



FLETORJA ZYRTARE

E

REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

Nr. 15/1

2000

Qershor

P Ë R M B A J T J A

Ligj nr.8613
datë 25.5.2000

Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në "Konventën
"Për Trafikun Rrugor" të 8 nëntorit 1968"

LIGJ
Nr.8613, datë 25.5.2000

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË “KONVENTËN “PËR TRAFIKUN RRUGOR” TË 8 NËNTORIT 1968”

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 të Kushtetutës dhe të ligjit nr.8371, datë 9.7.1998 “Për lidhjen e traktateve dhe të marrëveshjeve ndërkombëtare”, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në “Konventën “Për trafikun rrugor” të 8 nëntorit 1968”.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.2640, datë 2.6.2000 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Rexhep Meidani.

KONVENTA1 PËR TRAFIKUN RRUGOR

Palët Kontraktuese,

Me dëshirën për të lehtësuar qarkullimin ndërkombëtar rrugor dhe për rritur sigurinë në rrugë nëpërmjet miratimit të rregullave të njëllojta të qarkullimit,

Kanë rënë dakord për dispozitat e mëposhtme:

KAPITULLI I.
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1

Përkufizime

Për qëllimin e kësaj Konvente shprehjet e mëposhtme do të kenë kuptimet, që do t'iu jepen atyre këtu:

(a) "Legjislacioni i brendshëm" i Palës Kontraktuese nënkupton të gjithë masën e ligjeve dhe rregulloreve kombëtare ose vendore, që janë në fuqi në territorin e asaj Pale Kontraktuese;

(b) Një automjet thuhet se është "në qarkullim ndërkombëtar" në territorin e një Shteti nëse:

(i) ai është në zotërim të një personi natyral ose ligjor normalisht banues jashtë atij Shteti;

(ii) ai nuk është i regjistruar në atë Shtet; dhe

(iii) ai importohet përkohësisht në atë Shtet;

por me kusht që një Palë Kontraktuese mund të mos pranojë ta konsiderojë "në qarkullim ndërkombëtar" një mjet, që ka mbetur në territorin e vet për më shumë se një vit pa ndonjë ndërprerje të rëndësishme, kohëzgjatja e të cilës mund të caktohet nga ajo Palë Kontraktuese;

¹ Hyri në fuqi më 21 maj 1977 për shtetet e mëposhtme, d.m.th. 12 muaj pas datës së depozitimit të dokumentit të pesëmbëdhjetë të ratifikimit apo pranimit pranë Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara, në përputhje me nenin 47 (1).

Një kombinim mjetesh thuhet se është "në qarkullim ndërkombëtar" nëse të paktën njëri nga mjetet e kombinimit përputhet me përkufizimin e mësipërm;

(c) "Zonë urbanistike" nënkupton një zonë me hyrje dhe dalje të pajisura me tabela të qarkullimit rrugor, posaçërisht të përshkruara prej tyre si të tilla, ose të përcaktuara ndryshe në legjislacionin e brendshëm;

(d) Xhade, nënkupton pjesën e rrugës që përdoret nga qarkullimi i automjeteve;

Një rrugë mund të përfshijë disa xhade të ndara qartë nga njëra-tjetra për shembull me anë të një brezi ndarës ose me anë të një ndryshimi nivelesh;

(f) Në xhadetë, ku një ose më shumë korsi ose pista anësore rezervohen për t'u përdorur nga mjete të caktuara. "Buzë e xhadesë", për përdorues të tjerë të rrugës, nënkupton anën e pjesës së mbetur të xhadesë;

(g) "Korsi" nënkupton çdonjërin nga brezat gjatësore në të cilët ndahet xhadeja, pavarësisht nëse përcaktohen ose jo me shenja gjatësore të qarkullimit rrugor, me gjerësi të mjaftueshme ku, përveç motoçikletave, në të, të lëvizë një varg lëvizës automjete;

(h) "Kryqëzim" nënkupton çdo nivel udhëkryqi, kryqëzimi ose bigëzim i rrugës, duke përfshirë zonat e hapura të formuara nga këto udhëkryqe, kryqëzime ose bigëzime rrugësh;

(i) "Kalim në nivel" nënkupton çdo nivel kryqëzimi midis një rruge dhe një vije hekurudhore ose udhës së tramvajit me formimin e trasesë së vet;

(j) "Autostradë" nënkupton një rrugë të projektuar dhe të ndërtuar posaçërisht për qarkullimin e automjeteve, që nuk iu shërben pronave, që kufizohet me të, dhe që:

(i) pajiset, veçse në pika të veçanta ose përkohësisht, me xhade të veçanta për të dy drejtimet e qarkullimit, të ndara nga njëra - tjetra ose me një brez ndarës ku nuk synohet të ketë qarkullim ose, rrallëherë, me mjete të tjera;

(ii) nuk kryqëzohet në nivel me ndonjë rrugë, trase hekurudhore ose udhë tramvaji apo shteg për këmbësorë; dhe

(iii) ka një tabelë të veçantë të qarkullimit rrugor, që tregon se është autostradë;

(k) Një mjet thuhet se është:

(i) "Në pritje" nëse ai është i palëvizshëm për kohën, që nevojitet për të marrë apo për të zbritur njerëz apo për të ngarkuar apo shkarkuar mallra; dhe

(ii) "I parkuar", nëse ai është i palëvizshëm për çfarëdo arsye tjetër përveç nevojës për të shmangur interferencën me ndonjë pengesë apo për të zbatuar rregullat e qarkullimit dhe nëse periudha kohore gjatë të cilës mjete është i lëvizshëm nuk kufizohet me kohën e nevojshme për hipjen apo zbritjen e pasagjerëve apo të mallrave;

Sidoqoftë, duhet të jetë e hapur për Palët Kontraktuese që të konsiderojnë "në pritje" çdo mjet, që është i palëvizshëm brenda kuptimit të nënparagrafit (ii) më lart për një periudhë që nuk e kalon periudhën e përcaktuar nga legjislacioni i brendshëm, dhe të konsiderojnë "të parkuar" çdo mjet, që është i palëvizshëm brenda kuptimit të nënparagrafit (i) më lart për një periudhë, që nuk e kapërcen periudhën e përcaktuar nga legjislacioni i brendshëm;

(l) "Biçikletë" nënkupton çdo mjet, që ka të paktën dy rrota dhe vihet në lëvizje vetëm nga energjia muskulore e personave mbi atë mjet, në mënyrë të veçantë, me anë të pedaleve ose të manivelave të dorës;

(m) "Motoçikletë e vogël" nënkupton çdo mjet me dy ose tri rrota, që është i pajisur me një motor me djegie të brendshme me kapacitet cilindrik, që nuk i kalon 50 kubikët (3.05 cu.in) dhe shpejtësi të projektuar maksimale, që nuk i kapërcen 50 km (30 milje) në orë. Sidoqoftë, Palët Kontraktuese janë të lira që, në bazë të legjislacionit të tyre të brendshëm, të mos i konsiderojnë si motoçikleta të vogla mjetet, që nuk i kanë karakteristikat e një biçiklete në lidhje me përdorimin e tyre, në mënyrë të veçantë karakteristikën, që ato mund të vihen në lëvizje me në të pedaleve, ose që shpejtësia maksimale e projektuar e të cilave, pesha e të cilave ose disa nga karakteristikat motorike të të cilave i kapërcejnë disa kufij. Asgjë në këtë përcaktim nuk do të interpretohet sikur i pengon Palët Kontraktuese që t'i trajtojnë motoçikletat e vogla krejt si biçikleta në zbatimin e dispozitave të legjislacionit të tyre të brendshëm në lidhje me qarkullimin rrugor;

(n) "Motoçikletë" nënkupton çdo mjet me dy rrota, me ose pa kosh, që është i pajisur me një motor shtytës. Palët Kontraktuese në legjislacionin e tyre të brendshëm mund të trajtojnë si motoçikleta edhe mjetet me tri rrota, pesha e të cilave pa ngarkese nuk i kalon 400 kg (900 lb). Termi "motoçikletë" nuk përfshin motoçikletat e vogla, ndonëse Palët Kontraktuese, me kusht që ato të

bëjnë një deklaratë për këtë qëllim në përputhje me Nenin 54 , paragrafi 2 të, të kësaj Konvente, mund t'i trajtojnë motoçikletat e vogla si motoçikleta për qëllimet e kësaj Konvente.

(o) "Mjet i motorizuar (motorik)" nënkupton çdo mjet rrugor vetëlëvizës, përveç motoçikletës së vogël, në territoret e palëve Kontaktuese, që nuk i trajtojnë motoçikletat e vogla si motoçikleta, dhe përveç mjetit, që ecën mbi shina;

(p) "Automjet" nënkupton çdo mjet të motorizuar, që përdoret normalisht për të transportuar njerëz ose mallra me rrugë tokësore ose për të tërhequr, në rrugë, mjete, që përdoren për transportin e njerëzve apo të mallrave. Ky term përfshin trolejbuset, dmth, mjete të lidhura me një përçues elektrik dhe jo me binarë. Ai nuk përfshin mjete të tilla siç janë traktorët për bujqësi, që përdoren vetëm rastësisht për transportin e njerëzve ose të mallrave në rrugë tokësore ose për tërheqje në rrugë të mjeteve të përdorura për transportin e njerëzve ose të mallrave;

(q) "Rimorkio" nënkupton çdo mjet të projektuar për t'u tërhequr nga një mjet i motorizuar dhe përfshin gjysmërimorkiot;

(r) "Gjysmërimorkio" nënkupton çdo rimorkio të projektuar për t'u lidhur me një automjet në mënyrë të tillë që një pjesë e tij të qëndrojë në automjet dhe një pjesë e konsiderueshme e peshës së tij dhe e peshës së ngarkesës së tij të tërhiqet nga automjeti;

(s) "Rimorkio e lehtë" nënkupton çdo rimorkio me një peshë maksimale të lejueshme, që nuk i kalon 750 kg (1, 650 lb);

(t) "Kombinim i mjeteve" nënkupton mjete të lidhura, që udhëtojnë në rrugë si njësi;

(u) "Mjet me rimorkio" nënkupton një kombinim mjetesh, që përbëhet nga një automjet dhe një gjysmërimorkio e lidhur me një automjet;

(v) "Shofer" nënkupton çdo njeri, që drejton një automjet ose një mjet tjetër (duke përfshirë biçikletën), ose që drejton bagti, një nga një ose në kope, ose tufa, ose kafshë për tërheqje, të tufës ose për kalërim, në rrugë;

(w) "Peshë maksimale e lejueshme" nënkupton peshën maksimale të mjetit të ngarkuar e deklaruar si e lejueshme nga autoritetet kompetente të Shtetit në të cilin është regjistruar mjeti;

(x) "Peshë pa ngarkesë" nënkupton peshën e mjetit pa ekuipazh, pasagjerë, apo ngarkesë, por me ngarkesë të plotë karburanti dhe me mjete, që mbart normalisht mjeti;

(y) "Peshë e ngarkuar" nënkupton peshën aktuale të mjetit të ngarkuar, bashkë me ekuipazhin dhe pasagjerët;

(z) "Drejtimit i qarkullimit" dhe "Në përputhje (i përshtatshëm) me drejtimin e qarkullimit" nënkupton krahun e djathtë nëse, sipas legjislacionit të brendshëm, shoferi i një mjeti duhet të lejojë mjetin, që vjen përballë, të kalojë në të majtë të tij; përndryshe këto shprehje nënkuptojnë krahun e majtë;

(aa) Kërkesa që një shofer duhet t'i u "hapë rrugë" mjeteve të tjera nënkupton që ai nuk duhet të vazhdojë ose të rifillojë udhëtimin ose manovrimin, nëse, duke vepruar kështu, ai mund të detyrojë shoferët e mjeteve të tjera të ndryshojnë papritmas drejtimin ose shpejtësinë e mjeteve të tyre.

Neni 2

Shtojcat e Konventës

Shtojca 2: "Targa e automjeteve dhe rimorkiove në qarkullimin ndërkombëtar";

Shtojca 3: "Shenja dalluese e automjeteve dhe rimorkiove në qarkullimi ndërkombëtar";

Shtojca 4: "Shenja identifikimi të automjeteve dhe rimorkiove në qarkullimin ndërkombëtar";

Shtojca 5: "Kushtet teknike për automjetet dhe rimorkiot";

Shtojca 6: "Leja kombëtare për drejtimin e mjeteve"; dhe

Shtojca 7: "Leja ndërkombëtare për drejtimin e mjeteve"

Janë pjesë përbërëse të kësaj Konvente.

Neni 3

Detyrimet e palëve kontraktuese

1.(a) Palët Kontraktuese duhet të marrin masa të përshtatshme për të siguruar që rregullat e qarkullimit rrugor në fuqi në territoret e tyre të përputhen në thelb me dispozitat e Kapitullit II të kësaj Konvente. Me kusht që rregullat në fjalë të mos jenë assesi të papajtueshme me dispozitat në fjalë:

(i) rregullat në fjalë nuk është nevoja të riprodhojnë në ndonjë nga dispozitat e zbatueshme që nuk ndodhin në territoret e Palëve Kontraktuese të interesuara;

(ii) rregullat në fjalë mund të përfshijnë dispozita, që nuk përfshihen në Kapitullin II në fjalë.

(b) Dispozitat e këtij paragrafi nuk kërkojnë që Palët Kontraktuese të parashikojnë penalitete për ndonjë shkelje të atyre dispozitave të Kapitullit II, që janë riprodhuar në rregullat e tyre të qarkullimit rrugor.

2. (a) Palët Kontraktuese gjithashtu duhet të marrin masa të përshtatshme për të siguruar që rregullat në fuqi në territoret e tyre për kërkesat teknike të respektohen nga automjetet dhe rimorkiot në përputhje me dispozitat e Shtojcës 5 të kësaj Konvente; me kusht që të mos jenë assesi në kundërshtim me parimet për sigurinë mbi të cilat mbështeten dispozitat e Shtojcës 5, rregullat në fjalë mund të përfshijnë dispozita, që nuk i përmban Shtojca 5. Palët Kontraktuese gjithashtu duhet të marrin masat e duhura për të siguruar që automjetet dhe rimorkiot të regjistruara në territoret e tyre t'iu përmbahen dispozitave të Shtojcës 5 të kësaj Konvente, kur të hyjnë në qarkullimin ndërkombëtar.

(b) Dispozitat e këtij paragrafi nuk përmbajnë ndonjë detyrim për Palët Kontraktuese në lidhje me rregullat në fuqi në territoret e tyre për kërkesat teknike, që duhen të përmbushin mjetet e motorizuara, që nuk janë automjete brenda kuptimit të kësaj Konvente.

3. Në vartësi me përjashtimet e parashikuara në shtojcën 1 të kësaj Konvente, Palët Kontraktuese janë të detyruara të pranojnë në territoret e tyre në qarkullimin ndërkombëtar automjete dhe rimorkio, që i përmbushin kushtet e përcaktuara në Kapitullin III të kësaj Konvente dhe shoferët e të cilëve plotësojnë kushtet e përcaktuara në Kapitullin IV; ato gjithashtu janë të detyruara të njohin certifikatat e regjistrimit të lëshuara në përputhje me dispozitat e Kapitullit III si dëshmi prima facie se mjetet, të cilave ato iu referohen, i përmbushin kushtet e përcaktuara në Kapitullin III në fjalë.

4. Masat, që Palët Kontraktuese kanë marrë ose mund të marrin qoftë në mënyrë të njëanshme qoftë në bazë të marrëveshjeve dypalëshe ose shumëpalëshe për të pranuar në territoret e tyre në qarkullimin ndërkombëtar automjete dhe rimorkio, që nuk i plotësojnë të gjitha kushtet e parashtruara në Kapitullin III të kësaj Konvente, dhe për të njohur, në raste përveç atyre që cilësohen në Kapitullin IV, vlefshmërinë në territoret e tyre të lejeve të qarkullimit të lëshuara në territorin e një pale tjetër Kontraktuese, duhet të gjykohen të jenë në përputhje me objektin e kësaj Konvente.

5. Palët Kontraktuese janë të detyruara të pranojnë në territoret e tyre në qarkullimin ndërkombëtar biçikleta dhe motoçikleta të vogla, që i plotësojnë kushtet teknike të parashikuara në Kapitullin V të kësaj Konvente dhe shoferët e të cilave e kanë vendbanimin e tyre të zakonshëm në territorin e një pale tjetër Kontraktuese. Asnjë Palë Kontraktuese nuk duhet të kërkojë që shoferët e biçikletave ose motoçikletave të vogla në qarkullimin ndërkombëtar të kenë leje qarkullimi; sidoqoftë, palët Kontraktuese, që kanë deklaruar në përputhje me nenin 54, paragrafi 2, të kësaj Konvente se ato i trajtojnë motoçikletat e vogla si motoçikleta, mund të kërkojnë që shoferët e motoçikletave të vogla në qarkullimin ndërkombëtar të kenë leje qarkullimi.

6. Palët Kontraktuese marrin përsipër t'i transmetojnë cilësdo Palë Kontraktuese, që e kërkon, informacionin e nevojshëm për të përcaktuar identitetin e personit në emër të të cilit është regjistruar në territoret e tyre një automjet apo një rimorkio e lidhur me një automjet, nëse kërkesa e paraqitur tregon që ky mjet është përfshirë në një aksident në territorin e Palës Kontraktuese, që e bën kërkesën.

7. Masat, që palët Kontraktuese kanë marrë ose mund të marrin qoftë në mënyrë të njëanshme qoftë në bazë të marrëveshjeve dypalëshe ose shumëpalëshe për lehtësimin e qarkullimit ndërkombëtar rrugor duke thjeshtuar formalitetet në pikat doganore, të policisë, shëndetësisë dhe formalitetet e tjera të ngjashme apo për të siguruar që zyrat doganore dhe postat në një pikë të caktuar kufitare të kenë të njëjtën kompetencë dhe të mbahen hapur gjatë orëve të njëjta, duhet të gjykohen të jenë në përputhje me objektin e kësaj Konvente.

8. Asgjë, që përmbajnë paragrafet 3, 5 dhe 7 të këtij Neni, nuk duhet të çenojë të drejtën e Palës Kontraktuese për të bërë pranimin në territorin e vet në qarkullimin ndërkombëtar të automjeteve, rimorkiove, motoçikletave të vogla dhe biçikletave dhe të shoferëve dhe udhëtarëve të tyre, në vartësi nga rregulloret e saj për transportin tregëtar të pasagjerëve dhe mallrave, nga rregulloret e saj për sigurimin e shoferëve kundër rreziqeve nga një palë e tretë, nga rregulloret e saj për doganën dhe, në përgjithësi, nga rregulloret e saj për çështje përveç atyre të qarkullimit rrugor.

Neni 4

Tabelat dhe sinjalet

Palët Kontaktuese në këtë Konventë, që nuk janë Palë Kontaktuese në konventën për tabelat dhe Sinjalet¹ e Qarkullimit rrugor e hapur për nënshkrim në Vienë në të njëjtën ditë me këtë Konventë, marrin përsipër që:

(a) të gjitha tabelat rrugore, sinjalet e semaforëve dhe shenjat rrugore të instaluar në territorin e tyre të formojnë një sistem koherent;

(b) numri i llojeve të tabelës të jetë i kufizuar dhe tabelat të vendosen vetëm në pika ku mendohet se janë të dobishme;

(c) tabelat për paralajmërimin e rrezikut të vendosen në një largësi të mjaftueshme nga pengesat me qëllim që t'iu jepet shoferëve paralajmërim i mjaftueshëm;

(d) të jetë e ndaluar që:

(i) të vendoset në një tabelë, në mbajtësen e saj apo në ndonjë simbol tjetër, të kontrollit të qarkullimit rrugor ndonjë gjë tjetër, që nuk lidhet me qëllimin e kësaj table apo simboli; por nëse Palët Kontraktuese ose nënndarjet e tyre autorizojnë ndonjë shoqatë jofitimprurëse të vendosë tabela informuese, ato mund të lejojnë që emblema e asaj shoqate të vendoset në tabelën ose në mbajtësen e saj me kusht që kjo të mos e bëjë më pak të lehtë për të kuptuar tabelën;

(ii) të vendoset ndonjë tabelë, njoftim, shenjë ose simbol, që mund të ngatërrohet me tabelat ose simbolet e tjera të kontrollit të qarkullimit rrugor, që mund t'i bëjë këto të fundit më pak të dukshme ose më pak efikase, ose që mund të verbojë përdoruesit e rrugës apo të zhvendosë vëmendjen e tyre në një mënyrë, që është e dëmshme për sigurinë e qarkullimit rrugor.

KAPITULLI II

RREGULLAT E QARKULLIMIT NË RRUGË

Neni 5

Statusi i tabelave dhe sinjaleve

1. Përdoruesit e rrugës duhet t'iu përmbahen udhëzimeve, që japin tabelat e qarkullimit rrugor, sinjalet e semaforëve dhe shenjat në rrugë edhe sikur udhëzimet në fjalë të duket se kundërshtojnë rregulloret të tjera të qarkullimit.

2. Udhëzimet që japin sinjalet e semaforëve duhet të kenë përparësi mbi ato, që japin tabelat e qarkullimit rrugor, që rregullojnë përparësinë.

Neni 6

Udhëzimet e dhëna nga nëpunësit e autorizuar

1. Kur drejtojnë qarkullimin, nëpunësit e autorizuar duhet të dallohen me lehtësi nga njëfarë largësie, si natën ashtu edhe ditën.

2. Përdoruesit e rrugës duhet t'iu binden menjëherë të gjitha udhëzimeve të dhëna nga nëpunësit e autorizuar, të cilët drejtojnë qarkullimin.

3. Rekomandohet që legjislacioni i brendshëm të parashikojë që udhëzimet e dhëna nga nëpunësit e autorizuar, të cilët drejtojnë qarkullimin, të përfshijë si më poshtë:

(a) krahu të ngrihet vertikalisht; ky gjest duhet të nënkuptojë “gatitu, ndal” për të gjithë përdoruesit e rrugës përveç shoferëve, të cilët nuk janë më në gjendje të ndalojnë në kushtet e një sigurie të mjaftueshme, për më tepër, nëse ky gjest bëhet në kryqëzim, ai nuk duhet të kërkojë që shoferët, të cilët ndodhen tashmë në kryqëzim, të ndalojnë;

(b) krahu ose krahët e shtrira në pozicion horizontal; ky gjest duhet të përbëjë sinjalin për të ndaluar për të gjithë përdoruesit e rrugës, që vijnë nga cildo drejtim që pret drejtimin e treguar nga krahu apo krahët e shtrira; pasi bëjnë këtë gjest, nëpunësi i autorizuar, i cili drejton qarkullimin, mund të ulë krahun ose krahët; ky gjest duhet të jetë një sinjal për të ndaluar edhe për shoferët përpara

¹ Regjistruar në Sekretariatin e Kombeve të Bashkuara në 6 qershor 1978 me numër 1-16743.

ose prapa zyrtarit;

(c) rrotullim i dritës së kuqe; ky gjest duhet të përbëjë një sinjal për përdoruesit e rrugës drejt të cilave drejtohet drita për të ndaluar.

4. Udhëzimet e dhëna nga nëpunësit e autorizuar, të cilët drejtojnë qarkullimin, duhet të marrin përparësi ndaj atyre që japin tabelat e qarkullimit rrugor, sinjalet e semaforëve dhe shenjat në rrugë si edhe ndaj rregullave të qarkullimit.

Neni 7

Rregulla të përgjithshme

1. Përdoruesit e rrugës duhet të shmangin çdo sjellje, që ka të ngjarë të rrezikojë ose të bllokojë qarkullimin, të rrezikojë njerëzit apo t'i shkaktojë dëme pronës publike ose private.

2. Rekomandohet që legjislacioni i brendshëm të parashikojë që përdoruesit e rrugës të mos e bllokojnë qarkullimin ose të mos rrezikojnë ta bëjnë atë të rrezikshëm duke hedhur, duke lëshuar ose duke lënë ndonjë objekt ose lëndë në rrugë ose duke krijuar ndonjë bllokim tjetër në rrugë. Nëse përdoruesit e rrugës nuk kanë mundur që në këtë mënyrë të shmangin krijimin e një bllokimi ose të një rreziku, ata duhet të marrin masat e nevojshme për ta zhvendosur atë sa më shpejt që të jetë e mundur dhe, nëse ata nuk mund ta zhvendosin atë menjëherë, të paralajmërojnë përdoruesit e tjerë të rrugës për praninë e tij.

Neni 8

Shoferët

1. Çdo mjet lëvizës ose kombinim mjeteesh duhet të ketë një shofer.

2. Rekomandohet që legjislacioni i brendshëm të parashikojë që tufat, kafshët për tërheqje ose për kalërim dhe, përveçse në zona të veçanta siç mund të shënohet në hyrje, bagëtia, që ecin një nga një ose në tufë ose kope, duhet të kenë një drejtues.

3. Çdo shofer duhet të ketë aftësinë e nevojshme fizike dhe mendore dhe të jetë në gjendje të mirë fizike dhe mendore për të drejtuar.

4. Çdo shofer i një mjeti të motorizuar duhet të ketë njohuritë dhe aftësitë e nevojshme për drejtimin e mjetit; sidoqoftë, kjo kërkesë nuk do të jetë pengesë për ata, të cilët mësojnë për t'u bërë shoferë, që të praktikohen në përputhje me legjislacionin e brendshëm.

5. Çdo shofer në çdo kohë duhet të jetë në gjendje ta kontrollojë mjetin e tij apo të drejtoje kafshët e tij.

Neni 9

Tufat dhe kopetë

Rekomandohet që legjislacioni i brendshëm të parashikojë që, përveçse kur bëhen përjashtime për të lehtësuar lëvizjen e tyre në masë, tufat dhe kopetë të ndahen në grupe me madhësi mesatare me një largësi të mjaftueshme nga njëri-tjetri për lehtësi qarkullimi.

Neni 10

Pozicioni i xhadesë

1. Drejtimi i qarkullimit duhet të jetë i njëjtë në të gjitha rrugët në një Shtet përveçse, kur shihet e përshtatshme, në rrugët e përdorura vetëm ose kryesisht nga qarkullimi midis dy Shteteve të tjera.

2. Kafshët, që lëvizin përgjatë xhadesë, duhet të mbahen sa më afër buzës së xhadesë në përshtatje me drejtimin e qarkullimit.

3. Pa shkelur dispozitat në kundërshtim me nenin 7, paragrafi 1, nenin 11, paragrafi 6 dhe dispozita të tjera të kësaj Konvente, përkundrazi duke i respektuar ato, çdo shofer i një mjeti duhet, në masën e lejuar nga rrethanat, ta mbajë mjetin e tij në afërsi të buzës së xhadesë në përshtatje me drejtimin e qarkullimit. Sidoqoftë, Palët Kontraktuese ose nënndarjet e tyre mund të përcaktojnë rregulla më të përpikta në lidhje me pozicionin e mjeteve të mallrave në xhade.

4. Kur një rrugë përbëhet nga dy ose tre xhade, asnjë shofer nuk duhet të marrë xhadenë, që ndodhet në anën e kundërt me atë, që është në përputhje me drejtimin e qarkullimit.

5. (a) Në xhadetë me dy kalime, që kanë katër ose me shumë kors, asnjë shofer nuk duhet të marrë korsitë, që janë krejtësisht në gjysmën e xhadesë e kundërt me anën, që është në përshtatje me drejtimin e qarkullimit.

(b) Në xhadetë me dy kalime, që kanë tri kors, asnjë shofer nuk duhet të marrë korsinë, që ndodhet në buzë të xhadesë e kundërt me atë, që është në përshtatje me drejtimin e qarkullimit.

Neni 11

Parakalimi dhe lëvizja e qarkullimit në radhë

1. (a) Shoferët që parakalojnë duhet ta bëjnë këtë në anën e kundërt me atë që është në përshtatje me drejtimin e qarkullimit.

(b) Por shoferët duhet të parakalojnë në anën, që është në përshtatje me drejtimin e qarkullimit, nëse shoferi që parakalohet ka sinjalizuar qëllimin e tij për t'u kthyer në anën e xhadesë e kundërt me atë, që është në përputhje me drejtimin e qarkullimit, dhe i ka zhvendosur mjetin apo kafshët drejt asaj ane me qëllim që të kthehet në atë anë që të marrë një rrugë tjetër, që të hyjë në një pronë buzë rrugës ose që të ndalojë në atë anë.

2. Përpara se të bëjë parakalimin çdo shofer, pa shkelur dispozitat e nenit 7, paragrafi 1, ose ato të nenit 14 të kësaj Konvente, duhet të sigurohet:

(a) se asnjë shofer, që vjen pas tij, nuk ka filluar ta parakalojë atë;

(b) se shoferi, që ndodhet përpara tij në të njëjtën kors, nuk ka dhënë paralajmërim të qëllimit të tij për të parakaluar një tjetër;

(c) se korsia, ku do të hyjë ai, është përpara e lirë në një largësi të mjaftueshme duke patur parasysh se ndryshimi midis shpejtësisë së mjetit të tij gjatë parakalimit dhe atë të përdoruesve të rrugës, që ai të mos rrezikojë ose pengojë qarkullimin që vjen përballë; dhe

(d) se, përveç kur përdor një kors që është e mbyllur për qarkullimin përballë, ai do të jetë në gjendje, pa shkaktuar vështirësi për përdoruesin apo përdoruesit e rrugës që parakalohen, të rifitojë pozicionin e përcaktuar në nenin 10, paragrafi 3, të kësaj Konvente.

3. Në përputhje me dispozitat e paragrafit 2 të këtij neni, parakalimi në xhade me dy kalime është veçanërisht i ndaluar kur i afroresh majës së një kodre dhe, nëse mundësia e shikimit është e pamjaftueshme, në kthesa, në qoftë se në këto pika nuk ka kors të përcaktuara me shenja gjatësore rrugore dhe parakalimi bëhet pa u larguar nga korsitë, që tabelat tregojnë se janë të mbyllura për qarkullimin, që vjen përballë.

4. Në parakalim shoferi duhet të parashikojë që midis përdoruesit ose përdoruesve të rrugës, që parakalohen dhe atij të ketë një largësi me gjerësi të mjaftueshme.

5. (a) Në xhadetë me të paktën dy kors të rezervuara për qarkullimin, që lëviz në drejtimin në të cilin po ecën ai, shoferi, i cili menjëherë apo brenda një periudhe të shkurtër pasi të ketë kaluar në pozicionin e përcaktuar nga Neni 10, paragrafi 3, i kësaj Konvente, do të ishte i detyruar të parakalonte përsëri me qëllim që ta kryejë këtë manovrim dhe me kusht që ai të sigurohet se mund ta bëjë këtë veprim pa shkaktuar vështirësi të panevojshme për shoferët e mjeteve me të shpejta që vijnë nga prapa, mund të qëndrojnë në korsinë, ku ka kaluar për manovrimin e tij të parë të parakalimit.

(b) Por palët Kontraktuese ose nën -ndarjet e tyre duhet të jenë

të lira që të mos i zbatojnë dispozitat e këtij paragrafi për shoferët e biçikletave, të motoçikletave të vogla, të motoçikletave dhe të mjeteve, që nuk janë automjete në kuptimin e kësaj Konvente, ose për shoferët e automjeteve pesha maksimale e lejueshme e të cilave i kalon 3.500 kg (7.700 lb), ose shpejtësia maksimale e të cilave, sipas projektit, nuk mund t'i kalojë 40 km (25 milje) në orë.

6. Kur dispozitat e nënparagrafit 5 (a) të këtij Neni janë të zbatueshme dhe dëndësia e qarkullimit është e tillë që mjetet jo vetëm që zenë të gjithë gjerësinë e xhadesë e rezervuar për qarkullimin, që merr drejtimin në të cilin lëvizin ato, por ato gjithashtu lëvizin vetëm me një shpejtësi që përcaktohet nga ajo e mjetit, që ndodhet në radhë përpara tyre:

pa shkelur dispozitat e paragrafit 9 të këtij Neni, lëvizja e mjeteve

në një radhë me shpejtësi më të madhe se ajo e mjeteve në radhën tjetër nuk duhet të gjykohet se përbën parakalim në kuptimin e këtij Neni;

(b) shoferi, që nuk ndodhet në korsinë më afër buzës së xhadesë, që është në përshtatje me drejtimin e qarkullimit, mund të ndryshojë korsi vetëm me qëllim që të përgatitet të kthehet djathtas ose majtas ose të parkojë; por kjo kërkesë nuk duhet të zbatohet për ndryshimin e korsisë që bëjnë shoferët në përputhje me legjislacionin e brendshëm, që rrjedh nga zbatimi i dispozitave të paragrafit 5 (b) të këtij Neni.

7. Kur lëvizin në radhë, siç përshkruhet në paragrafet 5 dhe 6 të këtij neni, shoferët, nëse korsitë janë të përcaktuara në xhade me anë të shenjave gjatësore, e kanë të ndaluar t'i kapërcejnë këto shenja.

8. Pa shkelur dispozitat e paragrafit 2 të këtij Neni dhe kufizimet e tjera që mund të vendosin palët Kontraktuese ose nën - ndarjet e tyre në lidhje me parakalimin në kryqëzime dhe në kalime në nivel, asnjë shofer i një mjeti nuk duhet të parakalojë një mjet, përveç biçikletave me dy rrota, motoçikletave të vogla me dy rrota ose motoçikletave me dy rrota pa kosh:

(a) menjëherë përpara kryqëzimit ose në kryqëzim, përveç rrugëve tërthore, përveçse:
(i) në rastin e parashikuar në paragrafin 1 (b) të këtij Neni;
(ii) kur rruga, ku bëhet parakalimi, ka përparësi në kryqëzim;
(iii) kur në kryqëzim qarkullimi drejtohet nga një nëpunës i autorizuar ose nga sinjalet e semaforëve;

(c) menjëherë përpara një kalimi në nivel apo në një kalim në nivel, që nuk është i pajisur me porta ose gjysmë - porta, por me kusht që Palët Kontraktuese ose nën - ndarjet e tyre të jenë të lira ta lejojnë një parakalim të tillë në një kalim në nivel, kur qarkullimi rrugor rregullohet nga semaforët me sinjal tepër të sigurt, që autorizon kalimin e mjeteve.

9. Një mjet nuk duhet të parakalojë një mjet tjetër, që po i afrohet vendkalimit për këmbësorë të shënuar në xhade ose ku është vendosur një tabelë e qarkullimit rrugor, që tregon se është kalim për këmbësorë, ose që ka ndaluar menjëherë përpara vendkalimit, përveçse me një shpejtësi aq të vogël sa që të jetë në gjendje të ndalojë menjëherë nëse në vendkalim ka ndonjë këmbësor. Asgjë në këtë paragraf nuk duhet të interpretohet sikur i pengon Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre që të ndalojnë parakalimin brenda një largësie të përcaktuar nga vendkalimi për këmbësorë ose që të vendosin kërkesa më të rrepta për shoferin e një mjeti, që mendon të parakalojë një mjet tjetër, që ka ndaluar menjëherë përpara një vendkalimi të tillë.

10. Shoferi, që e ndjen se një shofer që ka prapa kërkon ta parakalojë atë, përveç rastit të parashikuar në Nenin 16, paragrafi 1 (b), të kësaj Konvente, duhet të qëndrojë afër buzës së xhadesë që përputhet me drejtimin e qarkullimit, dhe ta frenojë veten që të mos e shtojë shpejtësinë. Nëse, për shkak të ngushticës, profilin apo gjendjes së xhadesë, të marra në lidhje me dendësinë e qarkullimit që vjen përballë, një mjet, që është i ngadaltë, ose i rëndë ose që kërkohet të respektojë një kufi shpejtësie, nuk mund të parakalojë me lehtësi dhe në mënyrë të sigurt, shoferi i këtij mjeti duhet ta ulë shpejtësinë dhe, nëse është e nevojshme, ta ndalojë mjetin në anë sa më shpejt që të jetë e mundur me qëllim që t'i mundësojë mjetet, që vijnë pas tij, ta parakalojnë.

11 (a) Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre, në xhadetë me një kalim dhe në xhadetë me dy kalime, ku të paktën dy korsi në zona urbanistike dhe tri korsi jashtë zonave urbanistike janë rezervuar për qarkullimin në të njëjtin drejtim dhe tregohen me shenja gjatësore, mund:

(i) t'i lejojnë mjetet e një korsie të parakalojnë në anën e përshtatshme me drejtimin e mjeteve të qarkullimit, mjetet në një korsi tjetër; dhe

(ii) t'i bëjnë të pazbatueshme dispozitat e Nenit 10, paragrafi 3, të kësaj Konvente; me kusht që të ketë kufizime të mjaftueshme për mundësinë e ndryshimit të korsive;

(b) Në rastin, që i referohet në nënparagrafin (a) të këtij paragrafi, pa shkelur dispozitat e paragrafit 9 të këtij Neni, mënyra e drejtimit e parashikuar e mjetit aty nuk duhet të gjykohet se përbën parakalim në kuptimin e kësaj Konvente.

Neni 12

Parakalimi i qarkullimit që vjen përballë

1. Kur parakalon qarkullimin që vjen përballë, shoferi duhet të lerë një hapësirë të mjaftueshme anësore dhe, nëse është e nevojshme, të zhvendoset afër buzës së xhadesë, që përputhet me drejtimin e qarkullimit. Nëse duke vepruar kështu ai konstaton se ecuria e tij pengohet nga ndonjë pengesë ose nga prania e përdoruesve të tjerë të rrugës, ai duhet ta ulë shpejtësinë dhe, nëse del e

nevojshme, të ndalojë me qëllim që të lejojë të kalojnë përdoruesi ose përdoruesit e rrugës që vijnë përballë.

2. Në rrugët malore dhe në rrugët e pjerrta me tipare të ngjashme me ato të rrugëve malore, ku parakalimi i qarkullimit, që vjen përballë, është i pamundur ose i vështirë, shoferi i mjetit, që udhëton të poshtë, duhet të ndalojë në anë të rrugës me qëllim që të lejojë ta kalojë çdo mjet që ngjitet përprjetë, përveçse kur rregullimi i vendndalesave për të mundësuar mjetet të ndalojnë në anë të rrugës është i tillë, që duke pasur parasysh shpejtësinë dhe pozicionin e mjeteve, mjeti që ngjitet përprjetë të ketë një vendndalesë përpara dhe nevoja që ndonjëri nga mjetet të ecë mbrapsht mund të shmangët nëse mjeti që ngjitet përprjetë do të ndalonte në atë vendndalesë. Kur njëri nga të dy mjetet, që bëhen gati të kalojnë, është i detyruar të ecë mbrapsht për të mundësuar kalimin, ky manovrim duhet të kryhet nga shoferi i mjetit, që zbret të poshtë, nëse ky nuk është dukshëm më i lehtë për t'u kryer nga shoferi i mjetit, që ngjitet përprjetë. Sidoqoftë, për mjete të caktuara ose për rrugë apo seksione rrugësh të caktuara Palët Kontraktuese ose nënndarjet e tyre mund të përcaktojnë rregulla të veçanta, që ndryshojnë nga ato të parashikuara në këtë paragraf.

Neni 13

Shpejtësia dhe largësia midis mjeteve

1. Çdo shofer i një mjeti në të gjitha rrethanat duhet ta ketë mjetin e vet nën kontroll me qëllim që të jetë në gjendje të tregojë kujdesin e duhur dhe të përshtatshëm dhe të jetë në çdo kohë në gjendje të kryejë të gjitha manovrimet, që kërkojnë prej tij. Kur rregullon shpejtësinë e mjetit të tij, ai duhet t'i kushtojë vëmendje të vazhdueshme rrethanave, në mënyrë të veçantë shtrirjes së tokës, gjendjes së rrugës, gjendjes dhe ngarkesës së mjetit të tij, kushteve të motit dhe dendësisë së qarkullimit, me qëllim që të jetë në gjendje ta ndalojë mjetin e tij brenda rrezes të pamjes së tij përpara dhe përpara ndonjë pengese të parashikueshme. Ai duhet ta ulë shpejtësinë dhe, nëse është e nevojshme, të ndalojë sa herë e kërkojnë rrethanat dhe, në mënyrë të veçantë, kur mundësia e shikimit nuk është e mirë.

2. Asnjë shofer nuk duhet ta pengojë ecjen normale të mjeteve të tjera duke udhëtuar në mënyrë të parregullt ngadalë pa ndonjë shkak të vërtetë.

3. Shoferi i një mjeti, që lëviz prapa një mjeti tjetër, duhet të mbajë një largësi të mjaftueshme nga ky mjet tjetër për të shmangur përplasjen, nëse mjeti përpara papritmas ul shpejtësinë ose ndalon.

4. Jashtë zonave urbanistike, me qëllim që të lehtësojnë parakalimin, shoferët e mjeteve ose të kombinimeve të mjeteve me peshë maksimale të lejueshme mbi 3 500 kg (7.700 lb) ose me gjatësi të përgjithshme mbi 10 m (33 këmbë), përveçse kur janë duke parakaluar ose kur përgatiten të parakalojnë, duhet të qëndrojnë në një largësi të tillë nga mjetet e motorizuara përpara tyre në mënyrë që mjetet e tjera, që i parakalojnë ato, të mund të hyjnë pa ndonjë rrezik në hapësirën përpara mjetit të parakaluar. Sidoqoftë, kjo dispozitë nuk duhet të zbatohet në një qarkullim shumë të dendur ose në rrethana kur parakalimi është i ndaluar. Përveç kësaj:

(a) autoritetet kompetente mund të përfshijë nga kjo dispozitë autokolona të caktuara mjeteve nga kjo dispozitë ose gjithashtu mund ta bëjnë atë të pazbatueshme për rrugë, ku qarkullimit në drejtimin në fjalë i janë rezervuar ky korsi;

(b) Palët kontraktuese dhe nënndarjet e tyre mund të përcaktojnë shifra të ndryshme nga ato që jepen në këtë paragraf në lidhje me tiparet e mjeteve në fjalë.

5. Asgjë në këtë Konventë nuk duhet interpretuar sikur pengon Palët Kontraktuese ose nënndarjet e tyre të përcaktojnë kufij të përgjithshëm ose vendorë shpejtësie për të gjitha mjetet ose për kategori të caktuara mjeteve ose që të përcaktojnë shpejtësi minimale dhe maksimale ose qoftë një shpejtësi maksimale qoftë një shpejtësi minimale për rrugë të caktuara apo për disa lloj rrugësh ose që të përcaktojnë intervale minimale për shkak të pranisë në rrugë të kategorive të caktuara mjeteve, që paraqesin një rrezik të veçantë, në mënyrë të veçantë për arsye të peshës apo ngarkesës së tyre.

Neni 14

Kërkesa të përgjithshme që përcaktojnë manovrimet

1. Çdo shofer, që dëshiron të bëjë një manovrim siç është dalja ose hyrja në radhën e mjeteve

të parkuara, kalimi në të djathtë ose në të majtë të xhadesë, ose kthimi majtas apo djathtas në një rrugë tjetër ose në një pronë buzë rrugës, duhet fillimisht të sigurohet se mund ta bëjë këtë gjë pa vënë në rrezik përdoruesit e tjerë të rrugës, të cilët udhetojnë prapa ose përpara tij ose bëhen gati ta parakalojnë, duke mbajtur parasysh pozicionin, drejtimin dhe shpejtësinë e tyre.

2. Çdo shofer, që dëshiron të bëjë një kthesë të plotë ose të ecë mbrapsht, në fillim duhet të sigurohet se mund të bëjë këtë gjë pa rrezikuar ose penguar përdoruesit e tjerë të rrugës.

3. Përpara se të kthehet ose përpara një manovrimi, që përfshin lëvizje anësore, shoferi duhet të japë një paralajmërim të qartë dhe të mjaftueshëm të synimit të tij me anë të treguesit të drejtimit ose të treguesve të drejtimit të mjetit të tij ose, nëse këto nuk funksionojnë, duke dhënë nëse është e mundur një sinjal të përshtatshëm me anë të krahut të tij. Paralajmërimi, që jepet me anë të treguesit të drejtimit ose të treguesve të drejtimit, duhet të vazhdojë të jepet gjatë gjithë kohës, që vazhdon manovrimin, dhe duhet të ndërpiret në përfundim të manovrimit.

Neni 15

Rregullore të veçanta për mjetet e shërbimit të rregullt të transportit publik

Rekomandohet që legjislacioni i brendshëm të parashikojë që në zonat urbanistike, me qëllim që të lehtësohet lëvizja e mjeteve të shërbimit të rregullt të transportit publik, shoferët e mjeteve të tjera duhet, në përputhje me dispozitat e Nenit 17, paragrafi 1, të kësaj Konvente, ta ulin shpejtësinë dhe, nëse është e nevojshme, të ndalojnë që t'i lejojnë mjetet e transportit publik të kryejnë manovrimin e kërkuar për t'u nisur nga stacioni, që përcaktohet si i tillë me anë tabelash të caktuara. Kjo dispozitë e përcaktuar kështu nga Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre në asnjë mënyrë nuk duhet të dëmtojë detyrën, që kanë shoferët e mjeteve të transportit publik që, pasi kanë paralajmëruar me anë të treguesve të tyre të drejtimit qëllimin e tyre për t'u nisur, të marrin masat paraprake të nevojshme për të shmangur çdo rrezik aksidenti.

Neni 16

Ndryshimi i drejtimit

1. Përpara se të kthehet djathtas ose majtas me qëllim që të hyjë në një rrugë tjetër ose të hyjë në një pronë buzë rrugës, shoferi, pa shkelur dispozitat e nenit 7, paragrafi 1, dhe të Nenit 14, të kësaj Konvente;

(a) nëse dëshiron të kthehet në anën, që përputhet me drejtimin e qarkullimit, duhet të qëndrojë sa më afër buzës së xhadesë në përputhje me atë drejtim, dhe të marrë një kthesë sa më të vogël që të jetë e mundur;

(b) nëse dëshiron të kthehet në anën tjetër dhe, në vartësi të këtyre dispozitave të tjera që Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre mund të miratojnë për biçikletat dhe motoçikletat e vogla, dhe të zhvendoset sa më afër vijës qendrore të xhadesë, nëse ajo është xhade me dy kalime ose sa më afër buzës së kundërt me anën, që përputhet me drejtimin e qarkullimit, nëse ajo është xhade me një kalim dhe, nëse dëshiron të hyjë në një rrugë tjetër me dy kalime, duhet ta bëjë kthesën në mënyrë që të hyjë në xhadenë e kësaj rrugë tjetër në anën e përshtatshme me drejtimin e qarkullimit.

2. Kur ndryshon drejtim, shoferi, pa shkelur dispozitat e Nenit 21 të kësaj Konvente, për kalimtarët, duhet të lejojë mjetet, që vijnë përballë, të kalojnë në xhadenë nga e cila ai përgatitet të largohet si edhe biçikletat dhe motoçikletat e vogla, që lëvizin në pistat e rezervuara për biçikletat, që priten me xhadenë ku ai përgatitet të hyjë.

Neni 17

Ngadalësimi i shpejtësisë

1. Asnjë shofer i një mjeti nuk duhet të frenojë papritmas nëse nuk është e nevojshme të veprojë kështu për arsye sigurie.

2. Çdo shofer, që synon ta ulë shpejtësinë deri në një masë të dukshme, përveçse kur e ngadalëson mjetin si kundërpërgjigje ndaj një rreziku të pashmangshëm, duhet fillimisht të sigurohet se mund ta bëjë këtë veprim pa ndonjë rrezik apo vështirësi të panevojshme për shoferët e tjerë. Ai gjithashtu duhet, nëse nuk është siguruar se nuk ka asnjë mjet pas tij apo që mjeti pas tij ndodhet larg, të japë paralajmërim të qartë dhe në kohë të qëllimit të tij duke dhënë sinjal të përshtatshëm me anë të

krahut të tij. Sidoqoftë, kjo dispozitë nuk duhet të zbatohet, nëse paralajmërimi për uljen e shpejtësisë jepet me anë të dritave të ndalimit të mjetit, që iu referohet në shtojcën 5, paragrafi 31, të kësaj Konvente.

Neni 18

Kryqëzimet dhe detyrimi për të hapur rrugë

1. Çdo shofer, i cili i afrohet një kryqëzimi, duhet të tregojë më shumë kujdes siç mund të jetë e përshtatshme për kushtet vendore. Shoferët e mjeteve, në mënyrë të veçantë, duhet të ecin me një shpejtësi të tillë që të jenë në gjendje të ndalojnë për të lejuar të kalojnë mjetet, që kanë të drejtën e kalimit.

2. Çdo shofer, që del nga një rruginë apo rrugë e pashtuar në rrugë, përveç rruginave apo rrugëve të pashtuara, duhet t'iu hapë rrugë mjeteve, që udhëtojnë në atë rrugë. Për qëllimet e këtij Neni në legjislacionin e brendshëm mund të përcaktohen termat "rruginë" dhe "rrugë e pashtuar".

3. Çdo shofer, që del në rrugë nga një pronë buzë saj, duhet t'iu hapë rrugë mjeteve, që udhëtojnë në atë rrugë.

Në përputhje me dispozitat e paragrafit 7 të këtij Neni,

a) në shtete, ku qarkullimi shkon nga e djathta, shoferi i një mjeti në kryeqëzime, përveç atyre të specifikuara në paragrafin 2 të këtij neni dhe në nenin 25, paragrafi 2 dhe 4, të kësaj Konvente, duhet t'iu hapë rrugë mjeteve, që afrohen nga e djathta e tij;

b) Palët Kontraktuese ose nën - ndarjet e tyre, në territoret e të cilave qarkullimi shkon nga e majta, duhet të jenë të lira të rregullojnë të drejtën e kalimit në kryqëzime si ta shohin të përshtatshme.

5. Edhe nëse sinjalet e semaforëve e autorizojnë të veprojnë kështu, një shofer nuk duhet të hyjë në kryqëzim, nëse dendësia e qarkullimit është e tillë që ai ndoshta do të jetë i detyruar të ndalojë në kryqëzim, duke penguar ose duke mos lejuar kështu kalimin e qarkullimit të kryqëzuar.

6. Një shofer, që ka hyrë në kryqëzim ku qarkullimi rregullohet me anë të sinjaleve të semaforëve, mund ta kalojë kryqëzimin pa prituri që të hapet rruga në drejtimin në të cilin ai dëshiron të shkojë, me kusht që kjo të mos pengojë ecurinë e përdoruesve të tjerë të rrugës, që lëvizin në drejtimin e hapur.

7. Në kryqëzime, shoferët e mjeteve, që nuk lëvizin mbi shina, duhet t'i hapin rrugë mjeteve, që lëvizin mbi shina.

Neni 19

Kalimet në nivel

Përdoruesit e rrugës duhet të tregojnë më shumë kujdes kur i afrohen dhe kur përshkojnë kalimet në nivel. Në mënyrë të veçantë:

(a) Çdo shofer i një mjeti duhet ta drejtojë mjetin me shpejtësi mesatare;

(b) Pa shkelur detyrimin për t'iu bindur udhëzimit për të ndaluar, që jepet me sinjal drite apo sinjal dëgjimi, asnjë përdorues i rrugës nuk duhet të hyjë në një kalim në nivel portat ose gjysmë-portat e të cilit kanë mbyllur rrugën ose janë në procesin e mbylljes së rrugës, ose gjysmë-portat e të cilit janë në procesin e ngritjes;

(c) Nëse një kalim në nivel nuk është i pajisur me portat, me gjysmë-porta apo me semaforë, asnjë përdorues i rrugës nuk duhet të hyjë pa u siguruar më parë se nuk po afrohet asnjë mjet, që ecën mbi shina;

(d) Asnjë përdorues i rrugës nuk duhet të vonohet kur përshkon një kalim në nivel; nëse një mjet është i detyruar të ndalojë, shoferi i tij duhet të përpiket ta zhvendosë mjetin nga traseja dhe, nëse ai nuk është në gjendje ta bëjë këtë, ai menjëherë duhet të bëjë çmos për t'u siguruar që shoferët e mjeteve, që ecin mbi shina, të paralajmërohen në kohë për rrezikun.

Neni 20

Rregullat e zbatueshme për kalimtarët

1. Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre duhet të jenë të lira të mos i zbatojnë dispozitat e

këtij neni, përveç se në rastet kur qarkullimi i këmbësorëve në xhade do të ishte i rrezikshëm ose do të pengonte qarkullimin e mjeteve.

2.Nëse në anë të xhadesë ka trotuare ose anë rruge të përshtatshme për kalimtarë, kalimtarët duhet t'i përdorin ato. Megjithatë, nëse bëjnë kujdesin e nevojshëm :

(a) kalimtarët, që shtyjnë ose mbajnë objekte masive, mund të përdorin xhadenë, nëse duke ecur në trotuar ose në anë të rrugës ata do të krijonin vështirësi serioze për kalimtarët e tjerë;

(b) grupe kalimtarësh, të drejtuar nga një person përgjegjës ose që formojnë një varg, mund të ecin në xhade.

3.Nëse nuk është e mundur të përdoren trotuaret ose anët e rrugëve, ose nëse nuk ka asnjë të tillë, kalimtarët mund të ecin në xhade; atje ku ka pjesë të rezervuar për biçikleta dhe nëse këtë e lejon dendësia e qarkullimit, ata mund të ecin në pjesën e rezervuar për biçikleta, por duke ecur atje nuk duhet të pengojnë qarkullimin e biçikletave dhe të motoçikletave të vogla.

4.Kalimtarët, që ecin në xhade në përputhje me paragrafin 2 dhe 3 të këtij neni, duhet të rrinë sa më afër buzës së xhadesë.

5.Rekomandohet që legjislacioni i brendshëm të parashikojë si më poshtë: kalimtarët, që ecin në xhade, duhet të ecin në anën e kundërt me atë, që përputhet me drejtimin e qarkullimit, përveç se kur kjo i vë ata në rrezik. Sidoqoftë personat që ngasin biçikleta, motoçikleta të vogla ose motoçikleta dhe grupet e kalimtarëve të drejtuar nga një person, që ka përgjegjësinë t'i verë ata në rresht, duhet në të gjitha rastet të qëndrojnë në anën e xhadesë, që përputhet me drejtimin e qarkullimit. Nëse ata nuk formojnë një varg, kalimtarët, që ecin në xhade natën ose kur mundësia e shikimit është e keqe, si edhe ditën, nëse dendësia e qarkullimit të mjeteve e kërkon kështu, duhet të ecin në rresht për një, atje ku ka mundësi.

6.(a) Kalimtarët, që dëshirojnë të kapërcejnë xhadenë, nuk duhet të shkelin në të pa treguar kujdes; ata duhet të përdorin vendkalimin për këmbësorë, kurdoherë që një, i tillë ndodhet në afërsi.

(b) Për të kapërcyer xhadenë në një vendkalim për këmbësorë, që tregohet se është i tillë me anë të tabelave të qarkullimit rrugor ose me anë të shenjave në xhade:

(i) Nëse vendkalimi është i pajisur me sinjale për kalimtarë, këta të fundit duhet të respektojnë udhëzimet e dhëna nga këta semaforë;

(ii) Nëse vendkalimi nuk është i pajisur me të tillë sinjale, por qarkullimi i mjeteve rregullohet nga semaforët e trafikut ose nga një nëpunës i autorizuar, kalimtarët nuk duhet të shkelin në xhade kur semafori i trafikut ose sinjali i dhënë nga nëpunësi i autorizuar tregon se mund të kalojnë mjetet;

(iii) Në vendkalime të tjera për kalimtarë, kalimtarët nuk duhet të shkelin në xhade pa llogaritur largësinë dhe shpejtësinë e mjeteve, që afrohen.

(c) Për të kapërcyer xhadenë në vende të tjera, që nuk janë vendkalime për kalimtarë, që tregohet se janë të tilla me anë të tabelave të qarkullimit rrugor ose me anë të shenjave në xhade, kalimtarët nuk duhet të venë këmbë në xhade pa u siguruar fillimisht se mund të veprojnë kështu pa penguar qarkullimin e mjeteve.

(d) Pasi të kenë filluar të kapërcejnë xhadenë, kalimtarët nuk duhet të marrin një rrugë të gjatë pa qënë nevoja dhe nuk duhet të vonohen ose të ndalojnë në xhade pa qënë nevoja.

Sidoqoftë, Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre mund të përcaktojnë kërkesa më të rrepta për kalimtarët, që kapërcejnë xhadenë.

Neni 21

Sjellja e shoferëve kundrejt këmbësorëve

1.Pa shkelur dispozitat e nenit 7, paragrafi 1, të nenit 11, paragrafi 9 dhe të nenit 13, paragrafi 1, të kësaj Konvente, ku në xhade ka një vendkalim për këmbësorë, që tregohet se është i tillë me anë të tabelave të qarkullimit rrugor ose me anë të shenjave në xhade:

(a) nëse qarkullimi i mjeteve në atë vendkalim rregullohet nga sinjalet e semaforëve ose nga një nëpunës i autorizuar, shoferët që nuk lejohen të vazhdojnë, duhet të ndalojnë pak para vendkalimit dhe, kur lejohen të kalojnë, ata nuk duhet të ndalojnë ose të pengojnë kalimin e këmbësorëve, të cilët kanë shkelur dhe vazhdojnë të ecin në vendkalim në kushtet e përcaktuara në nenin 20 të kësaj Konvente; shoferët, që kthehen në një rrugë tjetër në hyrje të së cilës ka një vendkalim për këmbësorë, duhet ta ngasin mjetin ngadalë dhe t'iu hapin rrugë, madje po të jetë

nevoja edhe duke ndaluar për këtë qëllim, këmbësorëve, që aktualisht po ecin ose bëhen gati të ecin në vendkalim në kushtet e përcaktuara në nenin 20, paragrafi 6, i kësaj Konvente.

(b) Nëse qarkullimi i mjeteve në atë vendkalim nuk rregullohet nga sinjalet e semaforëve ose nga ndonjë nëpunës i autorizuar, shoferët duhet t'i afrohen vendkalimit vetëm me shpejtësi aq të vogël sa që të mos rrezikojnë kalimtarët, që po ecin apo bëhen gati të ecin në vendkalim; nëse del e nevojshme, ata duhet të ndalojnë për t'i lejuar këta këmbësorët të kapërcejnë rrugën.

2. Shoferët, që kanë për qëllim të parakalojnë, në anën që përputhet me drejtimin e qarkullimit, një mjet të transportit publik, që ka ndaluar në stacion, i cili tregohet me anë të tabelave se është i tillë, duhet të ulin shpejtësinë dhe, nëse është e nevojshme, të ndalojnë që t'i lejojnë pasagjerët të hipin ose të zbresin nga ai mjet.

3. Asnjë dispozitë e këtij neni nuk duhet të interpretohet sikur i pengon Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre që:

- të mos kërkojnë nga shoferët e mjeteve që të ndalojnë në të gjitha rastet kur kalimtarët përdorin ose bëhen gati të përdorin vendkalimin për këmbësorë, që tregohet si i tillë me anë të tabelave të qarkullimit rrugor ose me anë të shenjave në xhade, në kushtet e përcaktuara në nenin 20 të kësaj Konvente; ose

- t'i ndalojnë ata që të pengojnë kalimin e këmbësorëve, të cilët po kapërcejnë xhadenë në kryqëzim ose shumë afër tij, edhe nëse në atë pikë nuk ka vendkalim për kalimtarë, që të tregohet se është i tillë me anë të tabelave të qarkullimit rrugor ose me anë të shenjave në xhade.

Neni 22

Ishujt e trafikut në xhade

Pa shkelur dispozitat e nenit 10 të kësaj Konvente, një shofer mund të kalojë në të majtë apo në të djathtë të ishujve të trafikut, të shtyllave dhe të simboleve të tjera të vendosura në xhadenë në të cilën ai po udhëton, përveç rasteve të mëposhtme :

(a) kur ana në të cilën duhet të parakalohet ishulli i trafikut, shtylla apo simboli ka tabelë;

(b) kur ishulli i trafikut, shtylla apo simboli ndodhet në vijën qendrore të një xhadeje me dy kalime; në këtë rast shoferi duhet të qëndrojë nga ana e ishullit të trafikut, të shtyllës apo simbolit, që përkon me drejtimin e qarkullimit.

Neni 23

Pritja dhe parkimi

1. Jashtë zonave urbanistike, mjetet në pritje ose të parkuara dhe kafshët, që kanë ndaluar, duhet të qëndrojnë sa më larg diku tjetër po jo në xhade. Ata nuk duhet të lihen në pjesën e rezervuar për biçikleta ose, përveçse kur legjislacioni i brendshëm i zbatueshëm e lejon, në trotuare ose në anë të rrugës të parashikuara posaçërisht për qarkullimin e këmbësorëve.

2.(a) Kafshët, që kanë ndaluar dhe mjetet në pritje ose të parkuara në xhade duhet të lihen sa më afër buzës së xhadesë. Një shofer nuk duhet të presë ose ta parkojë mjetin e tij në xhade përveçse në krahun e përshtatshëm, për të, në përputhje me drejtimin e qarkullimit; megjithatë, pritja ose parkimi në krahun tjetër duhet të lejohet kur pritja ose parkimi në anë që është në përputhje me drejtimin e qarkullimit, pengohet nga prania e trasesë së shinave. Për më tepër, Palët Kontraktuese apo nën ndarjet e tjera :

(i) Mund të mos e ndalojnë pritjen dhe parkimin në njërin krah apo në krahun tjetër në kushte të caktuara, për shembull, kur pritja në anën që është në përputhje me drejtimin e qarkullimit, pengohet nga tabelat e rrugës;

(ii) në xhadetë me një kalim, mund të autorizojnë pritjen dhe parkimin edhe në krahun tjetër ose në vend që ta autorizojnë këtë në anën që është në përputhje me drejtimin e qarkullimit;

(iii) mund të autorizojnë pritjen dhe parkimin në mes të xhadesë në vende ku janë vendosur shenja të veçanta.

(b) Përveçse kur legjislacioni i brendshëm e parashikon ndryshe, mjetet, përveç biçikletave me dy rrota, motoçikletave të vogla me dy rrota dhe motoçikletave me dy rrota pa kosh, nuk duhet të rrinë në pritje ose të parkohen dyshe në krah të njëri - tjetrit në xhade. Mjetet në pritje ose të parkuara, nëse profili i zonës nuk e lejon ndryshe, duhet të vendosen paralel me buzën e xhadesë.

3. (a) Pritja ose parkimi i një mjeti në xhade duhet të ndalohet:
- (i) në vendkalimet për këmbësorë, në kalimet për biçikletat dhe në kalimet në nivel;
 - (ii) në udhën e tramvajit ose në trasetë hekurudhore në rrugë ose aq afër këtyre traseve sa që të pengojnë lëvizjen e tramvajeve apo të trenave dhe gjithashtu, në vartësi të mundësisë që Palët Kontraktuese apo nën - ndarjet e tyre të parashikojnë ndryshe, në trotuare dhe në pjesët e rrugës të rezervuara për biçikletat;
- (b) Pritja ose parkimi i një mjeti në çdo pikë ku do të përbënte rrezik duhet të ndalohet, në mënyrë më të veçantë:
- (i) përveç hapësirave të tilla që mund të tregohen me anë të shenjave të posaçme, nën mbikalesa dhe në tunele;
 - (ii) në xhade, në afërsi të kreshtave të kodrave dhe në kthesa ku mundësia e shikimit është e pamjaftueshme me qëllim që mjeti të parakalohet në siguri të plotë, duke mbajtur parasysh shpejtësinë e mjeteve në pjesën e rrugës në fjalë;
 - (iii) në një xhade ndanë një shenje gjatësore të rrugës, ku nënparagrafi (b) (ii) i këtij paragrafi nuk zbatohet, por gjerësia e xhadesë midis shenjës dhe mjetit është më pak se 3 m (10 këmbë) dhe shenja është e tillë që mjetet, që i afrohen asaj në të njëjtin krah, ndalohet ta kapërcejnë atë;
- Parkimi një mjeti në xhade duhet të jetë i ndaluar:
- (i) në pikat në afërsi të kalimeve në nivel, të kryqëzimeve dhe të stacioneve të autobuzëve, të trolejbusëve apo të mjeteve, që ecin mbi shina, brenda largësive të parashikuara nga legjislacioni i brendshëm;
 - (ii) përballë hyrjeve të mjeteve në prona;
 - (iii) në çdo pikë, ku mjeti i parkuar do të pengonte afrimin e një mjeti tjetër të parkuar si duhet ose do të pengonte nisjen e këtij mjeti;
 - (iv) në xhadenë qendrore të rrugëve me tri xhade dhe, jashtë zonave urbanistike, në xhadetë e rrugëve të shënuara si rrugë përparësore me anë të tabelave të posaçme; dhe
 - (v) në çdo vend, ku mjeti i parkuar do t'i fshihte tabelat e qarkullimit rrugor apo semaforët nga pamja e përdoruesve të rrugës.
4. Një shofer nuk duhet ta lerë mjetin e tij ose kafshët e tij pa marrë më parë të gjitha masat e përshtatshme për shmangien e ndonjë aksidenti dhe, në rastin e një mjeti të motorizuar, për parandalimin e përdorimit të tij të paautorizuar.
5. Rekomandohet që legjislacioni i brendshëm të parashikojë si më poshtë: çdo mjet i motorizuar, përveç motoçikletave të vogla me dy rrota apo motoçikletave me dy rrota pa kosh, dhe çdo rimorkio, e lidhur apo e palidhur, kur qëndron i palëvizshëm në xhade jashtë një zonë urbanistike duhet t'u japë sinjal shoferëve, që afrohen, në një largësi të mjaftueshme të paktën me anë të një mekanizmi të përshtatshëm, që vendoset në pikën më të përshtatshme për t'iu dhënë atyre paralajmërim të mjaftueshëm paraprak:
- (a) nëse mjeti është i palëvizshëm gjatë natës në xhade në rrethana të tilla që shoferët, të cilët afrohen, nuk mund të kenë dijeni për pengesën që përbën mjeti;
 - (b) nëse shoferi, në raste të tjera, ka qenë i detyruar ta ndalojë mjetin e tij në një vend, ku pritja është e ndaluar.
6. Asgjë në këtë nen nuk duhet të interpretohet sikur i pengon Palët Kontraktuese apo nëndarjet e tyre që të përfshijnë ndalime të tjera për pritjen dhe parkimin.

Neni 24

Hapja e dyerve

Duhet të jetë e ndaluar që të hapet dera e një mjeti, që ajo të lihet e hapur apo të zbritet nga mjeti pa u siguruar më parë se ky veprim nuk mund të rrezikojë përdoruesit e tjerë të rrugës.

Neni 25

Autostradat dhe rrugët e ngjashme

1. Në autostrada dhe, nëse kjo parashikohet nga legjislacioni i brendshëm, në rrugë të veçanta që hyjnë në autostrada dhe rrugë që dalin nga autostradat:

- (a) përdorimi i rrugës duhet të jetë i ndaluar për kalimtarët, kafshët, biçikletat, motoçikletat e

vogla, nëse ato nuk trajtohen si motoçikleta, dhe i të gjitha mjeteve, përveç automjeteve dhe rimorkiove të tyre, dhe për automjetet ose rimorkiot e automjeteve, që nuk janë në gjendje, për shkak të dizenjës së tyre, që në rrugë të sheshtë të arrijnë shpejtësinë e cilësuar nga legjislacioni i brendshëm;

(b) shoferët duhet ta kenë të ndaluar:

(i) t'i lenë mjetet e tyre në pritje ose të parkuara diku tjetër përveç pikave, që mbajnë shenjë e vendeve të parkimit; nëse një mjet është i detyruar të ndalojë, shoferi i tij duhet të përpiqet ta zhvendosë atë nga xhadeja dhe gjithashtu të mos e mbajë fare në buzë të xhadesë dhe, nëse ai nuk është në gjendje ta bëjë këtë, ai duhet të sinjalizojë menjëherë për praninë e mjetit në një largësi të tillë që shoferët që afrohen të paralajmërohen në kohë;

(ii) të bëjnë kthesa të plota, të ecin mbrapsht dhe të ngasin mjetet në brezin qëndror ndarës, duke përfshirë vendkalimet që lidhin dy xhadetë.

2. Shoferët që dalin në autostradë:

(a) nëse rruga që hyn në autostradë nuk vazhdon me ndonjë korsi ku shtohet shpejtësia, duhet t'iu hapin rrugë mjeteve që ecin në autostradë;

(b) nëse ka një korsi ku shtohet shpejtësia, duhet ta përdorin atë dhe, kur të bashkohen me qarkullimin në autostradë, ta bëjnë këtë në përputhje me kërkesat e Nenit 14, paragrafi 1 dhe 3, të kësaj Konvente.

3. Një shofer, që le autostradën, duhet të hyjë në kohë në korsinë e qarkullimit e përshtatshme me daljen e autostradës dhe të hyjë në korsinë ku ngadalësohet shpejtësia, nëse ka, sa më shpejt që të mundet.

4. Për qëllimin e zbatimit të paragrafit 1, 2 dhe 3 të këtij Neni, rrugët e tjera të rezervuara për qarkullimin e automjeteve, të pajisura si të tilla me tabelat e duhura të qarkullimit rrugor dhe që nuk sigurojnë hyrjen apo daljen nga pronat përgjatë tyre, duhet të trajtohen si autostrada.

Neni 26

Rregulla të veçanta të zbatueshme për vargun e njerëzve dhe personave me të meta

1. Duhet të jetë e ndaluar për përdoruesit e rrugës që të ndërpresin në mes kolonat e trupave, rreshtat e fëmijëve të shkollës të shoqëruar nga një person përgjegjës dhe procesioneve të tjera.

2. Personat me të meta, që udhëtojnë në karroca invalidësh, që vihen në lëvizje nga vetë ata ose që lëvizin me shpejtësinë e hapit mund të përdorin trotualet dhe anët e përshtatshme të rrugës.

Neni 27

Rregulla të veçanta të zbatueshme për çiklistët, drejtuesit e motoçikletave të vogla dhe drejtuesit e motoçikletave

1. Pavarësisht nga dispozitat e nenit 10, paragrafi 3, të kësaj Konvente, Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre duhet të jenë të lira të mos i pengojnë çiklistët që të udhëtojnë dy ose më shumë veta në krah të njëri-tjetrit.

2. Duhet të jetë e ndaluar që çiklistët t'i ngasin biçikletat pa e mbajtur timonin të paktën me një dorë, të rimorkiohen nga një mjet tjetër ose të mbajnë, të tërheqin ose të shtyjnë objekte që pengojnë pedalimin e tyre ose rrezikojnë përdoruesit e tjerë të rrugës. Të njëjtat dispozita duhet të zbatohen për drejtuesit e motoçikletave të vogla dhe drejtuesit e motoçikletave; por, përveç kësaj, drejtuesit e motoçikletave të vogla dhe drejtuesit e motoçikletave duhet ta mbajnë timonin me të dy duart përveçse kur sinjalizojnë për manovrimin e përcaktuar në nenin 14, paragrafi 3, të kësaj Konvente.

3. Duhet të jetë e ndaluar që çiklistët dhe drejtuesit e motoçikletave të vogla të mbajnë pasagjerë në mjetin e tyre; sidoqoftë, Palët Kontraktuese ose nën-ndarjet e tyre mund të autorizojnë përjashtime nga kjo dispozitë dhe, në mënyrë të veçantë, të autorizojnë transportin e pasagjerëve në një ndenjësë ose ndenjësë shtojcë me të cilat mund të pajiset mjeti. Drejtuesit e motoçikletave nuk duhet të lejohen të mbajnë pasagjerë përveçse në kosh, nëse kanë, dhe në ndenjësën e pasme shtojcë, nëse kanë, që vendoset prapa drejtuesit.

4. Kur ka pistë për biçikleta, Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre mund t'i ndalojnë çiklistët që të përdorin pjesën tjetër të xhadesë. Në të njëjtat rrethana ata mund të autorizojnë drejtuesit

e motoçikletave të vogla që të përdorin pistën e rezervuar për biçikleta dhe, nëse e shohin me vend, t'i ndalojnë ata që të përdorin pjesën tjetër të xhadesë.

Neni 28

Paralajmërime me dëgjim dhe ndriçim

1. Mekanizmat e paralajmërimit me dëgjim mund të përdoren vetëm:

- (a) për të dhënë paralajmërimin përkatës me qëllim që të shmanget ndonjë aksident;
- (b) jashtë zonave urbanistike, kur është e dëshirueshme për të paralajmëruar një shofer se do të parakalohet.

Tingujt, që lëshojnë mekanizmat e paralajmërimit me dëgjim, nuk duhet të zgjasin më shumë nga ç'është e nevojshme.

2. Shoferët e automjeteve mund të japin paralajmërime me ndriçim të specifikuar në nenin 33, paragrafi 5, të kësaj Konvente, në vend të paralajmërimeve me dëgjim, në periudhën midis muzgut dhe agimit. Ata mund të veprojnë kështu edhe gjatë orëve të ditës për qëllimin e treguar në paragrafin 1 (b) të këtij Neni, nëse kjo është më e përshtatshme në rrethanat mbizotëruese.

3. Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre mund të autorizojnë përdorimin e paralajmërimeve me ndriçim edhe në zonat urbanistike për qëllimin, që i referohet në paragrafin 1(b) të këtij neni.

Neni 29

Mjetet që lëvizin mbi shina

1. Kur hekurudha kalon në xhade, çdo përdorues i rrugës, me afrimin e një tramvaji ose mjeti tjetër që ecën mbi shina, duhet të largohet nga traseja sa më shpejt që të jetë e mundur me qëllim që të lerë të kalojmjetit, që lëviz mbi shina.

2. Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre mund të miratojnë rregulla të veçanta, që ndryshojnë me ato të përcaktuara në këtë Kapitull, për lëvizjen në rrugë të mjeteve, që lëvizin mbi shina, dhe për kalimin ose parakalimin e këtyre mjeteve. Sidoqoftë, Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre mund të mos miratojnë dispozita, që bien ndesh me ato të nenit 18, paragrafi 7, të kësaj Konvente.

Neni 30

Ngarkimi i mjeteve

1. Nëse për një mjet përcaktohet një peshë maksimale e lejueshme, pesha e ngarkuar në mjet kurrë nuk duhet ta kalojë peshën maksimale të lejueshme.

2. Çdo ngarkesë në mjet duhet të rregullohet dhe, nëse është e nevojshme, të sistemohet në mënyrë të tillë që:

(a) të mos rrezikojë personat ose të mos i shkaktojë dëme pronës publike ose private, në mënyrë më të posaçme duke rimorkuar ose duke rënë në rrugë;

(b) të mos pengojë pamjen e shoferit ose të mos dëmtojë stabilitetin apo drejtimin e mjetit;

(c) të mos shkaktojë zhurma, të mos krijojë pluhur apo ndonjë gjë tjetër të bezdisshme, që mund të shmanget;

(d) të mos mbulojë dritat, duke përfshirë stopat dhe treguesit e drejtimit, reflektorët e reflektimit, targat dhe shenjën dalluese të Shtetit të regjistrimit me të cilat duhet të jetë i pajisur mjeti në bazë të kësaj Konvente ose në bazë të legjislacionit të brendshëm, ose të mos mbulojë shenjat që jepen me anë të krahëve në përputhje me nenin 14, paragrafi 3, ose neni 17, paragrafi 2, të kësaj Konvente.

3. Të gjithë pajisjet shtesë si kablo, zinxhirë dhe litarë, që përdoren për të siguruar ose mbrojtur ngarkesën, duhet të shtrëngohen fort përreth ngarkesës dhe të lidhen mirë. Të gjitha pajisjet shtesë, që përdoren për të mbrojtur ngarkesën, duhet të plotësojnë kërkesat e përcaktuara për ngarkesat në paragrafin 2 të këtij Neni.

4. Ngarkesat që dalin jashtë pjesës ballore, të prapme ose jashtë anëve të mjetit duhet të pajisen me tabela të qarta në të gjitha rastet, kur kjo pjesë e dalë e ngarkesës mund të mos vërehet nga shoferët e mjeteve të tjera; gjatë natës duhet të përdoren një dritë e bardhë dhe një mekanizëm i bardhë

reflektues për këtë shenjë në pjesën e përparme dhe një dritë e kuqe dhe një mekanizëm i kuq reflektues në pjesën e pasme. Në mënyrë të veçantë, në mjetet e motorizuara:

(a) ngarkesat që dalin më shumë se një metër (3 këmbë 4 inc) përtej pjesës ballore ose fundore të mjetit gjithmonë duhet të pajisen me tabela;

(b) ngarkesat, që dalin anash përtej buzëve anësore të mjetit në mënyrë të tillë që buza e tyre e jashtme anësore nuk është më shumë se 0.40 m (16 inc) nga buza e jashtme e dritës pozicioni i përparmë (anësor) së mjetit, duhet të pajisen me tabelë në pjesën e përparme gjatë natës, dhe ngarkesat që dalin në mënyrë të tillë, që buza e tyre e jashtme anësore nuk është më shumë se 0.40 m (16 inc) nga buza e jashtme e dritës së kuqe pozicioni i pasmë (anësor) të mjetit duhet gjithashtu të pajisen me një tabelë në pjesën e pasme gjatë natës.

5. Asgjë në paragrafin e 4 të këtij neni nuk duhet të interpretohet sikur i pengon Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre që të ndalojnë, kufizojnë ose të kërkojnë autorizim të veçantë për pjesët e dala të ngarkesave siç iu referohet në paragrafin 4 më sipër.

Neni 31

Sjellja në rast aksidenti

1. Pa shkelur dispozitat e legjislacionit të brendshëm në lidhje me detyrimin për të ndihmuar të dëmtuarit, çdo shofer ose përdorues tjetër i rrugës i përfshirë në një aksident rrugor:

(a) duhet të ndalojë sa më shpejt që të jetë mundet pa shkaktuar një rrezik tjetër për qarkullimin;

(b) duhet të përpiqet të sigurojë siguri të qarkullimit në vendin e aksidentit dhe, nëse ndokush ka vdekur ose është plagosur rëndë në aksident, të parandalojë, për aq kohë sa një veprim i tillë nuk dëmton në sigurinë e qarkullimit, çdo ndryshim të kushteve në vendin e aksidentit, duke përfshirë zhdukjen e gjurmëve, që mund të jenë të dobishme për përcaktimin e përgjegjësisë;

(c) nëse kjo kërkohet nga persona të tjerë të përfshirë në aksident, duhet t'iu thotë atyre se kush është;

(d) nëse një person është plagosur ose vrarë në aksident, duhet të njoftojë policinë dhe të mos largohet nga vendi i ngjarjes ose të kthehet aty dhe të presë atje deri sa të mbërrijë policia, në qoftë se ai nuk është autorizuar nga policia që të largohet ose nuk është nevoja të ndihmojë të plagosurin apo të marrë ndihmë vetë.

2. Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre, në bazë të legjislacionit të tyre të brendshëm, mund të mos e kërkojnë vendosjen e dispozitës së paragrafit 1 (d) të këtij Neni në rastet kur nuk është shkaktuar ndonjë dëmtim serioz dhe askush nga personat në fjalë nuk kërkon që të njoftohet policia.

Neni 32

Ndriçimi: kërkesa të përgjithshme

1. Në kuptimin e këtij Neni, “natë” nënkupton periudhën midis muzgut dhe agimit, si edhe periudha të tjera kur mundësia e shikimit është e pamjaftueshme për shkak, për shembull, të mjegullës, reshjeve të borës, shiut të madh ose kalimit në tunel.

2. Gjatë natës:

(a) çdo mjet i motorizuar në rrugë, përveç motoçikletave të vogla ose motoçikletave me dy rrota pa kosh, duhet të ketë jo më pak se dy drita të bardha ose të verdha përzgjedhëse në pjesën e përparme dhe një numër çift dritash të kuqe në pjesën e prapme në përputhje me dispozitat për automjetet, që jepen në Shtojcën 5, paragrafi 23 dhe 24; por legjislacioni i brendshëm mund të lejojë drita në ngjyrë qelibari pozicioni i përparmë (anësor). Dispozitat e këtij nën-paragrafi duhet të zbatohen për kombinimet e një automjeti me një ose më shumë rimorkio dhe, në këtë rast, dritat e kuqe duhet të vendosen në pjesën e prapme të rimorkios më të fundit; rimorkiot për të cilat zbatohen dispozitat e Shtojcës 5, paragrafi 30, të kësaj Konvente, duhet të kenë pjesën ballore të dyja dritat e bardha me të cilat kërkohet që të jenë të pajisura, në përputhje me dispozitat e paragrafit 30 në fjalë.

(b) Çdo mjet ose kombinim mjeteesh për të cilët nuk zbatohen dispozitat e nën-paragrafit (a) të këtij paragrafi, kur janë në rrugë, duhet të tregojnë të paktën një dritë të bardhë ose të verdhë përzgjedhëse në pjesën e përparme dhe të paktën një dritë të kuqe në pjesën e pasme; kur ka vetëm një dritë në pjesën e përparme ose vetëm një dritë në pjesën e pasme, drita duhet të vendoset në pjesën

qëndrore të mjetit ose në anën që është e kundërt me atë, që përkon me drejtimin e qarkullimit, në rastin e mjeteve që tërhiqen nga kafshë dhe të karrocave të dorës, mekanizmin që lëshon këto drita mund ta mbajë shoferi ose një shoqërues që ecën në anën e sipërpërmedur të mjetit.

3. Dritat e specifikuar në paragrafin 2, të këtij Neni duhet të jenë të tilla që të sigurojnë se prania e mjetit të tregohet qartë për përdoruesit e tjerë të rrugës; drita e përparme dhe drita e pasme nuk duhet të gjenerojnë nga e njëjta llampë ose nga i njëjti mekanizëm nëse karakteristikat e mjetit dhe, në mënyrë të veçantë, gjatësia e tij e vogël nuk janë të tilla që kjo kërkesë të mund të plotësohet në këto kushte.

4. (a) Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 2 të këtij Neni:

(i) dispozitat e atij paragrafi nuk duhet të zbatohen për mjete në pritje ose të parkuara në një rrugë që është aq e ndriçuar sa që mjetet shquhen qartë në një largësi të mjaftueshme;

(ii) mjetet e motorrizuara, që nuk i kalojnë 6 m (20 këmbë) në gjatësi dhe 2 m (6 këmbë 6 inc) në gjerësi dhe tek të cilat nuk është lidhur asnjë mjet, kur janë në pritje ose të parkuara në një rrugë në një zonë urbanistike, duhet të tregojnë vetëm një dritë të vendosur në atë anë të mjetit që është më larg nga buza e xhadesë përgjatë të cilës mjeti qëndron në pritje ose është parkuar; kjo dritë duhet të jetë e bardhë ose ngjyrë qelibari drejt pjesës së përparme dhe e kuqe ose në ngjyrë qelibari drejt pjesës së pasme;

(iii) dispozitat e paragrafit 2 (b) të këtij Neni nuk duhet të zbatohen për biçikletat me dy rrota, për motoçikletat e vogla me dy rrota ose për motoçikletat me dy rrota pa kosh, që nuk janë të pajisura me bateri dhe janë në pritje ose të parkuara në buzën e skajshme të xhadesë në një zonë urbanistike;

(b) për më tepër, legjislacioni i brendshëm mund të parashikojë përjashtime nga dispozitat e këtij neni në favor të:

(i) mjeteve në pritje ose të parkuara në zona të veçanta larg xhadesë;

(ii) mjeteve në pritje ose të parkuara në rrugë banimi, ku ka qarkullim shumë të vogël.

5. Në asnjë rast mjeti nuk duhet të tregojë drita të kuqe, drita të kuqe reflektuese ose materiale të kuqe reflektuese drejt pjesës së përparme, apo drita të bardha ose mekanizma të verdhë përzgjedhëse, mekanizma të bardhë ose drita të verdha përzgjedhëse reflektuese ose materiale të bardha ose materiale të verdha përzgjedhëse reflektuese drejt pjesës së pasme; kjo dispozitë nuk duhet të zbatohet për përdorimin e dritave të bardha ose të verdha të përzgjedhura, që përdoren për ecje mbrapsht, as për pasqyrimin e numrave ose gërmave në ngjyrë të çelët të targës së pasme, të tabelave dalluese ose shenjave të tjera dalluese të parashikuara nga legjislacioni i brendshëm, as për pasqyrimin e sfondit të çelët të këtyre targave ose tabelave, as për rrotullimin apo ndezjen e fikjen e dritave të kuqe të mjeteve të caktuara përparësore.

6. Palët Kontraktuese ose nëndarjet e tyre, në masën që e gjykojnë të mundshme pa dëmtuar sigurinë e qarkullimit mund të lejojnë delegimet në legjislacionin e tyre të brendshëm të dispozitave të këtij Neni në favor të:

(a) mjeteve të tërhequra nga kafshët dhe karrocave të dorës;

(b) mjeteve të një forme apo lloji të veçantë ose që përdoren për qëllime të veçanta në kushte të veçanta.

7. Asgjë në këtë Konventë nuk duhet të interpretohet sikur e pengon legjislacionin e brendshëm që të kërkojë nga grupe kalimtarësh të drejtuar nga një person përgjegjës ose që formojnë një procesion, dhe nga drejtuesit e bagëtive, që ecin njësh ose në kope ose në tufë, ose të kafshëve për tërheqje, për tufa apo kalërim, të tregojnë, kur ecin përgjatë xhadesë në rrethanat e përcaktuara në paragrafin 2 (b) të këtij Neni, një mekanizëm reflektues apo një dritë; drita e reflektuar apo e emetuar në këtë rast duhet të jetë e bardhë ose e verdhë përzgjedhëse në pjesën e përparme dhe e kuqe në pjesën e pasme, ose në ngjyrë qelibari në të dy drejtimet.

Neni 33

Ndriçimi: rregullat për përdorimin e dritave të specifikuar në shtojcën 5

1. Shoferi i një mjeti të pajisur me drita të gjata, me drita të shkurtra ose drita qëndrimi, siç përcaktohen në Shtojcën 5 të kësaj Konvente, duhet t'i përdorë dritat në fjalë në këto kushte kur mjeti, sipas nenit 32 të kësaj Konvente, kërkohet që të tregojë të paktën një ose dy drita të bardha ose të verdha përzgjedhëse në pjesën e përparme;

(a) dritat e gjata nuk duhet të ndizen në zona urbanistike, ku rruga ka ndriçim të mjaftueshëm, as jashtë zonave urbanistike, ku xhadeja është e ndriçuar vazhdimisht dhe ndriçimi është i mjaftueshëm që shoferi të mund të shohë qartë në një largësi të mjaftueshme, as kur mjeti është në pritje;

(b) në vartësi nga legjislacioni vendas, që autorizon përdorimin e dritave të gjata, gjatë orëve të ditës kur mundësia e shikimit është e pamjaftueshme, për shembull, për shkak të mjegullës, të rreshjeve të dëborës, të shiut të madh ose kalimit në tunel, dritat e gjata nuk duhet të ndizen ose përdorimi i tyre duhet të rregullohet në mënyrë të tillë që të mos verbojnë të tjerët:

(i) kur një shofer bëhet gati të kalojë një mjet tjetër; dritat, nëse përdoren, në këtë rast duhet të fiken ose përdorimi i tyre duhet të rregullohet në mënyrë të tillë që mos verbojnë të tjerët deri në një largësi të mjaftueshme me qëllim që shoferi i mjetit tjetër të vazhdojë rrugën pa vështirësi dhe pa rrezik;

(ii) kur një mjet ndjek nga afër një tjetër; sidoqoftë, dritat e gjata mund të përdoren në përputhje me dispozitat e paragrafit 5 të këtij Neni për të paralajmëruar synimin për parakalim, siç e parashikon Neni 28 i kësaj Konvente;

(iii) në ndonjë rrethanë tjetër në të cilën është e nevojshme që të shmanget verbimi i përdoruesve të tjerë të rrugës ose i përdoruesve të një lumi/kanali të lundrueshëm ose të hekurudhës, që shkon përgjatë rrugës;

(c) në vartësi nga dispozitat e nënparagrafit (d) të këtij paragrafi, dritat e shkurtra duhet të ndizen kur përdorimi i dritave të gjata ndalohet nga dispozitat e nënparagrafit (a) dhe (b) më sipër dhe mund të përdoren në vend të dritave të gjata, kur dritat e shkurtra janë të mjaftueshme që shoferi të mund të shohë qartë në një largësi të mjaftueshme dhe që përdoruesit e tjerë të rrugës të mund ta shohin mjetin në një largësi të madhe;

(d) dritat për qëndrim duhet të përdoren së bashku me dritat e gjata, dritat e shkurtra ose dritat për mjegull. Ato mund të përdoren vetëm kur mjeti është në pritje ose i parkuar ose kur në rrugë, përve autostradave dhe rrugëve të cilave iu referohet në nenin 25, paragrafi 4, të kësaj Konvente, kushtet e dritës janë të tilla që shoferi mund të shohë qartë në një largësi të mjaftueshme dhe përdoruesit e tjerë të rrugës mund ta shohin mjetin në një largësi të madhe.

2. Një mjet i pajisur me drita për mjegull, siç përcaktohet në Shtojcën 5 të kësaj Konvente, duhet të përdorë dritat në fjalë vetëm në rast mjegulle, rreshje bore apo në shi të madh. Pavarsisht nga dispozitat e paragrafit 1 (c) të këtij Neni, përdorimi i dritave për mjegull në kohë të tillë duhet të zëvendësojë përdorimin e dritave të shkurtra, ndonëse legjislacioni i brendshëm në këtë rast mund të autorizojë përdorimin e menjëhershëm të dritave për mjegull dhe dritave të shkurtra.

3. Pavarsisht nga dispozitat e paragrafit 2 të këtij Neni, legjislacioni i brendshëm mund të lejojë që dritat për mjegull të përdoren në rrugë të ngushta, me kthesa edhe në mungesë të mjegullës, të rreshjeve të borës apo të shiut të madh.

4. Asgjë në këtë Konventë nuk duhet të interpretohet sikur e pengon legjislacionin e brendshëm të mos e bëjë të detyrueshme për shoferët përdorimin e dritave të shkurtra në zona urbanistike.

5. Paralajmërimi me ndriçim, që i referohet në nenin 28, paragrafi 2, duhet të konsistojë në ndezjen e dritave të shkurtra me ndërprerje në intervale të shkurtra ose në ndezjen e dritave të gjata me ndërprerje ose në ndezjen e dritave të shkurtra dhe dritave të gjata, në mënyrë të alternuar, në intervale të shkurtra.

Neni 34 Përfundim

1. Kur paralajmërohet për afrimin e një mjeti, që ka përparësi, me anë të mekanizmave të veçanta të ndriçimit dhe dëgjimit, çdo përdorues i rrugës duhet ta lerë kalimin të lirë që ai të kalojë në xhade dhe, po të jetë e nevojshme, të ndalojë.

2. Legjislacioni i brendshëm mund të parashikojë që shoferët e mjeteve përparësore, kur paralajmërimi për lëvizjen e tyre jepet nga mekanizmat e veçanta paralajmëruese të mjetit, dhe me kusht që ata të mos rrezikojnë përdoruesit e tjerë të rrugës, nuk duhet të jenë të detyruar të veprojnë në përputhje me të gjithë ose ndonjë nga dispozitat e këtij Kapitulli II, përveç atyre të Neni 6, paragrafi 2.

3. Legjislacioni i brendshëm mund të përcaktojë deri në çfarë mase personat që punojnë për ndërtimin, riparimin ose mirëmbajtjen e rrugës, duke përfshirë shoferët e pajisjeve që përdoren për këto punë, nuk duhet të jenë të detyruar, me kusht që të marrin masat e nevojshme, të respektojnë dispozitat e këtij Kapitulli II gjatë punës së tyre.

4. Për qëllimin e parakalimit ose kalimit të pajisjeve që i referohet në paragrafin 3 të këtij Neni, kur ato punojnë në rrugë, shoferët e mjeteve të tjera, në masën e nevojshme dhe me kusht që ata të marrin të gjitha masat e përshtatshme, mund të mos i respektojnë kërkesat e nenit 11 dhe 12 të kësaj Konvente.

KAPITULLI II KUSHTET PËR PRANIMIN E AUTOMJETEVE DHE RIMORKIOVE NË QARKULLIMIN NDËRKOMBËTAR

Neni 35 Regjistrimi

1. a) Për të gëzuar të drejtën e përfitimit nga kjo Konventë, çdo automjet në qarkullimin ndërkombëtar dhe çdo rimorkio, përveç rimorkiove të lehta të lidhura me një automjet, duhet të regjistrohen nga një Palë Kontraktuese ose një nëndarje e saj dhe shoferi i automjetit duhet të ketë një certifikatë të vlefshme të këtij regjistrimi të lëshuar ose nga një autoritet kompetent i kësaj Pale Kontraktuese ose nëndarjes së saj, ose në emër të dhe me autorizimin e kësaj Pale Kontraktuese ose nëndarjes së saj, nga një shoqatë që ka autorizim të posaçëm për këtë qëllim nga një Palë Kontraktuese ose nën-ndarja e saj. Kjo certifikatë, që do të njihet si certifikatë regjistrimi, duhet të ketë të paktën të dhënat e mëposhtme:

numrin e serisë, që do të njihet si numri i regjistrimit, i renditur në mënyrën e treguar në Shtojcën 2 të kësaj Konvente;

datën e regjistrimit të parë të mjetit;

emrin e plotë dhe adresën e shtëpisë të mbajtësit të certifikatës;

emrin ose markën e prodhuesit të mjetit;

numrin e serisë të shasisë (prodhimin e prodhuesit ose numrin e serisë);

në rastin e një mjeti, që do të përdoret për transport mallrash, peshën maksimale të lejueshme;

periudhën e vlefshmërisë, nëse nuk është e pakufizuar.

Të dhënat, që shënohen në certifikatë, duhet ose të jenë të shkruara vetëm me shkronja latine ose me të ashtuquajturin shtypshkrim kursiv anglez, ose të përsëriten në atë formë.

(b) Sidoqoftë Palët Kontraktuese ose nën-ndarjet e tyre mund të vendosin që në certifikatat e lëshuara në territoret e tyre në vend të datës së regjistrimit të parë të shënohet viti i prodhimit.

2. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 1 të këtij neni, një mjet me rimorkio, që nuk ndahet kur ndodhet në qarkullimin ndërkombëtar, duhet të ketë të drejtën e përfitimit nga dispozitat e kësaj Konvente edhe sikur të ketë vetëm një regjistrim të vetëm dhe një certifikatë të vetme për mjetin tërheqës dhe gjysmë-rimorkion, nga e cila ai përbëhet.

3. Asgjë në këtë Konventë nuk duhet interpretuar sikur kufizon të drejtën e Palëve Kontraktuese apo të nëndarjeve të tyre për të kërkuar, në rastin e një mjeti në qarkullimin ndërkombëtar që nuk është i regjistruar në emrin e personit që udhëton në të, dëshmi të së drejtës së shoferit për të zotëruar mjetin.

4. Rekomandohet që Palët Kontraktuese të krijojnë, nëse nuk e kanë bërë këtë akoma, një servis përgjegjës për të mbajtur në nivel kombëtar apo rajonal një procesverbal të automjeteve, që vihen në përdorim, dhe, për çdo mjet, një procesverbal të centralizuar të të dhënave, që shënohen në çdo certifikatë regjistrimi.

Neni 36 Targa

1. Çdo automjet në qarkullimin ndërkombëtar duhet të tregojë targën e vet në pjesën e përparme dhe në pjesën e pasme; por motoçikletat kërkohet që ta kenë këtë targë vetëm në pjesën e

pasme.

2. Çdo rimorkio e regjistruar në qarkullimin ndërkombëtar duhet ta ketë targën e vet në pjesën e pasme. Kur një automjet tërheq një ose më shumë rimorkio, rimorkioja e vetme ose rimorkioja e fundit, nëse nuk janë të regjistruara, duhet ta mbajnë targën e mjetit tërheqës.

3. Përbërja e targës, që i referohet në këtë Nen, dhe mënyra e vendosjes së saj duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Shtojcës 2 të kësaj Konvente.

Neni 37

Shenja dalluese e shtetit të regjistrimit

1. Çdo automjet në qarkullimin ndërkombëtar duhet të vendosë në pjesën e pasme, përveç targës së vet, një shenjë dalluese të Shtetit ku është regjistruar.²

2. Çdo rimorkio e lidhur me një automjet dhe që, në bazë të nenit 36 të kësaj Konvente, kërkohet të vendosë në pjesën e pasme një targë, në pjesën e pasme duhet të vendosë edhe shenjën dalluese të Shtetit që ka dhënë targën. Dispozitat e këtij paragrafi duhet të zbatohen edhe nëse rimorkioja është regjistruar në një Shtet të ndryshëm nga Shteti i regjistrimit të automjetit tek i cili ajo është lidhur; nëse rimorkioja nuk është regjistruar, ajo duhet të ketë në pjesën e pasme shenjën dalluese të Shtetit të regjistrimit të mjetit tërheqës, përveçse kur udhëton në atë Shtet.

3. Përbërja e shenjës dalluese, që i referohet në këtë nen, dhe mënyra e vendosjes së saj duhet të përputhen me kërkesat e Shtojcës 3 të kësaj Konvente.

Neni 38

Shenja identifikimi

Çdo automjet dhe çdo rimorkio në qarkullimin ndërkombëtar duhet të kenë shenjat e identifikimit të specifikuara në Shtojcën 4 të kësaj Konvente.

Neni 39

Kërkesa teknike

Çdo automjet, çdo rimorkio dhe çdo kombinim mjeteve në qarkullimin ndërkombëtar duhet të plotësojë dispozitat e Shtojcës 5 të kësaj Konvente. Ai gjithashtu duhet të jetë në gjendje të mirë pune.

Neni 40

Dispozitë e përkohshme

Për një periudhë dhjetëvjeçare qysh nga hyrja në fuqi e kësaj Konvente në përputhje me nenin 47, paragrafi 1, rimorkiot në qarkullimin ndërkombëtar, cilado qoftë pesha e tyre maksimale e lejueshme, duhet të kenë të drejtën e përfitimit nga dispozitat e kësaj Konvente, edhe sikur të mos jenë të regjistruara.

KAPITULLI IV

SHOFERËT E AUTOMJETEVE

Neni 41

Vlefshmëria e lejeve për drejtimin e mjeteve

1. Palët kontraktuese duhet të njohin:

(a) çdo leje e brendshme e hartuar në gjuhët e tyre kombëtare ose në njërën prej gjuhëve të tyre kombëtare ose, nëse nuk është hartuar në një gjuhë të tillë, të shoqëruar nga një përkthim i vërtetuar;

² Shih shënimin 1 në fund të faqes tek Shtojca 3 në f.52.

(b) çdo leje e brendshme, që është në përputhje me dispozitat e Shtojcës 6 të kësaj Konvente; dhe

(c) çdo leje ndërkombëtare, që është në përputhje me dispozitat e shtojcës 7 të kësaj Konvente si të vlefshme për drejtimin në territoret e tyre të mjeteve të grupuara në kategoritë e përcaktuara në leje, me kusht që leja të jetë ende e vlefshme dhe të jetë lëshuar nga një tjetër Palë Kontraktuese ose nëndarja e saj ose nga një shoqatë e autorizuar posaçërisht nga kjo Palë tjetër Kontraktuese. Dispozitat e këtij paragrafi nuk vlejnë për lejet për ata, që mësojnë të ngasin makinën.

2. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit të mësipërm:

(a) kur vlefshmëria e lejes së drejtimit të mjetit i nënshtrohet me anë të një miratimi të veçantë kushtit se mbajtësi i saj duhet të mbajë veshur disa pajisje të caktuara ose se mjeti duhet të pajiset në një mënyrë të caktuar që të marrë parasysh paafësinë e shoferit, leja nuk duhet të njihet si e vlefshme nëse këto kushte nuk respektohen;

(b) Palët Kontraktuese mund të mos pranojnë të njohin vlefshmërinë në territoret e tyre të lejeve të drejtimit të mjeteve, që mbahen nga persona nën moshën tetëmbëdhjetëvjeçare;

(c) Palët Kontraktuese mund të mos pranojnë të njohin vlefshmërinë në territoret e tyre, për drejtimin e automjeteve ose kombinimeve të mjeteve të kategorive C, D dhe E, që iu referohet në Shtojcat 6 dhe 7 të kësaj Konvente, të lejeve të drejtimit të mjeteve, që mbahen nga persona nën moshën njëzetënjëvjeçare.

3. Palët Kontraktuese marrin përsipër të miratojnë masa të tilla, që mund të jenë të nevojshme për të siguruar, që lejet kombëtare dhe ndërkombëtare të drejtimit të mjeteve, që iu referohet në nënparagrafet 1 (a), (b) dhe (c) të këtij neni, të mos lëshohen në territoret e tyre pa një garanci të arsyeshme të aftësisë së shoferit dhe gjendjes së tij të mirë fizike.

4. Për qëllimin e zbatimit të paragrafit 1 dhe të nënparagrafit 2 (c) të këtij Neni:

(a) një automjet i kategorisë B, që i referohet në Shtojcat 6 dhe 7 të kësaj Konvente, mund të lidhet me një rimorkio të lehtë; gjithashtu ai mund të lidhet me një rimorkio pesha maksimale e lejueshme e të cilit i kalon 750 kg (1.650 lb), por nuk e kalon peshën pa ngarkesë të automjetit, nëse peshat e kombinuara maksimale të lejueshme të mjeteve të lidhura në këtë mënyrë nuk i kalojnë 3.500 kg (7.700 lb);

(b) një automjet i kategorisë C ose i kategorisë D, që i referohet në Shtojcat 6 dhe 7 të kësaj Konvente, mund të lidhet me një rimorkio të lehtë, kombinim i përfutur ky që vazhdon t'i përkasë përsëri kategorisë C ose kategorisë D.

5. Leja ndërkombëtare duhet t'i lëshohet vetëm atij, që ka një leje kombëtare, për lëshimin e të cilës janë plotësuar kushtet minimale të përcaktuara në këtë Konventë. Ajo nuk duhet të jetë e vlefshme pas skadimit të afatit të lejes korresponduese kombëtare, numri i të cilës duhet të shënohet në lejen ndërkombëtare.

6. Dispozitat e këtij Neni nuk kërkojnë nga Palët Kontraktuese:

(a) që të njohin vlefshmërinë e lejeve kombëtare ose ndërkombëtare lëshuar në territorin e një Pale tjetër Kontraktuese personave, të cilët e kanë pasur vendbanimin e tyre normal në territoret e tyre në kohën e këtij lëshimi ose vendbanimi normal i të cilëve është transferuar në territoret e tyre qysh nga ky lëshim; ose

(b) që të njohin vlefshmërinë e lejeve, të lëshuara si më sipër shoferëve vendbanimi normal i të cilëve në kohën e këtij lëshimi nuk ka qenë në territorin në të cilin është lëshuar leja ose të cilët qysh nga koha kur është lëshuar kjo leje e kanë transferuar vendbanimin e tyre në një territor tjetër.

Neni 42

Pezullimi i vlefshmërisë së lejeve të drejtimit të mjeteve

1. Palët Kontraktuese ose nën-ndarjet e tyre mund t'ia heqin një shoferi të drejtën për të përdorur lejen e tij kombëtare ose ndërkombëtare të drejtimit të mjeteve në territoret e tyre, nëse në territoret e tyre ai bën një thyerje të rregulloreve, që, në bazë të legjislacioneve të tyre, e bën atë përgjegjës për konfiskimin e lejes së tij. Në një rast të tillë autoriteti kompetent i Palës Kontraktuese ose nën-ndarjes së saj, që heq të drejtën e përdorimit të lejes:

(a) mund ta tërheqë dhe ta mbajë lejen deri sa të skadojë afati i tërheqjes së përdorimit ose deri sa mbajtësi të largohet nga territori i saj, cilado qoftë më e shpejta;

(b) mund të njoftojë për tërheqjen e të drejtës për të përdorur lejen, autoritetin nga i cili ose në

emër të të cilit është lëshuar leja;

(c) në rastin e një leje ndërkombëtare, mund të shënojë në hapësirën e rezervuar për këtë qëllim një miratim që leja nuk është më e vlefshme në territorin e vet;

(d) kur nuk ka zbatuar procedurën për të cilën është bërë dispozita në paragrafin (a) të këtij paragrafi, mund të plotësojë komunikimin, që i referohet në nënparagrafin (b) duke i kërkuar autoritetit, që ka lëshuar lejen ose në emër të të cilit është lëshuar leja, të njoftojë personin në fjalë për vendimin e marrë në lidhje me të.

2. Palët Kontraktuese duhet të përpiqen të njoftojnë personat në fjalë për vendimet, që iu janë komunikuar atyre në përputhje me procedurën e parashikuar në paragrafin 1 (d) të këtij Neni.

3. Asgjë në këtë Konventë nuk duhet të interpretohet sikur i pengon Palët Kontraktuese ose nën-ndarjet e tyre që të mos lejojnë një shofer, që mban një leje kombëtare ose ndërkombëtare të drejtimit të mjetit, të mos ngasë makinën, nëse është e qartë ose e provuar se gjendja e tij është e tillë që ai nuk është në gjendje ta drejtojë mjetin në mënyrë të sigurt ose nëse atij i është hequr e drejta për të drejtuar mjetin në Shtetin kur ai ka venbanimin e tij normal.

Neni 43

Dispozita të përkohshme

Lejet ndërkombëtare të drejtimit të mjeteve, që janë në përputhje me dispozitat e Konventës për Qarkullimin Rrugor, bërë në Gjenevë më 19 Shtator 1949, dhe që janë lëshuar brenda një periudhe pesëvjeçare nga data e hyrjes në fuqi të kësaj Konvente në përputhje me nenin 47, paragrafi 1 i saj, duhet të kenë, për qëllimet e nenit 41 dhe 42 të kësaj Konvente, të njëjtin trajtim si edhe lejet ndërkombëtare të drejtimit të mjeteve, që parashikon kjo Konventë.

KAPITULLI V

KUSHTET PËR PRANIMIN E BIÇIKLETAVE DHE MOTOÇIKLETAVE TË VOGLA NË QARKULLIMIN NDËRKOMBËTAR

Neni 44

1. Në qarkullimin ndërkombëtar biçikletat pa motor:

(a) duhet të ketë një frenë efikase;

(b) duhet të jenë të pajisura me një zile, që të mund të dëgjohet në një largësi të mjaftueshme, dhe nuk duhet të kenë mekanizma të tjerë të paralajmërimit me anë të dëgjimit;

(c) duhet të jenë të pajisura me një mekanizëm të kuq reflektimi në pjesën e pasme dhe me mekanizma të tilla që biçikleta të mund të tregojë një dritë të bardhë ose të verdhë të përzgjedhur në pjesën e përparme dhe një dritë të kuqe në pjesën e pasme.

2. Në territorin e Palëve Kontraktuese, që, në përputhje me nenin 54, paragrafi 2, të kësaj Konvente, nuk kanë deklaruar se ato i trajtojnë motoçikletat e vogla si motoçikleta, në qarkullimin ndërkombëtar motoçikletat e vogla:

(a) duhet të kenë dy frena të pavarura;

(b) duhet të jenë të pajisura me një zile ose ndonjë mekanizëm tjetër për paralajmërimin me anë të dëgjimit, që të mund të dëgjohet në një largësi të mjaftueshme;

(c) duhet të jenë të pajisura me një marmitë të efektshme;

(d) duhet të jenë të pajisura në mënyrë të tillë që të mund të tregojnë një dritë të bardhë ose të verdhë të përzgjedhur në pjesën e përparme dhe një dritë të kuqe dhe një reflektor të kuq të reflektimit në pjesën e pasme;

(e) duhet të tregojnë shenjën e identifikimit të specifikuar në Shtojcën 4 të kësaj Konvente.

3. Në territoret e Palëve Kontraktuese, që, në përputhje me nenin 54, paragrafi 2, të kësaj Konvente, kanë deklaruar se ato i trajtojnë motoçikletat e vogla si motoçikleta, kushtet që duhet të përmbushin motoçikletat e vogla me qëllim që të pranohen në qarkullimin ndërkombëtar duhet të jenë ato që parashikohen për motoçikletat në Shtojcën 5 të kësaj Konvente.

³ Kombet e Bashkuara, "Seria e Traktateve", vol.125, f.3.

KAPITULLI VI DISPOZITAT PËRFUNDIMTARE

Neni 45

1. Kjo Konventë duhet të jetë e hapur në selinë e Kombeve të Bashkuara, Nju York, deri më 31 Dhjetor 1969 për nënshkrim nga të gjitha shtetet, Anëtare të Kombeve të Bashkuara ose të të ndonjëres prej agjencive të specializuara ose të Agjencisë Ndërkombëtare për Energjinë Bërthamore ose Palë në Statutin e Gjykatës Ndërkombëtare të Drejtësisë, si edhe nga çdo Shtet tjetër i ftuar nga Asambleja e Përgjithshme e Kombeve të Bashkuara për t'u bërë Palë në Konventë.

2. Kjo Konventë i nënshtrohet ratifikimit. Dokumentet e ratifikimit duhet të depozitohen pranë Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara.

3. Kjo Konventë duhet të qëndrojë e hapur për pranim nga çdonjëri prej Shteteve, që i referohet në paragrafin 1 të këtij Neni. Dokumentet e pranimi duhet të depozitohen pranë Sekretarit të Përgjithshëm.

4. Me nënshkrimin e kësaj Konvente ose me depozitim të dokumenteve të saj të ratifikimit ose të pranimi, çdo Shtet duhet të njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm për shenjën dalluese që ka zgjedhur për t'u vendosur në qarkullimin e përgjithshëm në mjetet e regjistruara nga ai, në përputhje në Shtojcën 3, të kësaj Konvente. Me anë të një njoftimi tjetër drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm, çdo Shtet mund të ndryshojë shenjën dalluese, që kishte zgjedhur më parë.

Neni 46

1. Çdo Shtet, në kohën e nënshkrimit ose ratifikimit të kësaj Konvente ose të pranimi të saj, ose në çdo kohë pas kësaj, mund të deklarojë me anë të një njoftimi drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm se Konventa duhet të bëhet e zbatueshme për të gjithë ose për çdonjërin nga territoret për marrëdhëniet ndërkombëtare të të cilit ajo është përgjegjëse. Konventa duhet të bëhet e zbatueshme për territorin ose territoret e përmendura në njoftim tridhjetë ditë pas marrjes së njoftimit nga Sekretari i Përgjithshëm ose në datën e hyrjes në fuqi të Konventës për Shtetin që bën njoftimin, cilado qoftë më e vonshme.

2. Çdo Shtet, që ka bërë një deklaratë në bazë të paragrafit 1 të këtij Neni, në çdo kohë pas kësaj mund të deklarojë me anë të një njoftimi drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm se Konventa do të pushojë së qeni e zbatueshme për territorin e përmendur në njoftim dhe Konventa do të pushojë së qeni e zbatueshme për këtë territor një vit pas datës së marrjes së njoftimit nga Sekretari i Përgjithshëm.

3. Çdo Shtet, që bën një njoftim në bazë të paragrafit 1 të këtij Neni, duhet të njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm për shenjën ose shenjat dalluese që ka zgjedhur për t'u vendosur në qarkullimin ndërkombëtar në mjetet e regjistruara në territorin ose territoret në fjalë, në përputhje me Shtojcën 3, të kësaj Konvente. Me anë të një njoftimi të mëtejshëm drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm, çdo Shtet mund të ndryshojë shenjën dalluese, që ishte zgjedhur më parë.

Neni 47

1. Kjo Konventë duhet të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj pas datës së depozitimit të dokumentit të pesëmbëdhjetë të ratifikimit ose pranimi.

2. Për secilin Shtet, që e ratifikon ose e pranon këtë Konventë pas depozitimit të dokumentit të pesëmbëdhjetë të ratifikimit ose pranimi, Konventa duhet të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj pas datës së depozitimit nga ky Shtet të dokumentit të tij të ratifikimit ose pranimi.

Neni 48

Me hyrjen në fuqi, në marrëdhëniet midis Palëve Kontraktuese, kjo Konventë duhet t'i japë fund dhe të zëvendësojë, Konventën Ndërkombëtare për Qarkullimin e Makinave⁴, dhe Konventa

⁴ Lidhja e Kombeve, "Seria e Traktateve", vol. CVIII, f.123.

Ndërkombëtare për Qarkullimin Rrugor⁵ të dyja të nënshkruara në Paris më 24 prill 1926, Konventën për Rregullimin e Qarkullimit Ndër-amerikan të Automjeteve, e hapur për nënshkrimin në Uashington më 15 dhjetor 1943 dhe Konventën për Qarkullimin Rrugor, e hapur për nënshkrim në Gjenevë më 19 shtator 1949.

Neni 49

1. Pasi kjo Konventë të ketë qenë në fuqi për një vit, secila Palë Kontraktuese mund të propozojë një ose më shumë ndryshime të Konventës. Teksti i çdo ndryshimi të propozuar, i shoqëruar nga një memorandum shpjegues, duhet t'i përcillet Sekretarit të Përgjithshëm, i cili duhet t'ua komunikojë atë të gjitha Palëve Kontraktuese. Palët Kontraktuese duhet të kenë mundësinë ta informojnë atë brenda një periudhe dymbëdhjetëmuajore pas datës së qarkullimit të tij nëse ato: (a) e pranojnë ndryshimin; ose (b) e hedhin poshtë ndryshimin; ose (c) dëshirojnë të mblidhet një konferencë për të shqyrtuar ndryshimin. Sekretari i Përgjithshëm gjithashtu duhet t'ua transmetojë tekstin e ndryshimit të propozuar të gjithë shteteve të tjera, të cilëve iu referohet në nenin 45, paragrafi 1, të kësaj Konvente.

2. (a) Çdo ndryshim i propozuar i njoftuar në përputhje me paragrafin e mësipërm duhet të gjykohet se është pranuar nëse brenda një periudhe dymbëdhjetëmuajore, të cilës i referohet në paragrafin e mësipërm, më pak se një e treta e Palëve Kontraktuese e informojnë Sekretarin e Përgjithshëm se ato ose nuk e pranojnë ndryshimin ose dëshirojnë që të mblidhet një konferencë për ta shqyrtuar atë. Sekretari i Përgjithshëm duhet të njoftojë të gjitha Palët Kontraktuese për çdo pranim ose refuzim të çdo ndryshimi të propozuar dhe për kërkesat që të mbahet një konferencë. Nëse numri i përgjithshëm i këtyre refuzimeve dhe kërkesave, që kanë mbërritur gjatë periudhës së specifikuar prej dymbëdhjetë muajsh, është më pak se një e treta e numrit të përgjithshëm të Palëve Kontraktuese, Sekretari i Përgjithshëm duhet të njoftojë të gjitha Palët Kontraktuese se ndryshimi do të hyjë në fuqi gjashtë muaj pas skadimit të afatit të periudhës prej dymbëdhjetë muajsh, që i referohet në paragrafin e mësipërm, për të gjitha Palët Kontraktuese, përveç atyre që, gjatë periudhës së specifikuar, nuk e kanë pranuar ndryshimin ose kanë kërkuar mbajtjen e një konference për shqyrtimin e tij.

(b) Çdo palë kontraktuese që, gjatë periudhës në fjalë prej dymbëdhjetë muajsh, e ka hedhur poshtë ndryshimin e propozuar ose ka kërkuar mbajtjen e një konference për shqyrtimin e tij, në çdo kohë pas përfundimit të kësaj periudhe mund të njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm se ajo e pranon ndryshimin dhe Sekretari i Përgjithshëm duhet t'ia komunikojë këtë njoftim të gjitha Palëve të tjera Kontraktuese. Ndryshimi duhet të hyjë në fuqi, në lidhje me Palët Kontraktuese që kanë njoftuar pranimin nga ana e tyre, gjashtë muaj pas marrjes nga ana e Sekretarit të Përgjithshëm të njoftimit të tyre.

3. Nëse një ndryshim i propozuar nuk është pranuar në përputhje me paragrafin 2 të këtij Neni dhe nëse brenda periudhës prej dymbëdhjetë muajsh të specifikuar në paragrafin 1 të këtij Neni më pak se gjysma e numrit të përgjithshëm të Palëve Kontraktuese e informojnë Sekretarin e Përgjithshëm se ato nuk e pranojnë ndryshimin e propozuar dhe nëse të paktën një e treta e numrit të përgjithshëm të Palëve Kontraktuese, por jo më pak se dhjetë, e informojnë atë se e pranojnë atë ose dëshirojnë që të organizohet një konferencë për shqyrtimin e tij, Sekretari i Përgjithshëm duhet të thërrasë një konferencë me qëllimin e shqyrtimit të ndryshimit të propozuar ose të ndonjë propozimi tjetër, që mund t'i paraqitet atij në përputhje me paragrafin 4 të këtij Neni.

4. Nëse organizohet një konferencë në përputhje me paragrafin 3 të këtij Neni, Sekretari i Përgjithshëm duhet të ftojë në këtë konferencë të gjitha shtetet, që i referohet në Nenin 45, paragrafi 1, të kësaj Konvente. Ai duhet të kërkojë nga të gjitha Shtetet e ftuara në konferencë t'ia paraqesin atij, të paktën gjashtë muaj përpara datës së hapjes së konferencës, çdo propozim që mund të dëshirojnë të shqyrtohet në konferencë përveç ndryshimit të propozuar dhe duhet t'ua komunikojë këto propozime, të paktën tre muaj përpara datës së hapjes së konferencës, të gjitha shteteve të ftuara në konferencë.

5. (a) Çdo ndryshim në këtë Konventë duhet të gjykohet se është pranuar nëse ajo është miratuar nga një shumicë prej dy të tretash të Shteteve të përfaqësuara në konferencë, me kusht që

⁵ Po aty, vol.XCVII, f.83.

⁶ "Statutet e Kombeve të Bashkuara në Hollësi", Kongresi i 80-të, Sesioni 1-rë 1947, vol.61, Pjesa 2, Zyra Qeveritare e Shtypit të Kombeve të Bashkuara, Uashington D.C. 1948, f.1129.

kjo shumicë të përbërë të paktën dy të tretat e Palëve Kontraktuese të përfaqësuara në konferencë. Sekretari i Përgjithshëm duhet të njoftojë të gjitha Palët Kontraktuese për miratimin e ndryshimit dhe ndryshimi duhet të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj pas datës së njoftimit nga ana e tij të të gjitha Palëve Kontraktuese, përveç atyre që, gjatë asaj periudhe, e kanë njoftuar Sekretarin e Përgjithshëm se ato nuk e pranojnë ndryshimin.

(b) Një Palë Kontraktuese, që ka hedhur poshtë një ndryshim gjatë periudhës në fjalë prej dymbëdhjetë muajsh, në çdo kohë mund ta njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm se ajo e pranon ndryshimin dhe Sekretari i Përgjithshëm duhet t'ua komunikojë këtë njoftim të gjitha Palëve të tjera Kontraktuese. Ndryshimi duhet të hyjë në fuqi, në lidhje me Palën Kontraktuese që ka njoftuar pranimin e tij, gjashtë muaj pas marrjes nga ana e Sekretarit të Përgjithshëm të njoftimit ose në fund të periudhës në fjalë prej dymbëdhjetë muajsh, cilado qoftë më e vonshme.

6. Nëse ndryshimi i propozuar nuk është gjykuar, për të pranohet në bazë të paragrafit 2 të këtij Neni dhe nëse kushtet e përcaktuara në paragrafin 3 të këtij Neni për organizimin e një konference nuk janë përmbushur, ndryshimi i propozuar duhet të gjykohet se hidhet poshtë.

Neni 50

Çdo palë Kontraktuese mund ta denoncojë këtë Konventë me anë të një njoftimi me shkrim drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm. Ky denoncim duhet të hyjë në veprim një vit pas datës së marrjes së këtij njoftimi nga ana e Sekretarit të Përgjithshëm.

Neni 51

Kjo Konventë duhet të pushojë së qeni në fuqi nëse numri i Palëve Kontraktuese është më pak se pesë për çdo periudhë prej dymbëdhjetë muajsh të njëpasnjëshëm.

Neni 52

Çdo mosmarrëveshje midis dy ose më shumë Palëve Kontraktuese, që lidhet me interpretimin ose zbatimin e kësaj Konvente dhe që Palët nuk janë në gjendje ta zgjidhin me anë të bisedimeve apo me anë të mjeteve të tjera të zgjidhjes, mund t'i referohet, me kërkesën e çdonjërës nga Palët Kontraktuese të interesuara, Gjykatës Ndërkombëtare të Drejtësisë për të marrë vendim.

Neni 53

Asgjë në këtë Konventë nuk duhet interpretuar sikur e pengon një Palë Kontraktuese që të ndërmarrë një veprim të tillë, të pajtueshëm me dispozitat e Kartës së Kombeve të Bashkuara dhe i kufizuar me kërkesat e situatës, që ajo e gjykon të nevojshëm për sigurinë e saj të jashtme ose të brendshme.

Neni 54

1. Çdo shtet, në kohën e nënshkrimit të kësaj Konvente ose të depozitimit të dokumentit të tij të ratifikimit ose pranimi, mund të deklarojë se ai nuk e konsideron veten të kufizuar nga neni 52 i kësaj Konvente. Palët e tjera Kontraktuese nuk duhet të jenë të kufizuara nga neni 52 në lidhje me çdonjërën Palë Kontraktuese, që e ka bërë një deklaram të tillë.

2. Në kohën e depozitimit të dokumentit të tij të ratifikimit ose pranimi, çdo Shtet, me anë të një njoftimi drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm, mund të deklarojë se për qëllimet e zbatimit të kësaj Konvente, ai i trajton motoçikletat e vogla si motoçikleta (neni 1 (n)). Me anë të njoftimit drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm, më pas çdo Shtet mund ta tërheqë deklaratën e vet në çdo kohë.

3. Deklaratat e parashikuara në paragrafin 2 të këtij Neni duhet të hyjnë në veprim gjashtë muaj pas datës së marrjes nga ana e Sekretarit të Përgjithshëm të njoftimit për to ose në datën në të cilën Konventa hyn në fuqi për Shtetin, që e ka bërë deklaratën, cilado qoftë më e vonshme.

4. Çdo ndryshim i një shenje dalluese të zgjedhur më parë, njoftimi për të cilën është dhënë në përputhje me nenin 45, paragrafi 4, ose me nenin 46, paragrafi 3, të kësaj Konvente, duhet të

hyjë në veprim tre muaj pas datës në të cilën Sekretari i Përgjithshëm merr njoftim për të.

5. Rezervat ndaj kësaj Konvente dhe shtojcave të saj, përveç rezervës së parashikuar në paragrafin 1 të këtij Neni, duhet të lejohen me kusht që ato të formulohen me shkrim dhe, nëse formulohen përpara depozitimit të dokumentit të ratifikimit apo pranimi, të jenë të konfirmuara në atë dokument. Sekretari i Përgjithshëm duhet t'ua komunikojë këto rezerva të gjithë shteteve, që i referohet në nenin 45, paragrafi 1, të kësaj Konvente.

6. Çdo Palë Kontraktuese, që ka formuluar një rezervë ose ka bërë një deklaratë në bazë të paragrafit 1 ose 4 të këtij neni, mund ta tërheqë atë në çdo kohë me anë të një njoftimi drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm.

7. Një rezervë e paraqitur në përputhje me paragrafin 5 të këtij Neni:

(a) ndryshon për Palën Kontraktuese, që ka paraqitur rezervën, dispozitat e Konventës me të cilën lidhet rezerva, në masën e rezervës;

(b) ndryshon ato dispozita në po atë masë për Palët e tjera Kontraktuese në marrëdhëniet e tyre me Palën Kontraktuese, që ka paraqitur rezervën.

Neni 55

Përveç deklaratave, njoftimeve dhe komunikimeve, që parashikohen në nenin 49 dhe 54 të kësaj Konvente, Sekretari i Përgjithshëm duhet të njoftojë të gjithë Shtetet, që i referohet në nenin 45, paragrafi 1, për sa më poshtë:

(a) nënshkrimet, ratifikimet dhe pranimet në bazë të Nenit 45;

(b) njoftimet dhe deklaratat në bazë të nenit 45, paragrafi 4, dhe nenit 46;

(c) datat e hyrjes në fuqi të kësaj Konvente në përputhje me nenin 47;

(d) datën e hyrjes në fuqi të ndryshimeve në këtë Konventë në përputhje me nenin 49, paragrafi 2 dhe 5;

(e) denoncimet në bazë të nenit 50;

(f) përfundimin e kësaj Konvente në bazë të Nenit 51.

Neni 56

Origjinali i kësaj Konvente, tekstet në gjuhën kineze, angleze, frënge, ruse dhe spanjolle të së cilës të bëra në një kopje të vetme janë njëloj autentike, duhet të depozitohet pranë Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara, i cili do t'ua dërgojë kopje të tij të njehsuara me origjinalin të gjitha shteteve, që iu referohet në nenin 45, paragrafi 1, të kësaj Konvente.

DUKE DËSHMUAR PËR KËTË të Plotfuqishmit e nënshkruar, të autorizuar posaçërisht nga Qeveritë e tyre përkatëse, e kanë nënshkruar këtë Konventë.

Bërë në Vienë, me 8.11. 1968.

SHTOJCA 1

PËRJASHTIME NGA DETYRIMI PËR TË PRANUAR AUTOMJETE DHE RIMORKIO NË QARKULLIMIN NDËRKOMBËTAR

1. Palët Kontraktuese mund të refuzojnë të pranojnë në territoret e tyre në qarkullimin ndërkombëtar automjete, rimorkio ose kombinime mjetesesh pesha e përgjithshme e të cilëve ose pesha për aks apo përmasat i kalojnë kufijtë e përcaktuara në legjislacionin e tyre të brendshëm për mjete të regjistruara në territoret e tyre. Palët Kontraktuese në territoret e të cilave ka një qarkullim ndërkombëtar të mjeteve të rënda duhet të përpiqen të nënshkruajnë marrëveshje rajonale në bazë të të cilave rrugët e rajonit, me përjashtim të rrugëve me rëndësi të vogël, të jenë të hapura në qarkullimin ndërkombëtar për mjete ose kombinime mjetesesh pesha dhe përmasat e të cilave nuk i kalojnë shifrat e specifikuar në këto marrëveshje.

2. Për qëllimet e paragrafit 1 të kësaj Shtojce; dalja anësore e përcaktimeve të mëposhtme nuk duhet të konsiderohet si dalje përtej gjerësisë maksimale të lejueshme:

(a) gomat, afër pikës së tyre të kontaktit me tokën dhe lidhjet e treguesve të presionit të gomave;

(b) mjetet antirrëshqitës të vendosura në rrota;
(c) pasqyrat për shikim prapa të projektuara në mënyrë të tillë, që të tregojnë si të përparmet ashtu edhe të prapmet nën një presion mesatar me qëllim që të mos dalin më përtej gjerësisë maksimale të lejueshme;

(d) treguesit anësorë të drejtimit dhe sinjalet shenjuese, me kusht që kjo dalje të mos i kalojë pak centimetra;

(e) vulat e doganës të vendosura mbi ngarkesë dhe mekanizmat për sigurimin dhe mbrojtjen e këtyre vulave.

3. Palët Kontraktuese mund të refuzojnë të pranojnë në territoret e tyre në qarkullimin ndërkombëtar kombinimet e mëposhtme të mjeteve për aq kohë sa përdorimi i kombinimeve, të tilla është i ndaluar nga legjislacioni i tyre i brendshëm:

(a) motoçikleta me rimorkio;

(b) kombinime mjetesh, që përbëhen nga një automjet dhe disa rimorkio;

(c) mjete të lidhura, që përdoren për transport pasagjerësh.

4. Palët Kontraktuese mund të refuzojnë të pranojnë në territoret e tyre në qarkullimin ndërkombëtar automjetet dhe rimorkiot për të cilat zbatohen përjashtimet e cilësuara në paragrafin 60 të Shtojcës 5 të kësaj Konvente.

5. Palët Kontraktuese mund të refuzojnë të pranojnë në territoret e tyre në qarkullimin ndërkombëtar motoçikleta të vogla dhe motoçikleta, shoferët dhe pasagjerët e të cilëve, nëse ka, nuk janë të pajisur me kaska mbrojtëse.

6. Palët Kontraktuese mund ta vendosin si kusht për pranimin në territoret e tyre në qarkullimin ndërkombëtar të ndonjë automjeti përveç motoçikletave të vogla me dy rrota apo të motoçikletave me dy rrota pa kosh, që automjeti të këtë një mekanizëm, që i referohet në paragrafin 56 të Shtojcës 5, të kësaj Konvente, për të paralajmëruar për rrezikun që paraqet prania e mjetit, kur ai është i palëvizshëm në xhade.

7. Palët Kontraktuese mund ta vendosin si kusht për pranimin në disa rrugë të vështira ose në disa zona me terren të vështirë në territoret e tyre në qarkullimin ndërkombëtar të automjeteve me një peshë maksimale të lejueshme, që i kalon 3.500 kg (7.700 lb), që këto mjete të përmbushin kërkesat e veçanta të përcaktuara në legjislacionin e tyre të brendshëm në lidhje me pranimin në rrugë apo zona të tilla të mjeteve me të njëjtën peshë maksimale të lejueshme, të regjistruara prej tyre.

8. Palët Kontraktuese mund të refuzojnë të pranojnë në territoret e tyre në qarkullimin ndërkombëtar ndonjë automjet të pajisur me drita të shkurtra me rreze asimetrike, nëse këto rreze nuk janë rregulluar për t'iu përshtatur drejtimit të qarkullimit në territoret e tyre.

9. Palët Kontraktuese mund të refuzojnë të pranojnë në territoret e tyre në qarkullimin ndërkombëtar ndonjë automjet apo ndonjë rimorkio të lidhur me automjet, që ka një shenjë dalluese të ndryshme nga ajo, që përcaktohet në Nenin 37 të kësaj Konvente.

SHTOJCA 2

TARGA E AUTOMJETEVE DHE RIMORKIOVE NË QARKULLIMIN NDËRKOMBËTAR

1. Targa, të cilës i referohet në nenin 35 dhe 36 të kësaj Konvente, duhet të përbëhet ose nga numra ose nga numra dhe gërma. Numrat duhet të jenë numra arabë dhe gërmat duhet të jenë me shkronja të mëdha latine. Sidoqoftë, mund të përdoren numra ose shkronja të tjera, por në këtë rast targa duhet të përsëritet me numra arabë dhe shkronja të mëdha latine.

2. Targa duhet të jetë e përbërë dhe të vendoset në mënyrë të tillë që të jetë e lexueshme në kushtet e një drite normale në një largësi prej të paktën 40 m (130 këmbë) për një vëzhgues të vendosur në boshtin e mjetit, kur mjete është i palëvizshëm; sidoqoftë, në lidhje me mjetet që regjistrojnë Palët Kontraktuese mund ta pakësojnë këtë largësi minimale të lexueshmërisë për motoçikletat dhe për kategori të veçanta automjesh tek të cilat do të ishte e vështirë të vendoseshin targa me përmasa të mjaftueshme që të mund të lexohen në largësi prej 40 m (130 këmbë).

3. Kur numri i regjistrimit vendoset në një pllakë të veçantë, kjo pllakë duhet të jetë e sheshtë dhe e fiksuar në pozicion vertikal apo gati vertikal dhe në kënd të drejtë me planin gjatësor të mesit të mjetit. Kur numri vendoset ose pikturohet mbi mjet, sipërfaqja ku ai vendoset ose pikturohet duhet të jetë e sheshtë dhe vertikale ose gati e sheshtë dhe vertikale dhe në kënd të drejtë me planin gjatësor të mesit të mjetit.

4. Në vartësi nga dispozitat e neni 32, paragrafi 5, pllaka ose sipërfaqja në të cilën tregohet ose pikturohet numri i regjistrimit mund të jetë prej materiali reflektues.

SHTOJCA 3

SHENJA DALLUESE E AUTOMJETEVE DHE RIMORKIOVE NË QARKULLIMIN NDËRKOMBËTAR⁷

1. Shenja dalluese, të cilës i referohet në nenin 37 të kësaj Konvente, duhet të përbëhet nga një deri tre gërma të shkruara me shkronja të mëdha latine. Shkronjat duhet të kenë një lartësi prej të paktën 0.08 m (3.1 inc) dhe një gjerësi prej të paktën 0.01 m (0.4 inc). Shkronjat duhet të pikturohen të zeza në një sfond të bardhë, që ka formën e elipsit ku boshti i madh është horizontal.

2. Kur shenja dalluese përbëhet vetëm nga një shkronjë, boshti i madh i elipsit mund të jetë vertikal.

(1) Gerrat dalluese, që i janë njoftuar Sekretarit të Përgjithshëm:

Bahrain.....	BRN
RSS e Bjellorusisë.....	SU
Franca*.....	F
Republika Demokratike Gjermane	DDR
Guajana.....	GUY
San Marino.....	RSM
Senegali.....	SN
Sejshell.....	SY
RSS e Ukrainës.....	SU
Jugosllavia.....	YU
Hungaria.....	H
Irani.....	IR
Izraeli.....	IL
Luksemburgu.....	L
Filipinet.....	RP

3. Shenja dalluese nuk duhet të jetë e përfshirë në numrin e regjistrimit ose të vendoset në mënyrë të tillë që të ngatërrohet me atë numër ose të dëmtojë lexueshmërinë e tij.

4. Në motoçikleta dhe rimorkiot e tyre, përmasat e boshteve të elipsit duhet të jenë të paktën 0.175 m (6.9 inc) me 0.115 m (4.5 inc). Në automjetet e tjera dhe rimorkiot e tyre, përmasat e akseve të elipsit duhet të jenë të paktën:

- (a) 0.24 m (9.4 inc) me 0.145 m (5.7 inc), nëse shenja dalluese përmban tri gërma;
- (b) 0.175 m (6.9 inc) me 0.115 (4.5 inc), nëse shenja dalluese përmban më pak se tre gërma.

5. Dispozitat e Shtojcës 2, paragrafi 3, duhet të zbatohen për vendosjen e shenjës ndal.

SHTOJCA 4

SHENJAT E IDENTIFIKIMIT TË AUTOMJETEVE DHE RIMORKIOVE NË QARKULLIMIN NDËRKOMBËTAR

1. Shenjat e indentifikimit duhet të përfshijnë:

(a) Në rastin e një automjeti:

(i) emrin ose markën e prodhuesit të mjetit;

(ii) në shasi ose, në mungesë të shasisë, në trupin e mjetit, prodhimin e prodhuesit ose numrin e serisë;

(iii) në motor, numrin e motorit, nëse prodhuesi i ka vënë numër;

(b) Në rastin e një rimorkioje, informacionin, të cilit i referohet në nënparagrafi (i) dhe (ii) më sipër.

⁷ E vlefshme gjithashtu për territoret jashtë vendit.

* E vlefshme gjithashtu për territoret jashtë vendit.

(c) Në rastin e një motoçikletë të vogël, kapacitetin e cilindrit dhe shenjëën “CM”.

2. Shenjat e përmendura në paragrafin 1 të kësaj Shtojce duhet të vendosen në pozicione, që të mos paraqesin vështirësi për t’u parë, dhe duhet të lexohen me lehtësi; përveç kësaj, ato duhet të jenë të tilla që të mos ndryshohen apo të hiqen kollaj. Gërmat dhe shifrat të përfshira tek shenjat duhet të jenë ose me shkronja latine ose me shtypshkrimin kursiv anglez dhe në arabisht vetëm numrat, ose të përsëriten në atë formë.

SHTOJCA 5 KUSHTET TEKNIKE PËR AUTOMJETET DHE RIMORKIOT

1. Palët Kontraktuese që, në përputhje me nenin 1, nënparagrafi (n), të kësaj Konvente, kanë deklaruar se ato dëshirojnë t’i trajtojnë si motoçikleta mjetet me tri rrota, pesha pa ngarkesë e të cilave nuk i kalon 400 kg (900 lb), duhet të sigurojnë që këto mjete t’iu nënshtrohen rregullave të përcaktuara në këtë Shtojcë, qoftë për motoçikletat apo për automjetet e tjera.

2. Për qëllimet e kësaj Shtojce, termi “rimorkio” përdoret vetëm për një rimorkio të projektuar për t’u lidhur me një automjet.

3. Pa shkelur dispozitat e nenit 3, paragrafi 2 (a), të kësaj Konvente, çdo Palë Kontraktuese, përsa i përket automjeteve që ajo regjistron dhe rimorkiove që ajo lejon në rrugë në bazë të legjislacionit të saj të brendshëm, mund të vendosë rregulla, që plotësojnë ose janë më të rrepta se sa dispozitat e kësaj Shtojce.

KAPITULLI I FRENIMI

4. Për qëllimet e këtij kapitulli,

(a) termi “rrota me një bosht” nënkupton rrotat, që janë vendosur në mënyrë simetrike ose kryesisht simetrike, në lidhje me planin gjatësor të mesit të mjetit, edhe sikur ato të mos jenë vendosur në të njëjtin bosht (një bosht dysh llogaritet si dy boshte);

(b) termi “freni i shërbimit” nënkupton mekanizmin, që përdoret normalisht për të ngadalësuar dhe për të ndaluar mjetin;

(c) termi “freni i parkimit” nënkupton mekanizmin, që përdoret për ta mbajtur mjetin të palëvizshëm në mungesë të shoferit, ose në rastin e rimorkiove, kur rimorkioja nuk është e lidhur;

(d) termi “freni dytësor (dore)” nënkupton mekanizmin e projektuar për të ngadalësuar dhe për të ndaluar mjetin në rastin e prishjes së frenit të shërbimit.

A. Frenimi i automjeteve përveç motoçikletave

5. Çdo automjet, përveç motoçikletave, duhet të ketë frena, që mund të përdoren pa vështirësi nga shoferi kur ai ndodhet në pozicionin e tij të drejtimit të mjetit. Këto frena duhet të jenë në gjendje të kryejnë këto tre funksione frenimi:

(a) një freni i shërbimit duhet të jetë i aftë të ngadalësojë mjetin dhe ta ndalojë atë në mënyrë të sigurt, të shpejtë dhe efikase, cilado qofshin kushtet e tij të ngarkesës dhe cilado qoftë pjerrësia ngjitëse ose zbritëse e rrugës në të cilën ai lëviz;

(b) freni i parkimit duhet të jetë i aftë ta mbajë mjetin të palëvizshëm, cilado qofshin kushtet e tij të ngarkesës, në një pjerrësi ngjitëse apo zbritëse prej 16 për qind, ku sipërfaqet operative të frenit mbahen në pozicion frenimi me anë të një mekanizmi, veprimi i të cilit është thjeshtë mekanik;

(c) freni dytësor (i dorës) duhet të jetë i aftë të ngadalësojë dhe ta ndalojë mjetin, cilado qofshin kushtet e tij të ngarkesës, brenda një largësie të arsyeshme edhe në rastin e prishjes së frenit të shërbimit.

6. Në vartësi nga dispozitat e paragrafit 5 të kësaj shtojce, mekanizmat që ofrojnë të tre funksionet e frenimit (freni i shërbimit, freni dytësor dhe freni i parkimit) mund të kenë pjesë të përbashkëta; kombinimi i kontrolleve duhet të lejohet vetëm me kusht që të paktën të mbeten dy kontrolle të veçanta.

7. Freni i shërbimit duhet të veprojë në të gjitha rrotat e mjetit; megjithatë, për mjetet që kanë më shumë se dy boshte, duhet të jetë e lejueshme që ai të mos veprojë në rrotat e njërit bosht.

8. Freni dytësor (i dorës) duhet të jetë në gjendje të veprojë të paktën në një rrotë në çdo anë të planit gjatësor të mesit të mjetit; e njëjta dispozitë duhet të vlejë për frenin e parkimit.

9. Freni i shërbimit dhe freni i parkimit duhet të veprojë në sipërfaqet e frenimit, përherë të lidhura me rrotat nëpërmjet komponentëve me fuqi të mjaftueshme.

10. Asnjë sipërfaqe frenimi nuk duhet të jetë në gjendje të veçohet nga mjetet. Megjithatë, një shkëputje e tillë duhet të lejohet në rastin e ndonjë sipërfaqeje frenimi me kusht:

(a) që ajo të jetë vetëm e çastit si për shembull, gjatë ndërrimit të marshit;

(b) që, përsa i përket frenit të parkimit, ajo të mund të kryhet vetëm nga veprimi i shoferit; dhe

(c) që, përsa i përket frenit të shërbimit ose frenit dytësor (të dorës), frenimi të mbetet i mundshëm me efikasitetin e përcaktuar në paragrafin 5 të kësaj shtojce.

B. Frenimi i rimorkiove

11. Pa shkelur dispozitat e paragrafit 17 (c) të kësaj shtojce, çdo rimorkio, me përjashtim të rimorkios së lehtë, duhet të ketë këto frena:

(a) një fren të shërbimit të aftë për të ulur shpejtësinë e mjetit dhe për ta ndaluar atë në mënyrë të sigurt, të shpejtë dhe efikase, cilatdo qofshin kushtet e tij të ngarkesës dhe cilado qoftë pjerrësia ngjitëse apo zbritëse e rrugës në të cilën ai lëviz;

(b) një fren të parkimit të aftë për ta mbajtur mjetin të palëvizshëm, cilatdo qofshin kushtet e tij të ngarkesës, në një pjerrësi ngjitëse apo zbritëse prej 16 për qind ku sipërfaqet operative të frenit mbahen në pozicion frenimi me anë të një mekanizmi, veprimi i të cilit është thjesht mekanik. Kjo dispozitë nuk duhet të zbatohet për rimorkiot që nuk mund të shkëputen nga mjeti tërheqës pa përdorimin e veglave, me kusht që kërkesat për frenat e parkimit të përmbushen për kombinimin e mjeteve.

12. Mekanizmat që sigurojnë dy funksionet e frenimit (të shërbimit dhe të parkimit) mund të kenë pjesë të përbashkëta.

13. Freni i shërbimit duhet të veprojë në të gjitha rrotat e rimorkios.

14. Freni i shërbimit duhet të jetë në gjendje të vihet në veprim nga kontrolli i frenit të shërbimit të mjetit tërheqës; sidoqoftë, nëse pesha maksimale e lejueshme e rimorkios nuk i kalon 3.500 kg (7.700 lb), frenat mund të jenë të tilla që mund të vihen në veprim, teksa rimorkioja është në lëvizje, vetëm duke u ngritur rimorkioja tek mjeti tërheqës (frenim i tejkalimit).

15. Freni i shërbimit dhe freni i parkimit duhet të veprojnë në sipërfaqet e frenimit përherë të lidhura me rrotat nëpërmjet komponentëve me fuqi të mjaftueshme.

16. Mekanizmat e frenimit duhet të jenë të tilla që rimorkio të ndalojë automatikisht nëse mekanizmi lidhës prishet, ndërsa rimorkioja është në lëvizje. Sidoqoftë, kjo kërkesë nuk duhet të zbatohet për rimorkiot vetëm me një bosht ose me dy boshte më pak se 1m (140 inch) larg njëri – tjetrit, me kusht që pesha e tyre maksimale e lejueshme të mos i kalojë 1.500 kg (3.300 lb) dhe që, përveç gjysmë-rimorkiove, të pajisen, përveç mekanizmit lidhës me një pjesë shtojcë dytësore, të parashikuar në paragrafin 58 të kësaj shtojce.

C. Frenimi i kombinimeve të mjeteve

17. Përveç dispozitave të pjesëve A dhe B të këtij kapitulli për mjete të veçanta (automjetet dhe rimorkiot), dispozitat e mëposhtme duhet të zbatohen për kombinimet e këtyre mjeteve:

(a) mekanizmat e frenimit në secilin prej mjeteve përbërëse duhet të jenë të pajtueshëm;

(b) veprimi i frenimit të shërbimit duhet të jetë i shpërndarë në mënyrë të përshtatshme dhe i sinkronizuar midis mjeteve përbërëse;

(c) pesha maksimale e lejueshme e një rimorkioje pa fren të shërbimit nuk duhet ta kalojë gjysmën e shumës së peshës së mjetit tërheqës pa ngarkesë dhe peshës së shoferit.

D. Frenimi i motoçikletave

18. (a) Çdo motoçikletë duhet të pajiset me dy frena, njëra nga të cilat vepron të paktën në rrotën ose rrotat e pasme dhe tjetra të paktën në rrotën ose rrotat e përparme, nëse motoçikleta ka kosh nuk kërkohet frenimi i rrotës së koshit. Këto mekanizma frenimi duhet të jenë në gjendje ta ulin shpejtësinë e motoçikletës dhe ta ndalojnë atë në mënyrë të sigurt, të shpejtë dhe efikase, cilatdo qofshin kushtet e saj të ngarkesës dhe cilado qoftë pjerrësia ngjitëse apo zbritëse e rrugës në të cilën ajo lëviz.

(b) Përveç dispozitave të nënparagrafit (a) të këtij paragrafi, motoçikletat me tri rrota të vendosura në mënyrë simetrike në lidhje me boshtin gjatësor të mesit të mjetit, duhet të pajisen me

një fren të parkimit, që i përmbush kushtet e parashtruara në paragrafin 5 (b) të kësaj shtojce.

KAPITULLI II DRITAT DHE MEKANIZMAT REFLEKTUES

19. Për qëllimet e këtij kapitulli, termi

“dritë e gjatë” nënkupton dritën e mjetit, që përdoret për të ndriçuar rrugën përpara mjetit në një largësi të madhe;

“dritë e shkurtër” nënkupton dritën e mjetit, që përdoret për të ndriçuar rrugën përpara mjetit pa shkaktuar verbim ose vështirësi të panevojshme për shoferët dhe përdoruesit e tjerë të rrugës, që vijjnë në drejtim të kundërt;

“dritë e përparme pozicioni (anësor)” nënkupton dritën e mjetit, që përdoret për të treguar praninë dhe gjerësinë e mjetit kur shihet nga përpara;

“dritë e pasme pozicioni (anësor)” nënkupton dritën e mjetit, që përdoret për të treguar praninë dhe gjerësinë e mjetit, kur shihet nga prapa;

“dritë e kuqe (stop)” nënkupton dritën e mjetit, që përdoret për t’iu treguar përdoruesve të tjerë të rrugës, të cilët ndodhen prapa mjetit, se shoferi po përdor frenin e shërbimit;

“drita e mjegullës” nënkupton dritën e mjetit, që përdoret për të përmirësuar ndriçimin e rrugës në rastet kur ka mjegull, rreshje dëbore, stuhi shiu ose re pluhuri;

“dritë (sinjal) për ecje mbrapsht” nënkupton dritën e mjetit, që përdoret për të ndriçuar rrugën në pjesën e prapme të mjetit dhe për t’iu dhënë një sinjal paralajmërimi përdoruesve të tjerë të rrugës, se mjeti po ecën ose përgatitet të ecë mbrapsht;

“drita (sinjali) tegues i drejtimit” nënkupton dritën e mjetit, që përdoret për t’u treguar përdoruesve të tjerë të rrugës se shoferi ka si synim që të ndryshojë drejtim djathtas ose majtas;

“pasqyrë e reflektimit” nënkupton një mekanizëm, që përdoret për të treguar praninë e një mjeti me anë të reflektimit të dritës që prodhohet nga një burim drite i palidhur me atë mjet, ku vëzhguesi vendoset afër këtij burimi;

“sipërfaqe ndriçuese” nënkupton, për dritat, sipërfaqen e dukshme nga e cila buron drita dhe, për pasqyrat e reflektimit, nënkupton sipërfaqen e dukshme nga e cila reflektohet drita.

20. Ngjyrat e dritave të përmendura në këtë kapitull duhet sa më shumë që të jetë e mundur të jenë në përputhje me përkufizimet e dhëna në pjesën shtojcë të kësaj shtojce.

21. Me përjashtim të motoçikletave, çdo automjet i aftë t’i kalojë 40 km (25 milje) në orë në rrugë të sheshtë duhet të jetë i pajisur në pjesën e përparme me një numër çift dritash të gjata të bardha ose të verdha përzgjedhëse, që gjatë natës në mot të kthjellët të jenë në gjendje të ndriçojnë në mënyrë të mjaftueshme rrugën përpara mjetit në një largësi të paktën prej 100m (325 këmbë). Në asnjë rast buzët e jashtme të sipërfaqeve ndriçuese të dritave të gjata nuk duhet të jenë më afër buzës së jashtme të skajshme të mjetit se sa buzët e jashtme të sipërfaqeve ndriçuese të dritave të shkurtëra.

22. Me përjashtim të motoçikletave, çdo automjet i aftë t’i kalojë 10 km (6 milje) në orë në rrugë të sheshtë duhet të jetë i pajisur në pjesën e përparme me dy drita të shkurtëra të bardha ose të verdha përzgjedhëse, që gjatë natës në mot të kthjellët të jenë në gjendje të ndriçojnë në mënyrë të mjaftueshme rrugën përpara mjetit në një largësi të paktën 40 m (130 këmbë). Në secilën anë, ajo pikë e sipërfaqes ndriçuese, që është më larg nga plani gjatësor i mesit të mjetit, nuk duhet të jetë më shumë se 0.40 m (inc) larg nga buza e jashtme e skajshme e mjetit. Një automjet nuk duhet të jetë i pajisur me më shumë se dy drita të shkurtëra. Dritat e shkurtëra duhet të jenë të përshtatura në mënyrë të tillë që të përputhen me përkufizimin e dhënë në paragrafin 19 të kësaj shtojce.

23. Çdo automjet përveç motoçikletave me dy rrota pa kosh, duhet të jetë i pajisur në pjesën e përparme me dy drita të bardha pozicioni të përparme (anësor); sidoqoftë, e verdha përzgjedhëse duhet të lejohet për dritat pozicioni të përparme (anësor) të përfshira në dritat e gjata ose dritat e shkurtëra, që lëshojnë një rreze të verdhë përzgjedhëse. Këto drita pozicioni të përparme (anësor), kur janë të vetmet drita që ndizen në pjesën e përparme të mjetit, duhet të jenë të dukshme gjatë natës në mot të kthjellët në një largësi prej të paktën 300 m (1.000 këmbë) pa shkaktuar verbim apo vështirësi të panevojshme për përdoruesit e tjerë të rrugës. Në secilën anë, ajo pikë në sipërfaqen ndriçuese që është më larg nga plani gjatësor i mesit të mjetit nuk duhet të jetë më shumë se 0.40 m (16 inc) larg nga buza e jashtme e skajshme e mjetit.

(b) Çdo rimorkio duhet të jetë e pajisur në pjesën e prapme me një numër çift dritash të kuqe pozicioni të prapme (anësor) të dukshme gjatë natës në mot të kthjellët në një largësi prej të paktën 300 m (1.000 këmbë) pa shkaktuar verbim ose vështirësi të panevojshme për përdoruesit e tjerë të rrugës. Në secilën anë, ajo pikë në sipërfaqen ndriçuese që është më larg planit gjatësor të mesit të rimorkios nuk duhet të jetë më shumë se 0.40 m (16 inc) larg nga buza e jashtme e skajshme e rimorkios. Sidoqoftë, duhet të jetë e lejueshme që një rimorkio, gjerësia e përgjithshme e të cilës nuk i kalon 0.80 m (32 inc), të jetë e pajisur vetëm me një dritë të tillë, nëse rimorkioja është e lidhur me një motoçikletë me dy rrota pa kosh.

25.Çdo automjet ose rimorkio, që ka targë në pjesën e pasme, duhet të jetë i pajisur me një mekanizëm për ndriçimin e atij numri me qëllim që, kur të ndriçohet nga ky mekanizëm, numri të jetë i lexueshëm gjatë natës në mot të kthjellët, kur mjete është i palëvizshëm, në një largësi prej 20 m (65 këmbë) nga pjesa e prapme; sidoqoftë, çdo Palë Kontraktuese mund ta zvogëlojë këtë largësi minimale të lexueshmërisë gjatë natës në po atë masë dhe në lidhje me po të njëjtat mjete për të cilat ajo ka zvogëluar largësinë minimale të lexueshmërisë gjatë ditës në përputhje me paragrafin 2 të Shtojcës 2 të kësaj Konvente.

26.Lidhjet elektrike në të gjitha automjetet (duke përfshirë motoçikletat) dhe në të gjitha kombinimet, që përbëhen nga një automjet dhe nga një ose më shumë rimorkio, duhet të jenë të tilla që dritat e gjata, dritat e shkurtëra, dritat për mjegull dhe dritat pozicioni i përparmë (anësor) të automjetit dhe mekanizmi ndriçues, që i referohet në paragrafin 25 më sipër, të mos ndizen nëse edhe dritat më fundore pozicioni i prapmë (anësor) të automjetit apo të kombinimit të mjeteve nuk ndizen.

Sidoqoftë, kjo dispozitë duhet të mos zbatohet për dritat e gjata ose dritat e shkurtëra, kur ato përdoren për të dhënë paralajmërimin me anë të ndriçimit, që i referohet në Nenin 33, paragrafi 5, të kësaj Konvente. Përveç kësaj, lidhjet elektrike duhet të jenë të tilla që dritat pozicioni i përparmë (anësor) të automjetit të ndizen gjithmonë kur ndizen dritat e shkurtëra, dritat e gjata ose dritat për mjegull.

27.Çdo automjet, përveç motoçikletave me dy rrota pa kosh, duhet të jetë i pajisur në pjesën e pasme me të paktën dy reflektorë të kuq reflektimi, që nuk duhet të jenë vetëm në formë trekëndëshi. Në secilën anë, buza e jashtme e sipërfaqes ndriçuese, që ndodhet më larg nga plani gjatësor i mesit të mjetit, nuk duhet të jetë më shumë se 0.40 m (16 inc) larg nga buza e jashtme më e skajshme e mjetit. Reflektorët e reflektimit duhet të jenë të dukshëm për shoferin e një mjeti gjatë natës në mot të kthjellët në një largësi prej të paktën 150 m (500 këmbë), kur ndriçohen nga dritat e gjata të atij mjeti.

28.Çdo rimorkio duhet të jetë e pajisur në pjesën e prapme me të paktën dy reflektorë të kuq reflektimi. Këta reflektorë reflektimi duhet të kenë formën e një trekëndëshi barazbrinjës me një kulm më të lartë dhe një brinjë horizontale dhe me brinjë jo më pak se 0.15 m (6 inc) ose jo më shumë se 0.20 m (8 inc) të gjata; brenda trekëndëshit nuk duhet të vendoset asnjë sinjal drite. Këta reflektorë reflektimi duhet të plotësojnë kërkesat për mundësinë e shikimit të përcaktuara në paragrafin 27 më sipër. Në secilën anë, buza e jashtme e sipërfaqes ndriçuese, që ndodhet më larg nga plani gjatësor i mesit të rimorkios, nuk duhet të jetë më shumë se 0.40 m (16 inc) larg nga buza e jashtme e skajshme e rimorkios. Sidoqoftë, rimorkiot me një gjerësi të përgjithshme, që nuk i kalon 0.80 m (32 inc), mund të pajisen vetëm me një reflektor reflektimi, nëse ato janë të lidhura me një motoçikletë me dy rrota pa kosh.

29.Çdo rimorkio duhet të pajiset në pjesën e përparme me dy reflektorë të bardhë reflektimi, që të mos kenë formën e trekëndëshit. Këta reflektorë reflektimi duhet të plotësojnë kërkesat për sa i përket pozicionimit dhe mundësisë së shikimit të përcaktuara në paragrafin 27 më sipër.

30.Një rimorkio duhet të jetë e pajisur në pjesën e përparme me dy drita të bardha pozicioni të përparme (anësor), nëse gjerësia e saj i kalon 1.60 m (5 këmbë 4 inc). Dritat, pozicioni i përparmë (anësor) të përshkruara kështu, duhet të vendosen sa më afër buzëve të jashtme të skajshme të rimorkios dhe sidoqoftë në mënyrë të tillë që buzët e jashtme të sipërfaqes ndriçuese, që është më larg nga plani gjatësor i mesit të rimorkios, të mos jenë më shumë se 0.15 m (6 inc) larg nga këto buzë.

31.Me përjashtim të motoçikletave me dy rrota me ose pa kosh, çdo automjet i aftë t'i kalojë 25 km (15 milje) në orë në rrugë të sheshtë duhet të jetë i pajisur në pjesën e prapme me dy drita të kuqe stop, intensiteti ndriçues i të cilave është dukshëm më i lartë se ai i dritave pozicioni i prapmë (anësor). E njëjta dispozitë duhet të zbatohet për çdo rimorkio, që është mjeti i fundit në një kombinim mjetesh; sidoqoftë për rimorkiot e vogla përmasat e të cilave janë të tilla, që lejojnë të

shihen dritat stop të mjetit tërheqës, nuk kërkohet asnjë dritë stop.

32.Në vartësi nga mundësia që përjashton nga të gjitha ose disa prej këtyre detyrimeve mund të bëhet në lidhje me motoçikletat e vogla nga Palët Kontraktuese, që, në përputhje me Nenin 54, paragrafi 2, të Konventës, kanë deklaruar se ato i trajtojnë motoçikletat e vogla si motoçikleta:

(a) çdo motoçikletë me dy rrota me ose pa kosh duhet të jetë e pajisur me një dritë të shkurtër, që të përmbushë kushtet në lidhje me ngjyrën dhe mundësinë e shikimit të përcaktuara në paragrafin 22 më sipër;

(b) çdo motoçikletë me dy rrota me ose pa kosh e aftë t'i kalojë 40 km (25 milje) në orë në rrugë të sheshtë duhet të jetë e pajisur, përveçse me dritën e shkurtër, me të paktën një dritë të gjatë, që të përmbushë kushtet në lidhje me ngjyrën dhe mundësinë e shikimit të përcaktuara në paragrafin 21 më sipër. Nëse një motoçikletë e tillë ka më shumë se një dritë të gjatë, këto drita duhet të vendosen sa më afër së bashku që të jetë e mundur;

(c) një motoçikletë me dy rrota me ose pa kosh nuk duhet të jetë e pajisur me më shumë se një dritë të shkurtër dhe me më shumë se dy drita të gjata.

33.Çdo motoçikletë me dy rrota pa kosh mund të jetë e pajisur në pjesën e përparme me një ose dy drita pozicioni i përparme (anësor), që të plotësojnë kushtet në lidhje me ngjyrën dhe mundësinë e shikimit të përcaktuara në paragrafin 23 më sipër. Nëse një motoçikletë e tillë ka dy drita pozicioni të përparme (anësor), këto drita duhet të jenë të vendosura sa më afër së bashku që të jetë e mundur. Një motoçikletë me dy rrota pa kosh nuk duhet të jetë e pajisur me më shumë se dy drita pozicioni të përparme.

34.Çdo motoçikletë me dy rrota pa kosh duhet të jetë e pajisur në pjesën e pasme me një dritë pozicioni të prapme, që të plotësojë kushtet në lidhje me ngjyrën dhe mundësinë e shikimit të përcaktuara në paragrafin 24 (a) më sipër.

35.Çdo motoçikletë me dy rrota pa kosh duhet të jetë e pajisur në pjesën e pasme me një reflektor reflektimi, që të plotësojë kushtet në lidhje me ngjyrën dhe mundësinë e shikimit të përcaktuara në paragrafin 27 më sipër.

36.Në vartësi nga mundësia që Palët Kontraktuese, të cilat, në përputhje me Nenin 54, paragrafi 2, kanë deklaruar se ato i trajtojnë motoçikletat e vogla si motoçikleta, t'i përjashtojnë motoçikletat e vogla me dy rrota me ose pa kosh nga ky detyrim, çdo motoçikletë me dy rrota me ose pa kosh duhet të jetë e pajisur me një dritë të kuqe stop në përputhje me dispozitat e paragrafit 31 më sipër.

37.Pa shkelur dispozitat në lidhje me dritat dhe mekanizmat e përcaktuara për motoçikletat me dy rrota pa kosh, çdo kosh i lidhur me një motoçikletë me dy rrota duhet të jetë i pajisur në pjesën e përparme me një dritë pozicioni të përparme (anësor), që të plotësojë kushtet në lidhje me ngjyrën dhe mundësinë e shikimit të përcaktuara në paragrafin 23 më sipër dhe në pjesën e pasme me një dritë të prapme, që të plotësojë kushtet në lidhje e ngjyrën dhe mundësinë e shikimit të përcaktuara në paragrafin 24 (a) më sipër dhe me një reflektor reflektimi, që të plotësojë kushtet në lidhje me ngjyrën dhe mundësinë e shikimit të përcaktuara në paragrafin 27 më sipër. Lidhjet elektrike duhet të jenë të tilla që drita pozicioni i përparme (anësor) dhe drita pozicioni i prapme (anësor) e koshit të ndizen në të njëjtën kohë me dritën pozicioni i prapme(anësor) të motoçikletës. Sidoqoftë, koshi mund të mos jetë i pajisur me dritë të gjatë ose dritë të shkurtër.

38.Automjetet me tri rrota të vendosura në mënyrë simetrike në raport me planin gjatësor të mesit të mjetit, që trajtohen si motoçikleta në përputhje me Nenin 1, nënparagrafi (n), të Konventës, duhet të jetë i pajisur me mekanizmat e përcaktuara në paragrafin 21, 22, 23, 24 (a), 27 dhe 31 më sipër. Sidoqoftë, nëse gjerësia e këtij mjete nuk i kalon 1.30 m (4 këmbë 3 inc), janë të mjaftueshme një dritë e vetme e gjatë dhe një dritë e vetme e shkurtër. Dispozitat për largësinë e sipërfaqes ndriçuese nga buza e jashtme e mjetit nuk vlejnë në këtë rast.

39.Çdo automjet, përveç mjetit shoferi i të cilit mund të tregojë ndryshimet e drejtimit me anë të sinjaleve të krahëve të dukshëm për përdorësit e tjerë të rrugës nga të gjitha këndet, duhet të jetë i pajisur me tregues të fiksuar drejtimi me drita në ngjyrë qelibari, që ndizen dhe fiksen, të vendosura në mjet në numër çift dhe të dukshme gjatë ditës dhe gjatë natës për përdoruesit e rrugës tek të cilët ndikojnë lëvizjet e mjetit. Frekuenca e ndezjes dhe fikjes së dritës duhet të jetë 90 ndezje dhe fikje në minutë me një tolerancë prej ± 30 .

40.Nëse dritat e mjegullës vendosen në një automjet përveç motoçikletave me dy rrota me ose pa kosh, ato duhet të jenë të bardha ose të verdha përzgjedhëse, të jenë dy në numër dhe të vendosen

në mënyrë të tillë që asnjë pikë në sipërfaqen e tyre ndriçuese të mos jetë mbi pikën më të lartë në sipërfaqen ndriçuese të dritave të shkurtëra dhe që, në secilën anë, ajo pikë në sipërfaqen ndriçuese, që ndodhet më larg nga plani gjatësor i mesit të mjetit, të mos jetë më shumë se 0.40 m (16 inc) larg nga buza e jashtme e skajshme e mjetit.

41. Asnjë dritë (sinjal) për ecje mbrapsht nuk duhet të shkaktojë verbim ose vështirësi të panevojshme për përdoruesit e tjerë të rrugës. Nëse në një automjet vendoset drita për ecje mbrapsht, ajo duhet të lëshojë dritë të badhë, në ngjyrë qelibari ose të verdhë përzgjedhëse. Mekanizmi që kontrollon dritën, duhet të jetë i tillë që drita të mund të ndizet vetëm kur hyn në veprim marshi i ecjes mbrapsht.

42. Dritat e vendosura në një automjet ose rimorkio, përveç dritave të treguesve të drejtimit, nuk duhet të jenë drita që ndizen e fiken, me përjashtim të atyre që përdoren, në përputhje me legjislacionin e brendshëm të Palëve Kontrakutese, për të treguar mjetet ose kombinimet e mjeteve nga të cilat nuk kërkohet që të respektojnë rregullat e përgjithshme të qarkullimit ose prania e të cilave në rrugë e bën të nevojshme që përdoruesit e tjerë të rrugës të marrin masa të veçanta, në mjete të veçanta që kanë përparësi, në autokolona mjeteve, në mjete me përmasa të jashtëzakonshme dhe në mjete ose pajisje, që përdoren për ndërtim ose mirëmbajtje rrugësh. Sidoqoftë, Palët Kontraktuese mund të lejojnë ose të kërkojnë që drita të caktuara, përveç atyre që lëshojnë dritë të kuqe, të jenë të tilla që të gjitha ose disa prej tyre të japin një sinjal që ndizet e fiket për të treguar se përkohësisht mjeti përfaqëson një rrezik të veçantë.

43. Për qëllimet e dispozitave të kësaj shtojce :

(a) çdo kombinim i dy ose më shumë dritave, të njëjta ose jo, por që kanë të njëjtin funksion dhe të njëjtën ngjyrë, duhet të gjykojnë sikur janë një dritë e vetme, nëse daljet e sipërfaqeve të tyre ndriçuese në një plan vertikal përpindikular me planin gjatësor të mesit të mjetit zënë jo më pak se 50 % të drejtkëndëshit më të vogël që qarkon daljet e sipërfaqeve ndriçuese në fjalë;

(b) një sipërfaqe e vetme ndriçuese në formën e një shiriti, duhet të quhet sikur janë dy ose një numër çift dritash, nëse ajo është vendosur në mënyrë simetrike me planin gjatësor të mesit të mjetit dhe, nëse ajo zgjatet deri brenda të paktën 0.40 m (16 inc) të buzës së jashtme të skajshme të mjetit dhe nëse ajo ka një gjatësi prej të paktën 0.80 m (32 inc). Ndriçimi i një sipërfaqeje të tillë duhet të sigurohet nga të paktën dy burime drite të vendosura sa më afër skajeve të saj. Sipërfaqja ndriçuese mund të përbëhet nga një numër elementësh të vendosur në mënyrë të tillë që daljet e sipërfaqeve ndriçuese të elementëve të ndryshëm në një plan vertikal përpindikular me planin gjatësor të mesit të mjetit të zënë jo më pak se 50 % të drejtkëndëshit më të vogël, që qarkon daljet e sipërfaqeve ndriçuese në fjalë të elementeve.

44. Dritat në një mjet të caktuar, që kanë të njëjtin funksion dhe shohin në të njëjtin drejtim, duhet të kenë të njëjtën ngjyrë. Dritat dhe reflektorët e reflektimit, që janë në numër çift, duhet të vendosen në mënyrë simetrike në raport me planin gjatësor të mesit të mjetit, përveçse në mjetet me formë të jashtme josimetrike. Intensiteti i dritave në çdo çift duhet të jetë krejtësisht i njëjtë.

45. Dritat e llojeve të ndryshme dhe, në varësi nga dispozitat e paragrafeve të tjerë të këtij Kapitulli, dritat dhe reflektorët e reflektimit, mund të grupohen ose të përfshihen në të njëjtin mekanizëm, me kusht që secila prej këtyre dritave dhe reflektorëve të përputhet me dispozitat e zbatueshme të kësaj shtojce.

KAPITULLI III KËRKESA TË TJERA

Mekanizmi i drejtimit

46. Çdo automjet duhet të jetë i pajisur me një mekanizëm të fortë të drejtimit, që do t'i lejojë shoferit të ndryshojë drejtimin e mjetit me lehtësi, shpejtësi dhe në mënyrë të sigurt.

Pasqyra prapashikuese (për të parë mbrapa).

47. Çdo automjet, përveç motoçikletave me dy rrota me ose pa kosh, duhet të jetë i pajisur me një ose më shumë pasqyra prapashikuese (për të parë prapa); numri, përmasat dhe vendosja e këtyre pasqyrave duhet të jetë e tillë që t'i mundësojë shoferit të shohë qarkullimin prapa mjetit të tij.

Mekanizmi i paralajmërimit me anë të dëgjimit.

48. Çdo automjet duhet të jetë i pajisur me të paktën një mekanizëm paralajmërimi me anë të dëgjimit me fuqi të mjaftueshme. Tingulli që lëshon mekanizmi i paralajmërimit duhet të jetë i

vazhdueshëm dhe uniform, por jo çjerrës. Mjetet, që kanë përparësi dhe mjetet e transportit publik për pasagjerë mund të kenë mekanizma shtojcë paralajmërimi me anë të tingullit, që nuk iu nënshtrohen këtyre kërkesave.

Fshirësi i xhamit të përparmë.

49.Çdo automjet, që ka një xham të përparmë me përmasa dhe formë të tillë që shoferi normalisht nuk mund ta shohë rrugën përpara nga pozicioni i tij i drejtimit të mjetit, përveçse nëpërmjet pjesës të tejdukshme të xhamit të përparmë, duhet të jetë i pajisur me të paktën një fshirëse efikase dhe të fortë për xhamin e përparmë në një pozicion të përshtatshëm, funksionimi i të cilës nuk kërkon veprim të vazhdueshëm nga ana e shoferit.

Larësi i xhamit të përparmë.

50.Çdo automjet, që kërkohet të jetë i pajisur me të paktën një fshirës të xhamit të përparmë, duhet të jetë i pajisur edhe me një larës të xhamit të përparmë.

Xhami i përparmë dhe dritaret.

51.Në të gjithë automjetet dhe në të gjitha rimorkiot:

(a) lëndët e tejdukshme që formojnë një pjesë të karrocierisë së mjetit, duke përfshirë xhamin e përparmë dhe çdo ndarje të brendshme, duhet të jenë të tilla që në rast thyerje, të minimizojnë rrezikun e dëmtimit fizik.

(b) pjesët e tejdukshme të xhamit të përparmë duhet të jenë prej një lënde tejdukshmëria e të cilës të mos priset; ato duhet të jenë të tilla që të mos shkaktojnë ndonjë deformim të dukshëm të objekteve që shihen përmes xhamit të përparmë dhe që, në rast thyerje, shoferi të ketë akoma një pamje mjaft të pastër të rrugës.

Mekanizmi për ecje mbrapsht.

52.Çdo automjet duhet të jetë i pajisur me një mekanizëm për ecje mbrapsht, që kontrollohet nga pozicioni i drejtimit të mjetit. Sidoqoftë, ky mekanizëm nuk duhet të jetë i detyrueshëm për motoçikletat ose automjetet, që anë tri rrota të vendosura në mënyrë simetrike në raport me planin gjatësor të mesit të mjetit, nëse pesha maksimale e lejueshme e tyre nuk i kalon 400 kg (900 lb).

Marmita

53.Çdo motor me djegie të brendshme, që përdoret për shtytjen e një automjeti, duhet të jetë i pajisur me një marmitë efikase; ky mekanizëm duhet të jetë i tillë që ai të mund të mos bëhet i paefektshëm nga shoferi nga pozicioni i tij i drejtimit të mjetit.

Gomat

54.Rrotat e automjeteve dhe të rimorkiove të tyre duhet të pajisen me goma pneumatike, gjendja e të cilave duhet të jetë e tillë që të sigurojë kushte sigurie, duke përfshirë mosrëshqitjen, në një rrugë të lagët. Sidoqoftë, kjo dispozitë nuk duhet t'i pengojë Palët Kontraktuese që të autorizojnë përdorimin e mekanizmave, që sjellin rezultate të paktën të ngjashme me ato të përfutuara me gomat pneumatike.

Shpejtësimatësi

55.Çdo automjet i aftë t'i kalojë 40 km (25 milje) në orë në rrugë të sheshtë duhet të jetë i pajisur me një shpejtësimatës; sidoqoftë, Palët Kontraktuese mund t'i përjashtojnë kategori të caktuara motoçikletash dhe mjeteve të tjera të lehta nga kjo kërkesë.

Mekanizmi paralajmërues me të cilin duhet të jenë të pajisur automjetet

56. Kur, në përputhje me nenin 23, paragrafi 5, të kësaj Konvente dhe me paragrafin 6 të shtojcës 1 të saj, kërkohet që automjete të caktuara të kenë një mekanizëm për të treguar, nëse është e nevojshme, praninë e tyre në xhade, ky mekanizëm duhet të jetë ose:

(a) një tabelë, që të përbëhet nga një trekëndësh barazbrinjës, anët e të cilit të jenë jo më pak se 0.40 m (16 inç) të gjata, një bordurë e kuqe jo më pak se 0.05 m (2 inç) e gjerë dhe nga pjesa e saj e brendshme ose bosh ose me ngjyrë të çelët; bordura e kuqe duhet të ndriçohet nga tejdukshmëria ose të pajiset me një bordurë të reflektuar; tabela duhet të jetë e tillë që të mund të qëndrojë fort në pozicion vertikal ose,

(b) ndonjë mekanizëm tjetër njëloj të efektshëm, që përcaktohet nga legjislacioni i vendit në të cilin është regjistruar mjeti.

Mekanizmi antivjedhje

57.Çdo automjet duhet të pajiset me një mekanizëm antivjedhje me anë të të cilit një nga komponentët e tij thelbësorë mund të nxirret jashtë veprimi ose të bllokohet kur mjeti është i parkuar.

Mekanizmi lidhës për rimorkiot e lehta

58.Rimorkiot, përveç gjysmë-rimorkiove, që nuk janë të pajisura me frena automatike, që i referohet në paragrafin 16 të këtij neni, duhet të pajisen, përveçse me mjet lidhës, me një lidhje dytësore (zinxhir, kabëll etj.), që nëse mekanizmi lidhës këputet, mund të mos lejojë që lloji të prekë tokën dhe t'i sigurojë rimorkios ndonjë farë veprimi drejtues.

Dispozita të përgjithshme

59.(a) Pjesët dhe pajisjet mekanike të një automjeti, për aq sa kjo mund të jetë mundësisht e shmangshme, nuk duhet të shkaktojnë rrezik për ndonjë zjarr ose shpërthim; as nuk duhet të shkaktojnë nxjerrjen me tepri të gazrave, tymrave opake, erërave apo zhurmës së dëmshme.

(b) Për aq sa kjo të jetë e mundur, mekanizmi i ndezjes së tensionit të lartë të automjetit nuk duhet të shkaktojë bezdi të ndjeshme nga lëshimi i tepërt i ndërhyrjes së radios.

(c) Çdo automjet duhet të ndërtohet në mënyrë të tillë që fusha e pamjes përpara shoferit, si edhe djathtas dhe majtas, të jetë e mjaftueshme për t'i dhënë atij mundësi të drejtojë mjetin në mënyrë të sigurt.

(d) Automjetet dhe rimorkiot, për aq sa kjo të jetë e mundur, duhet të ndërtohen dhe të pajisen në mënyrë të tillë që të zvogëlojnë rrezikun për pasagjerët e tyre dhe për përdoruesit e tjerë të rrugës në rast aksidenti. Në mënyrë të veçantë, ato duhet të mos mbajnë zbukurime ose objekte të tjera, brenda ose jashtë, me dalje ose cepa të panevojshme, që mund të jenë të rrezikshme për pasagjerët ose përdoruesit e tjerë të rrugës.

KAPITULLI IV PËRJASHTIME

60.Për qëllime të brendshme, Palët Kontraktuese mund të parashikojnë përjashtime nga dispozitat e kësaj shtojce në lidhje me:

(a) automjetet dhe rimorkiot, që, për shkak të projektit të tyre, nuk mund ta kalojnë shpejtësinë prej 25 km (15 milje) në orë në rrugë të sheshtë ose shpejtësinë e të cilëve legjislati brendshëm e kufizon në 25 km në orë;

(b) karrocet për invalidë, domethënë automjetet e vogla të projektuara dhe të ndërtuara posaçërisht, dhe jo thjesht të përshtatura, për t'u përdorur nga një person që vuan nga ndonjë defekt ose paaftësi fizike dhe që normalisht përdoren vetëm nga ai person;

(c) mjetet që përdoren për eksperimente, qëllimi i të cilave është që të ecet në një hap me përparimet teknike dhe të përmirësohet siguria në rrugë;

(d) mjetet e një forme apo lloji të veçantë ose që përdoren për qëllime të veçanta në kushte të veçanta;

61.Palët Kontraktuese gjithashtu mund të parashikojnë përjashtimet nga dispozitat e kësaj shtojce në lidhje me mjetet që ato regjistrojnë dhe që mund të hyjnë në qarkullimin ndërkombëtar:

(a) duke autorizuar përdorimin e ngjyrë qelbarit për dritat pozicioni (anësor), që iu referohet në paragrafet 23 dhe 30 të kësaj shtojce dhe për reflektorët e reflektimit, që iu referohet në paragrafin 29 të kësaj shtojce;

(b) duke autorizuar përdorimin e ngjyrës së kuqe për ato të dritave të treguesve të drejtimit, që i referohet në paragrafin 39 të kësaj shtojce, që vendosen në pjesën e pasme të mjetit;

(c) duke autorizuar përdorimin e ngjyrës së kuqe për ato të dritave, që iu referohet në fjalinë e fundit të paragrafit 42 të kësaj shtojce, që vendosen në pjesën e pasme të mjetit;

(d) në lidhje me pozicionin e dritave në mjetet për qëllime të veçanta, forma e jashtme e të cilave është e tillë që dispozitat në fjalë nuk mund të respektohen pa përdorimin e mekanizmave ngjitës, që mund të dëmtohen ose shkëputen me lehtësi;

(e) duke autorizuar përdorimin e një numri tek, më të madh se dy, për dritat e gjata në automjetet që ato regjistrojnë; dhe

(f) përsa i përket rimorkiove, që transportojnë ngarkesa të gjata (trungje pemësh, tuba etj.), që nuk janë të lidhura me mjetin tërheqës kur janë në lëvizje, por thjesht janë të bashkuara me të me anë të ngarkesës.

KAPITULLI V DISPOZITA TË PËRKOHSHME

62.Automjetet e regjistruara fillimisht dhe rimorkiot të vëna në shërbim në territorin e një Pale

Kontraktuese përpara hyrjes në fuqi të kësaj Konvente ose brenda dy vjetësh pas hyrjes në fuqi të saj nuk duhet t'iu nënshtrihen dispozitave të kësaj Shtojce, me kusht që ato të plotësojnë kërkesat e pjesëve I, II dhe III të shtojcës 6 të Konventës për Qarkullimin Rrugor të vitit 1949.

SHTOJCË PËRKUFIZIMI I FILTRAVE TË NGJYRËS PËR TË PËRFTUAR NGJYRAT, QË IU REFEROHET NË KËTË SHTOJCË

(Koordinata tringjyrëshe)

E kuqja:kufiri drejt së verdhës: $y < 0.355$

kufiri drejt manushaqes 8: $x < 0.008$

E bardha:kufiri drejt blusë: $x > 0.310$

kufiri drejt të verdhës: $x < 0.500$

kufiri drejt jeshiles: $y < 0.150 + 0.640 x$

kufiri drejt jeshiles: $y < 0.440$

kufiri drejt manushaqes: $y > 0.050 + 0.750 x$

kufiri drejt të kuqes: $y > 0.382$

Qelibari⁹:kufiri drejt të verdhës (1): $y < 0.429$

kufiri drejt të kuqes (1): $y > 0.398$

kufiri drejt të bardhës (1): $z < 0.007$

E verdha e përzgjedhur¹⁰:

kufiri drejt të kuqes (1): $y > 0.138 + 0.580 x$

kufiri drejt jeshiles (1): $y < 1.29 - 0.100$

kufiri drejt të bardhës (1): $y > -x + 0.966$

kufiri drejt vlerës spektrale (1): $y < -x + 0.992$

Për verifikimin e karakteristikave të ngjyrave të këtyre filtrave duhet të përdoret një burim i dritës së bardhë me një temperaturë të ngjyrës prej $2854 \text{ }^\circ\text{K}$ (që i përkon ndriçuesit A të Komisionit Ndërkombëtar të Ndriçimit (CIE)).

SHTOJCA 6 LEJA E BRENDSHME PËR DREJTIMIN E MJETIT

1.Leja e brendshme për drejtimin e mjetit duhet të përbëhet ose nga një fletë formati A 7 (74 x 105 mm – 2.91 x 4.13 inc) ose nga fletë dyshe (148 x 105 mm – 5.82 x 4.13 inc) ose fletë treshe (222 x 105 mm – 8.78 x 4.13 inc), që mund të paloset në atë format. Ngjyra duhet të jetë rozë.

2.Leja duhet të shtypet në gjuhën ose gjuhët e përcaktuara nga autoriteti që e lëshon ose ka autorizimin, ta lëshojë atë, sidoqoftë, ajo duhet të ketë titullin “Permis de conduire” – në frëngjisht, me ose pa të njëjtin titull në gjuhë të tjera.

3.Shënimet, që shkruhen me shkrim dore ose shtypen në leje, duhet të jenë ose vetëm me shkronja latine ose shtypshkrim kursiv anglez ose të përsëriten në atë formë.

4.Dy nga faqet e lejes duhet t'i përshtaten faqeve model nr.1 dhe 2 më poshtë. Me kusht që të mos bëhet asnjë ndryshim në përkufizimet e kategorive A, B, C, D dhe E duke pasur parasysh Nenin 41, paragrafi 4, të kësaj Konvente, ose në shkronjat e tyre të referencave, ose në thelbin e çështjeve për identitetin e mbajtësit të lejes, kjo dispozitë duhet të gjykohej se është e kënaqshme, edhe pse nga këto modele ka pasur largime në çështje hollësish. Në mënyrë të veçantë, lejet e brendshme për drejtimin e mjeteve, që përputhen me modelin e Shtojcës 9 të Konventës për Qarkullimin Rrugor, bërë në Gjenevë më 19 shtator 1949, duhet të konsiderohen që përmbushin dispozitat e kësaj Shtojce.

5.Duhet të jetë çështje e legjislacionit të brendshëm që të përcaktojë nëse faqja model nr.3

⁸ Në këto raste janë miratuar kufi të ndryshëm nga ato që rekomandohen nga CIE, meqenëse tensionet e furnizimit në terminalet e llampave, me të cilat janë të pajisura dritat, ndryshojnë në mënyrë shumë të konsiderueshme.

⁹ Vlen për ngjyrën e shenjave të automjeteve, që deri tani është quajtur rëndom “portokall” ose e verdhë në portokall. Përkon me një pjesë të veçantë të zonës “së verdhë” në trekëndëshin e ngjyrave të CIE.

¹⁰ Zbatohet vetëm për dritat e shkurtëra dhe të gjata. Në rastin e veçantë të dritave të mjegullës, përzgjedhshmëria e ngjyrës duhet të konsiderohet e kënaqshme, nëse faktori pastërti nuk është më pak se 0.820, kufiri drejt të bardhës $y > -x + 0.966$, që në atë rast është $y > -x + 0.940$ dhe $y = 0.440$.

duhet ose nuk duhet përfshirë në leje dhe nëse leja duhet të përmbajë shënime të mëtejshme; nëse lihet ndonjë hapësirë për të shënuar ndryshimet e adresës, kjo duhet të jetë, përveçse në lejet që përputhen me modelin në Shtojcën 9 të Konventës së vitit 1949, në fillim të faqes së prapme të faqes 3 të lejes.

Faqe model nr.1

LEJE PËR DREJTIMIN E MJETIT (1)PERMIS DE CONDUIRE (1)

1. Mbiemri.....
2. Emra të tjerë (3).....
3. Data (4) dhe vendi (5) i lindjes.....
-4.

Adresa.....

Nënshkrimi i mbajtësit (6)

.....Fotografi

35 x 45 mm

(1.37 x 175 inc)

5. Lëshuar nga.....

6. Në.....

7. E vlefshme deri (7).....

Nr.....

Nënshkrimi etj. (8)

Faqe model nr.2

(2)

Kategoritë e mjeteve për të cilat leja është e vlefshme:

A. Motoçikletat(9)

B. Automjetet, përveç atyre të kategorisë A, që kanë një(9)

Peshë maksimale të lejueshme që nuk i kalon 3.500 kg

(7.700 lb) dhe që nuk kanë më shumë se tetë vende, përveç vendit të shoferit.

C. Automjetet, që përdoren për transportin e mallrave dhe(9)

Pesha maksimale e lejueshme e të cilave i kalon

3.500 kg (7.700 lb).

D. Automjetet, që përdoren për transportin e pasagjerëve dhe(9)

që kanë më shumë se tetë vende përveç vendit të shoferit.

E. kombinimet e mjeteve, mjeti tërheqës(9)

i të cilave është në një kategori ose në

kategoritë për të cilat shoferi ka leje (B)

dhe/ose C dhe/ose D), por që nuk janë

vetë në atë kategori ose ato kategori.

(10)

(11)

Faqe model nr.3

E vlefshme deri:E ripërtërirë deri:

...(9)

lëshuar memë.....

E vlefshme deri:E ripërtërirë deri:

...(9)

lëshuar	më
.....më.....	
E vlefshme deri:E ripërtërirë deri:	
.....	
...(9)	
lëshuar më.....më.....	
E vlefshme deri:E ripërtërirë deri:	
.....	
...(9)	
lëshuar më më.....	
E vlefshme deri:E ripërtërirë deri:	
.....	
...(9)	
lëshuar	më
.....më.....(9)	
E vlefshme deri:E ripërtërirë deri:	
.....	
...(9)	
lëshuar memë.....	

(1) Në modelet me një palosje (nëse është palosur në mënyrë të tillë që faqja e parë të mos jetë faqe model) dhe në modele me dy palosje, ky shënim mund të shkruhet në faqen e parë.

(2) Shënoni emrin e shtetit ose shenjën dalluese të shtetit, siç përcaktohet në shtojcën 3 të kësaj Konvente. Shënimi 1 më sipër vlen edhe për këtë kuti.

(3) Këtu mund të shënohet emri i babait ose i burrit.

(4) Nëse data e lindjes është e panjohur, shënoni moshën e përafërt në datën e lëshimit të lejes.

(5) Nëse vendi i lindjes është i panjohur, lëreni bosh.

(6) "Ose gjurma e gishtit". Nënshkrimi ose gjurma e gishtit dhe hapësira e rezervuar për to mund të hiqet.

(7) Ky shënim është fakultativ në lejet, që përfshijnë faqen model nr.3.

(8) Nënshkrimi dhe/ose vula ose pulla e autoritetit, që lëshon lejen ose e shoqatës, që ka autorizimin për ta lëshuar atë. Në modelet e palosura me një palosje (nëse jaë palosur në mënyrë të tillë që faqja e parë të mos jetë faqe model) dhe në modelet me dy palosje, vula ose pulla mund të vendoset në faqen e parë.

(9) Vula ose pulla e autoritetit, që lëshon lejen, dhe nëse kërkohet data kur është vënë vula ose pulla. Kjo vulë ose pullë duhet të vendoset në kolonën e krahut të djathtë në faqen model nr.2, përkrah përkufizimeve të kategorive të mjeteve, dhe vetëm përkundrejt atyre për të cilët leja është e vlefshme; të njëjtat dispozita vlejné në rastin e informacionit për ripërtëritjet, që duhen shënuar në kolonën e krahut të djathtë të faqes model nr.3.

Palët Kontraktuese, në vend që ta vendosin vulën ose pullën në kolonën e krahut të djathtë në faqen model nr.2, mund të shënojnë një zë të ri 8: "Kategoritë", në faqen model nr.1, shkronjën ose shkronjat për kategorinë ose kategoritë për të cilat leja është e vlefshme dhe një yllth për çdo kategori për të cilën leja nuk është e vlefshme (për shembull, "8. Kategoritë A, B***").

(10) Hapësirë e rezervuar për kategoritë e tjera të mjeteve siç e parashikon legjislacioni i brendshëm.

10. Hapësirë për shënime shtojcë, nëse ka, nga autoritetet kompetente të shtetit, që lëshon lejen, duke përfshirë kushtet kufizuese të përdorimit (Për shembull:). "Duhet të mbajë lente korrigjuese", "E vlefshme vetëm për drejtimin e mjetit nr....", "Mjeti duhet të pajiset që të drejtohet nga një person me një këmbë"). Në rastin e parashikuar në nënparagrafin e dytë të shënimit 9 më sipër,

këto vërejtje shtesë mundësisht duhet të shënohen në faqen model nr.1.

Vërejtje të tjera mund të shënohen në faqet përveç atyre që janë faqe model.

SHTOJCA 7 LEJA NDËRKOMBËTARE PËR DREJTIMIN E MJETEVE

1. Leja duhet të jetë një libërth i vogël i formatit A 6 (148 x 105 mm, 5.82 x 4.13 inc). Kapaku duhet të jetë ngjyrë gri dhe faqet e brendshme të bardha.

2. Ana e jashtme dhe e brendshme e kapakut të sipërm duhet të përputhen, përkatësisht, me faqet model nr.1 dhe 2 si më poshtë; ato duhet të shtypen në gjuhën kombëtare ose të paktën në një nga gjuhët kombëtare të shtetit, që e lëshon lejen. Dy faqet e fundit të brendshme duhet të shohin faqet, që përputhen me modelin nr.3 si më poshtë; ato duhet të shtypen në frëngjisht. Faqet e brendshme, që iu paraprijnë këtyre dy faqeve, duhet ta përsërisin faqen e parë në disa gjuhë, që duhet të përfshijnë anglishten, rusishten dhe spanjishten.

3. Shënimet, që bëhen në leje, me shkrim dore ose shtypi duhet të jenë në shkronja latine ose me shtypshkrim kursiv anglez.

4. Palët Kontraktuese, që lëshojnë ose autorizojnë lëshimin e lejeve ndërkombëtare për drejtimin e mjeteve, kapaku i të cilave është shtypur në një gjuhë tjetër përveç anglishtes, frëngjishtes, rusishtes ose spanjishtes, duhet t'i përcjellin Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara përkthimin në atë gjuhë të tekstit të faqes model nr.3 si më poshtë:

FAQE MODEL NR.1 (Ana e jashtme e kapakut të sipërm)

.....

Qarkullimi ndërkombëtar i makinave

LEJE NDËRKOMBËTARE PËR DREJTIMIN E MJETIT

Nr.....

Konventa për Qarkullimin Rrugor e 8 nëntorit 1968

E vlefshme deri më

Lëshuar më

Në

Data

Numri i lejes kombëtare për drejtimin e mjetit.....

Emri i shtetit, që lëshon lejen dhe shenja e tij dalluese, siç përcaktohet në shtojcën 3.

Tre vjet pas datës së lëshimit ose datës së skadimit të lejes kombëtare për drejtimin e mjetit, cilado qoftë më e hershme.

Nënshkrimi i autoritetit ose shoqatës, që lëshon lejen.

Vula ose pulla e autoritetit ose shoqatës, që lëshon lejen.

FAQE MODEL NR.2 (Ana e brendshme e kapakut të sipërm)

Kjo leje nuk është e vlefshme për territorin e.....

.....1

Ajo është e vlefshme për territoret e të gjitha Palëve të tjera Kontraktuese. Kategoritë e mjeteve për drejtimin e të cilave ajo është e vlefshme janë përcaktuar në fund të libërthit.

2

Kjo leje në asnjë mënyrë nuk duhet të ndikojë në detyrimin e mbajtësit për të vepruar në mënyrë rigoroze në përputhje me ligjet dhe rregulloret në lidhje me vendbanimin dhe ushtrimin e një

profesioni në secilin shtet, nëpër të cilin ai udhëton. Në mënyrë të veçantë, kjo leje duhet të pushojë së qeni e vlefshme në një shtet, nëse mbajtësi i saj e vendos vendbanimin e tij normal atje.

Shënoni këtu emrin e Palës Kontraktuese në të cilën mbajtësi i saj banon normalisht.
Hapësirë e rezervuar për një listë të shteteve, që janë Palë Kontraktuese (fakultative).

Modeli nr.3 (faqja e krahut të majtë)

Të dhëna për shoferin:

Mbiemri.....1

Emra të tjerë2

Vendi i lindjes3

Data e lindjes4

Adresa e shtëpisë.....5

Kategoritë e mjeteve për të cilat është e vlefshme leja

MotoçikletaA

Automjete, përveç atyre të kategorisë A, që ka B një peshë maksimale të lejueshme që nuk i kalon 3.500 kg (7.700 lb) dhe që nuk ka më shumë se tetë vende të tjera përveç vendit të shoferit

Automjete, që përdoren për transportin e mallrave C dhe pesha maksimale e lejueshme e të cilave i kalon 3.500 kg (7.700 lb).

Automjete, që përdoren për transportin eD pasagjerëve dhe që kanë më shumë se tetë vende të tjera përveç vendit të shoferit.

Kombinime mjetesh, mjeti tërheqës i të cilave është në një kategori ose në kategori për të cilat shoferi është i pajisur me leje (B dhe/ose C dhe/ose D), E por që nuk janë vetë në atë kategori ose në ato kategori.

Kushte kufizuese përdorimi4

.....
.....
.....

Këtu mund të shënohet emri i babait ose i burrit.

Nëse vendi i lindjes është i panjohur, lereni bosh.

Nëse data e lindjes është e panjohur, shënoni moshën e përafërt në datën e lëshimit të lejes.

Për shembull, "Duhet të mbajë lente korigjuese", "E vlefshme vetëm për drejtimin e mjetit nr.....", "Mjeti duhet të pajiset për t'u drejtuar nga një person me një këmbë".

Modeli nr.3 (faqja në krahun e djathtë)

.....
.....
.....
.....

.....

A(1)
B(1)Fotografi
C(1) (1)
D(1)
E(1)Nënshkrimi i mbajtësit 2.....

Përjashtime:

Mbajtësi nuk e ka të drejtën të drejtojë
mjetin në territorin e
.....3deri më
NëMë
.....4 (4)

Vula ose pulla e autoritetit ose shoqatës, që lëshon lejen. Kjo vulë ose pullë duhet të vendoset vetëm përkundrejt kategorive A, B, C, D dhe E, nëse mbajtësi ka leje të drejtojë mjete të kategorisë në fjalë.

ose gjurmë gishti.
Emri i shtetit.

Nënshkrimi dhe vula ose pulla e autoritetit, që e ka zhvleftësuar lejen në territorin e vet. Nëse hapësirat e rezervuara për përjashtime në këtë faqe janë përdorur tashmë, çdo përjashtim i mëtejshëm duhet të shënohet nga prapa.

U dorëzua për shtyp më 19.6.2000
Doli nga shtypi më 21.6.2000

Tirazhi: 3700 copë	Formati: 60x88/8
--------------------	------------------

Shtypshkronja e Qendrës së Publikimeve Zyrtare

Çmimi: 100 lekë