers of such vehicles shall operate such warning devices only when the urgency of their journey so warrants.”

26 bis. Ad Article 39 of the Convention (Technical requirements and inspection of vehicles)

Additional paragraphs to be inserted at the end of this Article

These paragraphs shall be read as follows:

“4. (a) Motor vehicles in international traffic whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg, except those used for the carriage of persons and having not more than eight seats in addition to the driver’s seat, shall satisfy specific requirements with regard to noise and pollutant emissions. In this respect:

- (i) Such motor vehicles shall have met as a minimum the technical requirements and limits of the series of amendments to the relevant ECE Regulations in force for the purpose of the 1958 Geneva Agreement at the date of their first registration after the manufacture;
- (ii) Such motor vehicles shall meet the minimum inspection requirements specified in the relevant ECE Rule(s); the compliance with the said requirements shall be checked during periodic technical inspections referred to in paragraph 2 of this Article.

(b) For the purpose of this paragraph, the technical requirements and limits of a series of amendments to the ECE Regulations are deemed to be in force until the date from which type approvals granted under this series of amendments cease to be valid.

5. (a) The driver of a motor vehicle referred to in subparagraph 4 (a) above shall, in proof of its passing a periodic technical inspection, referred to in the aforesaid subparagraph as well as of its being in good working order, carry a valid, duly completed international technical inspection certificate.

(b) The certificate shall be issued either by a competent authority of the Contracting Party in which territories the vehicle is registered or subdivision thereof or on behalf and by authorization of such Contracting Party or subdivision thereof by an association duly empowered thereto by that Contracting Party or subdivision thereof.

(c) This certificate shall specify the date of first registration after the manufacture. The proof in this certificate concerning the said periodic technical inspection shall be not older than one year. It shall conform to the provisions of Appendix 2 to the 1997 Vienna Agreement.

(d) For vehicles referred to in subparagraph 4 (a) above, first registered after the manufacture two years or more after the entry into force of these Amendments, the certificate shall be issued or renewed only if they meet the requirements of subparagraph 4 (a) (i) above."

26 ter. Ad Article 40 of the Convention (Transitional provisions)

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 2 of this Article

This paragraph shall be read as follows:

"3. (a) Two years after the entry into force of these Amendments, motor vehicles used in international transport whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg, except those used for the carriage of passengers and having not more than eight seats in addition to the driver's seat and their drivers shall satisfy the provisions of the additional subparagraph 4 (a) (ii) and paragraph 5 inserted at the end of Article 39 of the Convention.

(b) Motor vehicles whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg, except those used for the carriage of persons and having not more than eight seats in addition to the driver's seat and whose first registration after the manufacture was granted before the entry into force of these Amendments or within two years following such entry into force shall not be subject to the provisions of the additional subparagraph 4 (a) (i) inserted at the end of Article 39 of the Convention, provided that they satisfy the provisions of this Agreement."

27. Ad Article 44 of the Convention (Conditions for the admission of cycles and mopeds to international traffic)

Paragraph 1

Additional subparagraph to be inserted at the end of this paragraph

This subparagraph shall read as follows:

"On the side: Be equipped with amber reflex-reflectors fixed to the spokes of the wheels or with retro-reflective devices showing a continuous circle."

Paragraph 2, subparagraph (d)

This subparagraph shall read as follows:

"(d) Be equipped with a red reflex-reflector at the rear, and a lamp showing a white or selective-yellow light to the front and a lamp showing a red light to the rear;"

Additional subparagraph to be inserted at the end of paragraph 2

This subparagraph shall read as follows:

"Be equipped with lateral markings consisting either of amber reflex-reflectors or retro-reflective devices showing a continuous circle."

28. Ad Annex 1 to the Convention (Exceptions to the obligation to admit motor vehicles and trailers in international traffic)

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 7 of this Article

This paragraph shall be read as follows:

"7 bis. Contracting Parties may make it a condition for the admission to their territories in international traffic of any motor vehicle having a permissible maximum mass over 3.500 kg, that the motor vehicle shall carry snow chains or other equally effective devices on board during winter weather conditions."

RESERVATION

Turkish Republic does not consider itself bound by the provision that article 52 of Convention on Road Traffic.