

TRACECA Project:
Legal & Regulatory Framework
**Comparative
Conventions**
Vol 3/6

CONTENTS

Vol 1/3

1. International Convention for Safe Containers (CSC) signed at Geneva on 2nd December 1972
2. Customs Convention on Containers signed at Geneva on 6th December 1972
3. Customs Convention on Temporary Import of Commercial Road Vehicles
4. TIR Convention signed at Geneva on 14th November 1975
5. International Convention on the Harmonisation of Frontier Controls of Goods
6. Barcelona Transit Convention 1921
7. New York Transit Convention 1965
8. Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be used for such Carriage signed at Geneva on 1st September 1970 as amended (ATP)

Vol 2/3

9. Convention on Road Signs and Signals 1968 TIRP

Vol 3/3

10. Convention on Road Traffic concluded at Vienna 1968 (Vienna Convention)
11. European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR)
12. Convention on the Liability of Operators Terminals 1991 UNIDROIT
13. Agreement on Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)

Document

10

CONVENTION ON ROAD TRAFFIC

The Contracting Parties,

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

Have agreed upon the following provisions:

Chapter I

GENERAL PROVISIONS

ARTICLE 1

Definitions

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

(a) The "domestic legislation" of a Contracting Party means the entire body of national or local laws and regulations in force in the territory of that Contracting Party;

(b) A vehicle is said to be "in international traffic" in the territory of a State if:

- (i) It is owned by a natural or legal person normally resident outside that State;
- (ii) It is not registered in that State; and
- (iii) It is temporarily imported into that State;

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

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

(c) "Built-up area" means an area with entries and exits specially signposted as such, or otherwise defined in domestic legislation;

(d) "Road" means the entire surface of any way or street open to public traffic;

(e) "Carriageway" means the part of a road normally used by vehicular traffic; a road may comprise several carriageways clearly separated from one another by, for example, a dividing strip or a difference of level;

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

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

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

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

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

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

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

(iii) Is specially signposted as a motorway;

(k) A vehicle is said to be:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2

Annexes to the Convention

The Annexes to the Convention, namely,

Annex 1: Exceptions to the obligation to admit motor vehicles and trailers in international traffic;

Annex 2: Registration number of motor vehicles and trailers in international traffic;

Annex 3: Distinguishing sign of motor vehicles and trailers in international traffic;

Annex 4: Identification marks of motor vehicles and trailers in international traffic;

Annex 5: Technical conditions concerning motor vehicles and trailers;

Annex 6: Domestic driving permit; and

Annex 7: International driving permit;

are integral parts of this Convention.

ARTICLE 3

Obligations of the Contracting Parties

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

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

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

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

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

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

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

5. Contracting Parties shall be bound to admit to their territories in international traffic cycles and mopeds which fulfil the technical conditions laid down in Chapter V of this Convention and whose drivers have their normal residence in the territory of another Contracting Party. No Contracting Party shall require the drivers of cycles or mopeds in international traffic to hold a driving permit; however, Contracting Parties which have declared in conformity with Article 54, paragraph 2, of this Convention that they treat mopeds as motor cycles may require the drivers of mopeds in international traffic to hold a driving permit.

5 bis. Contracting Parties will take the necessary measures to ensure that road safety education be provided on a systematic and continuous basis, particularly in schools at all levels.

5 ter. Whenever driving instruction for learner drivers is provided by professional driving establishments, domestic legislation shall lay down minimum requirements concerning the curriculum and the qualifications of the personnel responsible for providing such instruction.

6. Contracting Parties undertake to communicate to any Contracting Party, which may so request, the information necessary to ascertain the identity of the person in whose name a power-driven vehicle, or a trailer coupled to such a vehicle, is registered in their territories if the request submitted shows that the vehicle has been involved in an accident or the driver of this vehicle has seriously infringed road traffic rules and is thereby liable to important penalties or disqualification from driving in the territory of the Contracting Party submitting the request.

7. Measures which the Contracting Parties have taken or may take either unilaterally or under bilateral or multilateral agreements to facilitate international road traffic by simplifying Customs, police, health and other similar formalities or to ensure that Customs offices and posts at a given frontier point have the same competence and are kept open during the same hours shall be deemed to be in conformity with the object of this Convention.

8. Nothing in paragraphs 3, 5 and 7 of this Article shall affect the right of a Contracting Party to make the admission to its territory in international traffic of motor vehicles, trailers, mopeds and cycles, and of their drivers and occupants, subject to its regulations concerning the commercial carriage of passengers and goods, to its regulations concerning insurance of drivers against third-party risks, to its Customs regulations and, in general, to its regulations on matters other than road traffic.

ARTICLE 4

Signs and signals

Contracting Parties to this Convention which are not Contracting Parties to the Convention on Road Signs and Signals opened for signature at Vienna on the same day as this Convention undertake that:

(a) All road signs, traffic light signals and road markings installed in their territory shall form a coherent system and shall be designed and placed in such a way as to be easily recognizable;

(b) The number of types of sign shall be limited and signs shall be placed only at points where they are deemed useful;

(c) Danger warning signs shall be installed at a sufficient distance from obstructions to give drivers adequate warning;

(d) It shall be prohibited:

- (i) To affix to a sign, to its support or to any other traffic control device anything not related to the purpose of such sign or device; if, however, Contracting Parties or subdivisions thereof authorize a non-profit making association to install informative signs, they may permit the emblem of that association to appear on the sign or on its support provided this does not make it less easy to understand the sign;
- (ii) To install any board, notice, marking or device which might be confused with signs or other traffic control devices, might render them less visible or effective, or might dazzle road-users or distract their attention in a way prejudicial to traffic safety;
- (iii) To install on pavements and verges devices or equipment which might unnecessarily obstruct the movement of pedestrians, particularly elderly or disabled persons.

Chapter II

RULES OF THE ROAD

ARTICLE 5

Status of signs and signals

1. Road-users shall comply with the instructions conveyed by road signs, traffic light signals and road markings even if the said instructions appear to contradict other traffic regulations.

2. Instructions conveyed by traffic light signals shall take precedence over those conveyed by road signs regulating priority.

ARTICLE 6

Instructions given by authorized officials

1. When they are directing traffic, authorized officials shall be easily identifiable at a distance, at night as well as by day.

2. Road-users shall promptly obey all instructions given by authorized officials directing traffic.

3. It is recommended that domestic legislation should provide that directions given by authorized officials directing traffic shall include the following:

(a) Arm raised upright: this gesture shall mean "attention, stop" for all road-users except drivers who are no longer able to stop with sufficient safety; further, if made at an intersection, this gesture shall not require drivers already on the intersection to stop;

(b) Arm or arms outstretched horizontally; this gesture shall constitute a stop signal for all road-users approaching from any direction which would cut across that indicated by the outstretched arm or arms; after making this gesture, the authorized official directing traffic may lower his arm or arms; this gesture shall likewise constitute a stop signal for drivers in front of or behind the official;

(c) Swinging red light: this gesture shall constitute a stop signal for road-users towards whom the light is directed.

4. The instructions given by authorized officials directing traffic shall take precedence over those conveyed by road signs, traffic light signals and road markings, and over traffic regulations.

ARTICLE 7

General rules

1. Road-users shall avoid any behaviour likely to endanger or obstruct traffic, to endanger persons, or to cause damage to public or private property.

2. It is recommended that domestic legislation should provide that road-users shall not obstruct traffic or risk making it dangerous by throwing, depositing or leaving any object or substance on the road or by creating any other obstruction on the road. If road-users have been unable to avoid creating an obstruction or danger in that way, they shall take the necessary steps to remove it as soon as possible and, if they cannot remove it immediately, to warn other road-users of its presence.

3. Drivers shall show extra care in relation to the most vulnerable road-users, such as pedestrians and cyclists and in particular children, elderly persons and the disabled.

4. Drivers shall take care that their vehicles do not inconvenience road-users or the occupants of properties bordering on the road, for example, by causing noise or raising dust or smoke where they can avoid doing so.

5. The wearing of safety belts is compulsory for drivers and passengers of motor vehicles, occupying seats equipped with such belts, save where exceptions are granted by domestic legislation.

ARTICLE 8

Drivers

1. Every moving vehicle or combination of vehicles shall have a driver.
2. It is recommended that domestic legislation should provide that pack, draught or saddle animals, and, except in such special areas as may be marked at the entry, cattle, singly or in herds, or flocks, shall have a driver.
3. Every driver shall possess the necessary physical and mental ability and be in a fit physical and mental condition to drive.
4. Every driver of a power-driven vehicle shall possess the knowledge and skill necessary for driving the vehicle; however, this requirement shall not be a bar to driving practice by learner-drivers in conformity with domestic legislation.
5. Every driver shall at all times be able to control his vehicle or to guide his animals.

ARTICLE 9

Flocks and herds

It is recommended that domestic legislation should provide that, save where exceptions are granted to facilitate their mass movement, flocks and herds should be divided into sections of moderate length spaced sufficiently far apart for the convenience of traffic.

ARTICLE 10

Position on the carriageway

1. The direction of traffic shall be the same on all roads in a State except, where appropriate, on the roads used solely or principally by through traffic between two other States.
2. Animals moving along the carriageway shall be kept as close as possible to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic.
3. Without prejudice to the provisions to the contrary of Article 7, paragraph 1, Article 11, paragraph 6, and to other provisions of this Convention to the contrary, every driver of a vehicle shall, to the extent permitted by circumstances, keep his vehicle near the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic. However, Contracting Parties or subdivisions thereof may lay down more precise rules concerning the position of goods vehicles on the carriageway.
4. Where a road comprises two or three carriageways, no driver shall take the carriageway situated on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic.

5. (a) On two-way carriageways having four or more lanes, no driver shall take the lanes situated entirely on the half of the carriageway opposite to the side appropriate to the direction of traffic.

(b) On two-way carriageways having three lanes, no driver shall take the lane situated at the edge of the carriageway opposite to that appropriate to the direction of traffic.

6. Without prejudice to the provisions of Article 11 and when an additional lane is indicated by a sign, drivers of vehicles moving slowly shall use that lane.

ARTICLE 11

Overtaking and movement of traffic in lines

1. (a) Drivers overtaking shall do so on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic.

(b) However drivers shall overtake on the side appropriate to the direction of traffic if the driver to be overtaken has signalled his intention to turn to the side of the carriageway opposite to that appropriate to the direction of traffic and has moved his vehicle or animals over towards that side in order to turn to that side for the purpose of taking another road, to enter a property bordering on the road, or to stop on that side.

2. Before overtaking, every driver shall, without prejudice to the provisions of Article 7, paragraph 1, or to those of Article 14, of this Convention, make sure:

(a) That no driver who is following him has begun to overtake him;

(b) That the driver ahead of him in the same lane has not given warning of his intention to overtake another;

(c) That he can do it without endangering or interfering with the oncoming traffic making sure in particular that the lane which he will enter is free over a sufficient distance and that the relative speed of the two vehicles allows overtaking within a sufficiently short time; and

(d) That, except when using a lane closed to oncoming traffic, he will be able, without inconvenience to the road-user or road-users overtaken, to resume the position prescribed in Article 10, paragraph 3, of this Convention.

3. In pursuance of the provisions of paragraph 2 of this Article, overtaking on two-way carriageways is in particular prohibited when approaching the crest of a hill and, if visibility is inadequate, on bends, unless there are at these points lanes defined by longitudinal road markings and overtaking is carried out without leaving the lanes marked as closed to oncoming traffic.

4. When overtaking, a driver shall give the road-user or road-users overtaken a sufficiently wide berth.

5. (a) On carriageways with at least two lanes reserved for traffic moving in the direction in which he is proceeding, a driver who should be obliged, immediately or shortly after moving back to the position prescribed by Article 10, paragraph 3, of this Convention, to overtake again may, in order to perform that manoeuvre, and provided he makes sure he can do so without undue inconvenience to the drivers of faster vehicles approaching from behind, remain in the lane he has occupied for the first overtaking manoeuvre.

(b) However, Contracting Parties or subdivisions thereof shall be free not to apply the provisions of this paragraph to the drivers of cycles, mopeds, motor cycles and vehicles which are not motor vehicles within the meaning of this Convention, or to the drivers of motor vehicles whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg or whose maximum speed, by design, cannot exceed 40 km (25 miles) per hour.

6. Where the provisions of subparagraph 5 (a) of this Article are applicable and the density of traffic is such that vehicles not only occupy the entire width of the carriageway reserved for traffic taking the direction in which they are moving but also are moving only at a speed which is governed by that of the vehicle preceding them in the line:

(a) Without prejudice to the provisions of paragraph 9 of this Article, the movement of the vehicles in one line at a higher speed than that of those in another shall not be deemed to constitute overtaking within the meaning of this Article;

(b) A driver not in the lane nearest to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic may change lanes only in order to prepare to turn right or left or to park; however, this requirement shall not apply to changes of lane effected by drivers in accordance with domestic legislation resulting from the application of the provisions of paragraph 5 (b) of this Article.

7. When moving in lines as described in paragraphs 5 and 6 of this Article, drivers are forbidden, if the lanes are indicated on the carriageway by longitudinal markings, to straddle these markings.

8. Without prejudice to the provisions of paragraph 2 of this Article and to other restrictions which Contracting Parties or subdivisions thereof may lay down concerning overtaking at intersections and at level-crossings, no driver of a vehicle shall overtake a vehicle other than a two-wheeled cycle, a two-wheeled moped or a two-wheeled motor cycle without side-car:

(a) Immediately before or on an intersection other than a roundabout, except:

- (i) In the case provided for in paragraph 1 (b) of this Article;
- (ii) Where the road on which overtaking takes place has priority at the intersection;
- (iii) Where traffic is directed at the intersection by an authorized official or by traffic light signals;

(b) Immediately before or on a level-crossing not equipped with gates or half-gates, provided however that Contracting Parties or subdivisions thereof shall be free to permit such overtaking at a level-crossing where road traffic is regulated by traffic light signals incorporating a positive signal authorizing vehicles to proceed.

9. A vehicle shall not overtake another vehicle which is approaching a pedestrian crossing marked on the carriageway or signposted as such, or which is stopped immediately before the crossing, otherwise than at a speed low enough to enable it to stop immediately if a pedestrian is on the crossing. Nothing in this paragraph shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from prohibiting overtaking within a prescribed distance from a pedestrian crossing, or from imposing stricter requirements on a driver of a vehicle proposing to overtake another vehicle stopped immediately before such a crossing.

10. A driver who perceives that a driver following him wishes to overtake him shall, except in the case provided for in Article 16, paragraph 1 (b) of this Convention, keep close to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic and refrain from accelerating. If, owing to the narrowness, profile or condition of the carriageway, taken in conjunction with the density of oncoming traffic, a vehicle which is slow or bulky or is required to observe a speed limit cannot be easily and safely overtaken, the driver of such vehicle shall slow down and if necessary pull in to the side as soon as possible in order to allow vehicles following him to overtake.

11. (a) Contracting Parties or subdivisions thereof may, on one-way carriageways and on two-way carriageways where at least two lanes in built-up areas and three lanes outside built-up areas are reserved for traffic in the same direction and are indicated by longitudinal markings:

- (i) Allow vehicles in one lane to overtake on the side appropriate to the direction of traffic vehicles in another lane; and
- (ii) Make inapplicable the provisions of Article 10, paragraph 3, of this Convention;

provided that there are adequate restrictions on the possibility of changing lanes;

(b) In the case referred to in subparagraph (a) of this paragraph, without prejudice to the provisions of paragraph 9 of this Article, the manner of driving provided for shall not be deemed to constitute overtaking within the meaning of this Convention.

ARTICLE 12

Passing of oncoming traffic

1. When passing oncoming traffic, a driver shall leave sufficient lateral space and, if necessary, move close to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic. If in so doing he finds his progress impeded by an

obstruction or by the presence of other road-users, he shall slow down and if necessary stop to allow the oncoming road-user or road-users to pass.

2. On mountain roads and steep roads with characteristics similar to those of mountain roads, where the passing of oncoming traffic is impossible or difficult, it is the driver of the vehicle travelling downhill who should pull in to the side of the road in order to allow any vehicle proceeding uphill to pass, except where the arrangement of lay-bys to enable vehicles to pull in to the side of the road is such that, having regard to the speed and position of the vehicles, the vehicle proceeding uphill has a lay-by ahead of it and the need for one of the vehicles to reverse could be avoided if the vehicle proceeding uphill pulled in to that lay-by. Where one of the two vehicles which are about to pass is obliged to reverse in order to make passing possible, this manoeuvre shall be performed by the driver of the vehicle proceeding downhill unless it can manifestly be more easily performed by the driver of the vehicle proceeding uphill. However, Contracting Parties or subdivisions thereof may prescribe for certain vehicles or certain roads or sections of roads special rules differing from those laid down in this paragraph.

ARTICLE 13

Speed and distance between vehicles

1. Every driver of a vehicle shall in all circumstances have his vehicle under control so as to be able to exercise due and proper care and to be at all times in a position to perform all manoeuvres required of him. He shall, when adjusting the speed of his vehicle, pay constant regard to the circumstances, in particular the lie of the land, the state of the road, the condition and load of his vehicle, the weather conditions and the density of traffic, so as to be able to stop his vehicle within his range of forward vision and short of any foreseeable obstruction. He shall slow down and if necessary stop whenever circumstances so require, and particularly when visibility is not good.

2. Domestic legislation shall establish maximum speed limits for all roads. Domestic legislation shall also determine special speed limits applicable to certain categories of vehicles presenting a special danger, in particular by reason of their mass or their load. They may establish similar provisions for certain categories of drivers, in particular for new drivers.

3. The provisions set out in the first sentence of paragraph 2 may not apply to drivers of priority vehicles referred to in article 34, paragraph 2, or vehicles treated as such in domestic legislation.

4. No driver shall impede the normal progress of other vehicles by travelling abnormally slowly without proper cause.

5. The driver of a vehicle moving behind another vehicle shall keep at a sufficient distance from that other vehicle to avoid collision if the vehicle in front should suddenly slow down or stop.

6. Outside built-up areas, in order to facilitate overtaking, drivers of vehicles or combinations of vehicles of more than 3,500 kg permissible maximum mass, or of more than 10 m overall length, shall, except when they are overtaking

2. Every driver emerging from a path or an earth-track (dirt road) on to a road other than a path or an earth-track shall give way to vehicles travelling on that road. For the purposes of this Article the terms "path" and "earth-track" (dirt road) may be defined in domestic legislation.

3. Every driver emerging on to a road from a property bordering thereon shall give way to vehicles travelling on that road.

4. Subject to the provisions of paragraph 7 of this Article:

(a) In States where traffic keeps to the right the driver of a vehicle shall give way, at intersections other than those specified in paragraph 2 of this Article and in Article 25, paragraphs 2 and 4 of this Convention, to vehicles approaching from his right;

(b) Contracting Parties or subdivisions thereof in whose territories traffic keeps to the left shall be free to regulate the right of way at intersections as they see fit.

5. Even if traffic light signals authorize him to do so, a driver shall not enter an intersection if the density of traffic is such that he will probably be obliged to stop on the intersection, thereby obstructing or preventing the passage of cross traffic.

6. A driver who has entered an intersection where traffic is regulated by traffic light signals may clear the intersection without waiting for the way to be opened in the direction in which he wishes to proceed, provided that this does not impede the progress of other road-users moving in the open direction.

7. Drivers of vehicles not moving on rails shall give way to rail-borne vehicles.

ARTICLE 19

Level-crossings

Road-users shall exercise extra care in approaching and traversing level-crossings. In particular:

(a) Every driver of a vehicle shall drive at a moderate speed;

(b) Without prejudice to the obligation to obey an instruction to stop given by a light signal or a sound signal, no road-user shall enter a level-crossing at which the gates or half-gates are across the road or in process of being placed across the road, or at which the half-gates are in process of being raised;

(c) If a level-crossing is not equipped with gates, half-gates or light signals, no road-user shall enter it without making sure that no rail-borne vehicle is approaching;

(d) No driver shall enter a level-crossing without first ascertaining that he may not be obliged to stop on it;

(e) No road-user shall linger while traversing a level crossing; if a vehicle is compelled to stop, its driver shall endeavour to move it off the track, and, if he is unable to do so, immediately do everything he can to ensure that the drivers of rail-borne vehicles are warned of the danger in time.

ARTICLE 20

Rules applicable to pedestrians

1. Contracting Parties or subdivisions thereof shall be free not to enforce the provisions of this Article except in cases where pedestrian traffic on the carriageway would be dangerous or would obstruct vehicular traffic.
2. If, at the side of the carriageway, there are pavements (sidewalks) or suitable verges for pedestrians, pedestrians shall use them. Nevertheless, if they take the necessary precautions:
 - (a) Pedestrians pushing or carrying bulky objects may use the carriageway if they would seriously inconvenience other pedestrians by walking on the pavement (sidewalk) or verge;
 - (b) Groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession may walk on the carriageway.
3. If it is not possible to use pavements (sidewalks) or verges, or if none is provided, pedestrians may walk on the carriageway; where there is a cycle track and the density of traffic so permits, they may walk on the cycle track, but shall not obstruct cycle and moped traffic in doing so.
4. Pedestrians walking on the carriageway in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article shall keep as close as possible to the edge of the carriageway.
5. It is recommended that domestic legislation should provide as follows: pedestrians walking on the carriageway shall keep to the side opposite to that appropriate to the direction of traffic except where to do so places them in danger. However, persons pushing a cycle, a moped or a motor cycle, and groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession shall in all cases keep to the side of the carriageway appropriate to the direction of traffic. Unless they form a procession, pedestrians walking on the carriageway shall, by night or when visibility is poor and, by day, if the density of vehicular traffic so requires, walk in single file wherever possible.
6. (a) Pedestrians wishing to cross a carriageway shall not step on to it without exercising care; they shall use a pedestrian crossing whenever there is one nearby.
 - (b) In order to cross the carriageway at a pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway:
 - (i) If the crossing is equipped with light signals for pedestrians, the latter shall obey the instructions given by such lights;

(ii) If the crossing is not equipped with such lights, but vehicular traffic is regulated by traffic light signals or by an authorized official, pedestrians shall not step onto the carriageway while the traffic light signal or the signal given by the authorized official indicates that vehicles may proceed along it;

(iii) At other pedestrian crossings, pedestrians shall not step on to the carriageway without taking the distance and speed of approaching vehicles into account.

(c) In order to cross the carriageway elsewhere than at a pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway, pedestrians shall not step on to the carriageway without first making sure that they can do so without impeding vehicular traffic.

(d) Once they have started to cross a carriageway, pedestrians shall not take an unnecessarily long route, and shall not linger or stop on the carriageway unnecessarily.

7. However, Contracting Parties or subdivisions thereof may impose stricter requirements on pedestrians crossing the carriageway.

ARTICLE 21

Behaviour of drivers towards pedestrians

1. Every driver shall avoid behaviour likely to endanger pedestrians.

2. Without prejudice to the provisions of Article 7, paragraph 1, Article 11, paragraph 9, and Article 13, paragraph 1, of this Convention, where there is on the carriageway a pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway:

(a) If vehicular traffic is regulated at that crossing by traffic light signals or by an authorized official, drivers forbidden to proceed shall stop short of the crossing or the transverse markings preceding it and, when they are permitted to proceed, shall not prevent or obstruct the passage of pedestrians who have stepped on to it; drivers turning into another road at the entrance to which there is a pedestrian crossing shall do so slowly and give way, if necessary stopping for this purpose, to pedestrians already using, or about to use, the crossing;

(b) If vehicular traffic is not regulated at that crossing by traffic light signals or by an authorized official, drivers shall approach the crossing only at a speed low enough not to endanger pedestrians using, or about to use, it; if necessary, they shall stop to allow such pedestrians to cross.

3. No provision of this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from:

Requiring drivers of vehicles to stop in all cases when pedestrians are using, or about to use, a pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway in the conditions laid down in Article 20 of this Convention, or

Prohibiting them from preventing or obstructing the passage of pedestrians who are crossing the carriageway at or very near an intersection even if there is at that point no pedestrian crossing signposted as such or indicated by markings on the carriageway.

4. Drivers intending to overtake, on the side appropriate to the direction of traffic, a public transport vehicle at a stop marked as such shall slow down and if necessary stop to allow passengers to board or alight from that vehicle.

ARTICLE 22

Islands on the carriageway

Without prejudice to the provisions of Article 10 of this Convention, a driver may pass to the left or to the right of islands, posts and other devices set up on the carriageway on which he is travelling, except in the following cases:

(a) Where the side on which the island, post or device shall be passed is indicated by a sign;

(b) Where the island, post or device is on the centre-line of a two-way carriageway; in this case the driver shall keep to the side of the island, post or device corresponding to the direction of traffic.

ARTICLE 23

Standing and parking

1. Outside built-up areas, standing or parked vehicles and halted animals shall so far as possible be stationed elsewhere than on the carriageway. In and outside built-up areas they shall not be stationed on cycle tracks, on pavements or on verges specially provided for pedestrian traffic, save where applicable domestic legislation so permits.

2. (a) Animals halted and vehicles standing or parked on the carriageway shall be kept as close as possible to the edge of the carriageway. A driver shall not stand or park his vehicle on a carriageway save on the side appropriate, for him, to the direction of traffic; nevertheless, standing or parking on the other side shall be permitted where standing or parking on the side appropriate to the direction of traffic is prevented by the presence of rail tracks. Moreover, Contracting Parties or subdivisions thereof may:

(i) Refrain from prohibiting standing and parking on one side or the other in certain conditions, for instance where standing on the side appropriate to the direction of traffic is prohibited by road signs;

- (ii) On one-way carriageways, authorize standing and parking on the other side as well as or instead of on the side appropriate to the direction of traffic;
- (iii) Authorize standing and parking in the middle of the carriageway at places specially marked;

(b) Save where domestic legislation provides otherwise, vehicles other than two-wheeled cycles, two-wheeled mopeds and two-wheeled motor cycles without side-car shall not stand or be parked two abreast on the carriageway. Standing or parked vehicles shall, unless the layout of the area permits otherwise, be placed parallel to the edge of the carriageway.

3. (a) The standing or parking of a vehicle on the carriageway shall be prohibited:

- (i) On pedestrian crossings, on crossings for cyclists, and on level-crossings;
- (ii) On tramway or railway tracks on a road or so close to such tracks that the movement of trams or trains might be impeded, and also, subject to the possibility for Contracting Parties or subdivisions thereof to provide otherwise, on pavements and cycle tracks;

(b) The standing or parking of a vehicle at any point where it would constitute a danger shall be prohibited, more particularly:

- (i) Save in such spaces as may be specially marked, under flyovers and in tunnels;
- (ii) On the carriageway, close to the crests of hills, and on bends where visibility is not sufficient for the vehicle to be overtaken in complete safety, having regard to the speed of vehicles on the section of the road in question;
- (iii) On a carriageway beside a longitudinal road marking, where subparagraph (b) (ii) of this paragraph does not apply but the width of the carriageway between the marking and the vehicle is less than 3 m and the marking is such that vehicles approaching it on the same side are forbidden to cross it;
- (iv) At any place where the vehicle would conceal road signs or traffic light signals from the view of road-users;
- (v) On an additional lane indicated by a sign for slowly moving vehicles;

(c) The parking of a vehicle on the carriageway shall be prohibited:

- (i) On approaches to level-crossings, to intersections and to bus, trolley-bus or rail-vehicle stops; within the distances prescribed by domestic legislation;

- (ii) In front of vehicle entries to properties;
- (iii) At any point where the parked vehicle would prevent access to another vehicle properly parked or prevent such other vehicle from moving out;
- (iv) On the central carriageway of three-carriageway roads and, outside built-up areas, on the carriageways of roads marked as priority roads by appropriate signs.

4. A driver shall not leave his vehicle or his animals without having taken all suitable precautions to avoid any accident and, in the case of a motor vehicle, to prevent its unauthorized use.

5. It is recommended that domestic legislation should provide as follows: every power-driven vehicle other than a two-wheeled moped or a two-wheeled motor cycle without side-car, and every trailer coupled or uncoupled shall when stationary on the carriageway outside a built-up area be signalled to approaching drivers at a sufficient distance by means of at least one appropriate device placed at the most suitable point to give them adequate advance warning:

(a) If the vehicle is stationary at night on the carriageway in circumstances such that approaching drivers cannot be aware of the obstacle which the vehicle constitutes;

(b) If the driver, in other cases, has been compelled to halt his vehicle at a place where standing is prohibited.

6. Nothing in this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from introducing other prohibitions on parking and standing.

ARTICLE 24

Opening of doors

It shall be prohibited to open the door of a vehicle, to leave it open, or to alight from the vehicle without having made sure that to do so cannot endanger other road-users.

ARTICLE 25

Motorways and similar roads

1. On motorways and, if so provided in domestic legislation, on special approach roads to and exit roads from motorways:

(a) The use of the road shall be prohibited to pedestrians, animals, cycles, mopeds unless they are treated as motor cycles, and all vehicles other than motor vehicles and their trailers, and to motor vehicles or motor-vehicle trailers which are incapable, by virtue of their design, of attaining on a flat road a speed specified by domestic legislation;

3. Contracting Parties or subdivisions thereof may authorize the use of luminous warnings in built-up areas also for the purpose referred to in paragraph 1(b) of this Article.

ARTICLE 29

Rail-borne vehicles

1. Where a railway uses a carriageway, every road-user shall, on the approach of a tram or other rail-borne vehicle clear the track as soon as possible to allow the rail-borne vehicle to pass.

2. Contracting Parties or subdivisions thereof may adopt special rules, differing from those laid down in this Chapter, for the movement of rail-borne vehicles on the road and for passing or overtaking such vehicles. However, Contracting Parties or subdivisions thereof may not adopt provisions which conflict with those of Article 18, paragraph 7, of this Convention.

ARTICLE 30

Loading of vehicles

1. If a permissible maximum mass is laid down for a vehicle, the laden mass of the vehicle shall never exceed the permissible maximum mass.

2. Every load on a vehicle shall be so arranged and, if necessary, stowed as to prevent it from:

(a) Endangering persons or causing damage to public or private property, more particularly by trailing on or falling on to the road;

(b) Obstructing the driver's view or impairing the stability or driving of the vehicle;

(c) Causing noise, raising dust, or creating any other nuisance which can be avoided;

(d) Masking lights, including stop lights and direction-indicators, reflex reflectors, registration numbers and the distinguishing sign of the State of registration with which, under this Convention or under domestic legislation, the vehicle is required to be equipped, or masking signals given by arm in accordance with Article 14, paragraph 3, or Article 17, paragraph 2, of this Convention.

3. All accessories, such as cables, chains and sheets, used to secure or protect the load shall be drawn tight around the load and be firmly fastened. All accessories used to protect the load shall satisfy the requirements laid down for the load in paragraph-2 of this Article.

4. Loads projecting beyond the front, rear or sides of the vehicle shall be clearly marked in all cases where their projection might not be noticed by the drivers of other vehicles; at night, a white light and a white reflecting device shall be used for such marking at the front and a red light and a red reflecting device at the rear. More particularly, on power-driven vehicles:

(a) Loads projecting more than 1 m beyond the front or rear of the vehicle shall always be marked;

(b) Loads projecting laterally beyond the outer edge of the vehicle in such a way that their lateral outer edge is more than 0.40 m from the outer edge of the vehicle's front position (side) light shall be marked at the front at night, and loads projecting in such a way that their lateral outer edge is more than 0.40 m from the outer edge of the vehicle's red rear position (side) light shall be similarly marked at the rear at night.

5. Nothing in paragraph 4 of this Article shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from prohibiting, restricting, or subjecting to special authorization, load projections as referred to in the aforesaid paragraph 4.

ARTICLE 30 bis

Carriage of passengers

Passengers shall not be carried in such numbers or in such a way as to interfere with driving or obstruct the driver's view.

ARTICLE 31

Behaviour in case of accident

1. Without prejudice to the provisions of domestic legislation concerning the obligation to assist the injured, every driver or other road-user involved in a traffic accident shall:

(a) Stop as soon as he can do so without causing an additional danger to traffic;

(b) Endeavour to ensure traffic safety at the site of the accident and, if a person has been killed or seriously injured in the accident, to prevent, in so far as such action does not affect traffic safety, any change in conditions at the site, including the disappearance of traces which might be useful for determining responsibilities;

(c) If so requested by other persons involved in the accident, identify himself to them;

(d) If a person has been injured or killed in the accident, notify the police and remain on the scene of the accident or return to it and wait there until the arrival of the police, unless he has been authorized by the police to leave or has to assist the injured or to receive attention himself.

2. Contracting Parties or subdivisions thereof may, under their domestic legislation, refrain from imposing the provision of paragraph 1 (d) of this Article in cases where no serious injury has been caused and none of the persons involved requests that the police should be notified.

ARTICLE 32

Rules of the use of lamps

1. Between nightfall and dawn and in any other circumstances when visibility is inadequate on account, for example, of fog, snowfall or heavy rain, the following lamps shall be lit on a moving vehicle:

(a) On power-driven vehicles and mopeds the driving lamp(s) or passing lamp(s) and the rear position lamp(s), according to the equipment prescribed by the present Convention for the vehicle of each category;

(b) On trailers, front position lamps, if such lamps are required according to Annex 5, paragraph 30, of this Convention, and not less than two rear position lamps.

2. Driving lamps shall be switched off and replaced by passing lamps:

(a) In built-up areas where the road is adequately lighted and outside built-up areas where the carriageway is continuously lighted and the lighting is sufficient to enable the driver to see clearly for an adequate distance and to enable other road-users to see the vehicle far enough away;

(b) When a driver is about to pass another vehicle, so as to prevent dazzle far enough away to enable the driver of the other vehicle to proceed easily and without danger;

(c) In any other circumstances in which it is necessary to avoid dazzling other road-users or the users of a waterway or railway running alongside the road.

3. When, however, a vehicle is following closely behind another vehicle, driving lamps may be used to give a luminous warning as referred to in Article 28, paragraph 2, of the intention to overtake.

4. Fog lamps may be lit only in thick fog, falling snow, heavy rain or similar conditions and, as regards front fog lamps, as a substitute for passing lamps. Domestic legislation may authorize the simultaneous use of front fog lamps and passing lamps and the use of front fog lamps on narrow, winding roads.

5. On vehicles equipped with front position lamps, such lamps shall be used together with the driving lamps, the passing lamps or the front fog lamps.

6. During the day, a motor cycle moving on the road shall display at least one passing lamp to the front and a red lamp to the rear. Domestic legislation may permit the use of daytime running lamps instead of passing lamps.

7. Domestic legislation may make it compulsory for drivers of motor vehicles to use during the day either passing lamps or daytime running lamps. Rear position lamps shall in this case be used together with the front lamps.

8. Between nightfall and dawn and in any other circumstances when visibility is inadequate, the presence of power-driven vehicles and their trailers standing or parked on a road shall be indicated by front and rear position lamps. In thick fog, falling snow, heavy rain or similar conditions passing lamps or front fog lamps may be used. Rear fog lamps may in these conditions be used as a supplement to the rear position lamps.

9. Notwithstanding the provisions of paragraph 8 of this Article, within a built-up area the front and rear position lamps may be replaced by parking lamps, provided that:

(a) The vehicle does not exceed 6 m in length and 2 m in width;

(b) No trailer is coupled to the vehicle;

(c) The parking lamps are placed on that side of the vehicle which is furthest from the carriageway edge alongside which the vehicle is standing or parked.

10. Notwithstanding the provisions of paragraphs 8 and 9 of this Article, a vehicle may be standing or parked without any lamps lit:

(a) On a road lit in such a way that the vehicle is clearly visible at an adequate distance;

(b) Away from the carriageway and hard shoulder;

(c) In the case of mopeds and two-wheeled motor cycles without a side-car which are not equipped with batteries, at the extreme edge of a carriageway in a built-up area;

11. Domestic legislation may grant exemptions from the provisions of paragraphs 8 and 9 of this Article for vehicles standing or parked in streets in built-up areas where there is very little traffic.

12. Reversing lamps may be used only when the vehicle is reversing or about to reverse.

13. Hazard warning signal may be used only to warn other road-users of a particular danger:

(a) When a vehicle which has broken down or has been involved in an accident cannot be moved immediately, so that it constitutes an obstacle to other road-users;

(b) When indicating to other road-users the risk of an imminent danger.

14. Special warning lamps:

(a) Displaying a blue light may be used only on priority vehicles when carrying out an urgent mission or when in other cases it is necessary to give warning to other road-users of the presence of the vehicle;

(b) Displaying an amber light may be used only when the vehicles genuinely assigned to the specific tasks for which they were equipped with the special warning lamp or when the presence of such vehicles on the road constitutes a danger or inconvenience to other road-users.

The use of warning lamps displaying other colours may be authorized by domestic legislation.

15. In no circumstances shall a vehicle display a red light to the front or white light to the rear, subject to the exemptions mentioned in Annex 5, paragraph 61. A vehicle shall not be modified or lamps added to it in a way which could conflict with this requirement.

ARTICLE 33

Rules of lighting of other vehicles than mentioned in Article 32 and of certain road users

1. Every vehicle or combination of vehicles to which the provisions of Article 32 of this Convention do not apply shall, when on a road between nightfall and dawn, show at least one white or selective-yellow light to the front and at least one red light to the rear. Where there is only one lamp at the front or only one lamp at the rear, the lamp shall be placed on the centre-line of the vehicle or on the side opposite to that corresponding to the direction of traffic.

(a) Handcarts, i.e., carts drawn or pushed by hand, shall show at least one white or selective-yellow light to the front and at least one red light to the rear. These two lights may be emitted by a single lamp placed on the side opposite to that corresponding to the direction of traffic. Light shall not be required on handcarts not exceeding 1 m in width.

(b) Animal-drawn vehicles shall show two white or selective-yellow lights to the front, and two red lights to the rear. Domestic legislation may, however, make it permissible for such vehicles to show only one white or selective-yellow light to the front and only one red light to the rear. The lamps shall in both cases be placed on the side opposite to that corresponding to the direction of traffic. If the lamps described above cannot be attached to the vehicle, they may be carried by an escort walking immediately alongside the vehicle, on the opposite side to that corresponding to the direction of traffic. Furthermore, animal-drawn vehicles shall be fitted with two red reflex-reflectors to the rear, as close as possible to the outer edges of the vehicle. Lights shall not be required on animal-drawn vehicles not exceeding 1 m in width. However, a single reflex-reflector shall in this case be placed at the rear on the side opposite to that corresponding to the direction of traffic, or centrally.

2. (a) When moving along the carriageway by night:

(i) Groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession, must display, on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic, at least one white or selective-yellow light to the front and a red light to the rear, or an amber light in both directions;

(ii) Drivers of draught, pack or saddle animals, or of cattle, must display, on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic, at least one white or selective-yellow light to the front and a red light to the rear, or an amber light in both directions. These lights may be displayed by a single device.

(b) The lights referred to in subparagraph (a) of this paragraph are, however, not required within an appropriately lit built-up area.

ARTICLE 34

Exemptions

1. When warned of the approach of a priority vehicle by its special luminous and audible warning devices every road-user shall leave room clear for it to pass on the carriageway and shall, if necessary, stop.
2. Domestic legislation may provide that drivers of priority vehicles shall not be bound, when warning of their movement is given by the vehicle's special warning devices, and provided that they do not endanger other road-users, to comply with all or any of the provisions of this Chapter II other than those of Article 6, paragraph 2.
3. Domestic legislation may determine to what extent persons working on the construction, repair or maintenance of the road, including the drivers of equipment used for such work, shall not be bound, provided they take the necessary precautions, to observe the provisions of this Chapter II during their work.
4. For the purpose of overtaking or passing the equipment referred to in paragraph 3 of this Article while it is engaged in work on the road, the drivers of other vehicles may, to the extent necessary and on conditions that they take all due precautions, disregard the requirements of Articles 11 and 12 of this Convention.

Chapter III

CONDITIONS FOR THE ADMISSION OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS TO INTERNATIONAL TRAFFIC

ARTICLE 35

Registration

1. (a) In order to be entitled to the benefits of this Convention, every motor vehicle in international traffic, and every trailer, other than a light trailer, coupled to a motor vehicle shall be registered by a Contracting Party or a subdivision thereof, and the driver of the motor vehicle shall carry a valid certificate of such registration issued either by a competent authority of such Contracting Party or subdivision thereof or on behalf and by authorization of

such Contracting Party or subdivision thereof by an association duly empowered thereto by that Contracting Party or subdivision thereof. This certificate, to be known as the registration certificate, shall bear the following particulars at least:

A serial number, to be known as the registration number, composed in the manner indicated in Annex 2 to this Convention;

The date of first registration of the vehicle;

The full name and home address of the holder of the certificate;

The name or the trade mark of the maker of the vehicle;

The serial number of the chassis (the maker's production or serial number);

In the case of a vehicle intended for the carriage of goods, the permissible maximum mass;

In the case of a vehicle intended for the carriage of goods, the unladen mass;

The period of validity, if not unlimited.

The particulars entered in the certificate shall either be in Latin characters or so-called English cursive script only, or be repeated in that form.

(b) Contracting Parties or subdivisions thereof may, however, decide that the year of manufacture, instead of the date of first registration, shall be entered on certificates issued in their territories.

(c) In the case of motor vehicles of categories A and B as defined in Annexes 6 and 7 to this Convention and, if possible, for other motor vehicles:

(i) The certificate shall be headed with the distinguishing sign of the State of registration as defined in annex 3 to this Convention;

(ii) The letters A, B, C, D, E, F, G and H respectively shall be placed before or after the eight items of information which are required under subparagraph (a) of this paragraph, to be shown on all registration certificates;

(iii) The words Certificate d'immatriculation in French may be placed either before or after the title of the certificate in the national language (or languages) of the country of registration.

(d) For trailers, including semi-trailers, imported temporarily into a country by a mode of transport other than road transport, a photocopy of the registration certificate, certified as a true copy by the authority which issued the certificate, shall be considered sufficient.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, an articulated vehicle which is not disassembled while in international traffic shall be entitled to the benefits of the provisions of this Convention even if it has only a single registration and a single certificate for the drawing vehicle and semi-trailer composing it.

3. Nothing in this Convention shall be construed as limiting the right of Contracting Parties or subdivisions thereof to require, in the case of a vehicle in international traffic which is not registered in the name of a person travelling in it, proof of the driver's right to be in possession of the vehicle.

4. It is recommended that Contracting Parties should set up, if they have not already done so, a service responsible for keeping, at the national or regional level, a record of motor vehicles brought into use and a centralized record, for each vehicle, of the particulars entered in each certificate of registration.

ARTICLE 36

Registration number

1. Every motor vehicle in international traffic shall display its registration number at the front and at the rear; motor cycles, however, shall only be required to display this number at the rear.

2. Every registered trailer in international traffic shall display its registration number at the rear. Where a motor vehicle draws one or more trailers, the sole trailer or the last trailer, if not registered, shall display the registration number of the drawing vehicle.

3. The composition of the registration number referred to in this Article, and the manner of displaying it, shall conform to the provisions of Annex 2 to this Convention.

ARTICLE 37

Distinguishing sign of the State of registration

1. Every motor vehicle in international traffic shall display at the rear, in addition to its registration number, a distinguishing sign of the State in which it is registered.

2. Every trailer coupled to a motor vehicle and required under Article 36 of this Convention to display a registration number at the rear shall also display at the rear the distinguishing sign of the State where the registration number was assigned. The provisions of this paragraph shall be applicable even if the trailer is registered in a State other than the State of registration of the motor vehicle to which it is coupled; if the trailer is not registered, it shall display at the rear the distinguishing sign of the State of registration of the drawing vehicle except when it is travelling in that State.

3. The composition of the distinguishing sign referred to in this Article, and the manner of displaying it, shall conform to the requirements of Annex 3 to this Convention.

ARTICLE 38

Identification marks

Every motor vehicle and every trailer in international traffic shall bear the identification marks specified in Annex 4 to this Convention.

ARTICLE 39

Technical requirements and inspection of vehicles

1. Every motor vehicle, every trailer and every combination of vehicles in international traffic shall satisfy the provisions of Annex 5 to this Convention. It shall also be in good working order.
2. Domestic legislation shall require periodic technical inspections of:
 - (a) Motor vehicles used for the carriage of persons and having more than eight seats in addition to the driver's seat;
 - (b) Motor vehicles used for the carriage of goods whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg and trailers designed to be coupled to such vehicles.
3. Domestic legislation shall, as far as possible, extend the provision of paragraph 2 to the other categories of vehicles.

ARTICLE 40

Transitional provision

1. For a period of 10 years from the entry into force of this Convention in accordance with Article 47, paragraph 1, trailers in international traffic, whatever their permissible maximum mass, shall be entitled to the benefits of the provisions of this Convention even if they are not registered.
2. The registration certificate shall conform with the provisions of the amendment to Article 35, paragraph 1 within five years from the date of its entry into force. Certificates issued during that period shall be mutually recognized until the expiry date inscribed therein.

Chapter IV

DRIVERS OF MOTOR VEHICLES

ARTICLE 41

Driving permits

1. (a) Every driver of a motor vehicle must hold a driving permit;

(b) Contracting Parties undertake to ensure that driving permits are issued only after verification by the competent authorities that the driver possesses the required knowledge and skill;

(c) Domestic legislation must lay down requirements for obtaining a driving permit;

(d) Nothing in this Convention shall be construed as preventing Contracting Parties or subdivisions thereof from requiring driving permits for other power-driven vehicles and mopeds.

2. Contracting Parties shall recognize:

(a) Any domestic permit drawn up in their national language or in one of their national languages, or, if not drawn up in such a language, accompanied by a certified translation;

(b) Any domestic permit conforming to the provisions of Annex 6 to this Convention; and

(c) Any international permit conforming to the provisions of Annex 7 to this Convention;

as valid for driving in their territories a vehicle coming within the categories covered by the permit, provided that the permit is still valid and that it was issued by another Contracting Party or subdivision thereof or by an association duly empowered thereto by such other Contracting Party. The provisions of this paragraph shall not apply to learner-driver permits.

3. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph:

(a) Where the validity of the driving permit is made subject by special endorsement to the condition that the holder shall wear certain devices or that the vehicle shall be equipped in a certain way to take account of the driver's disability, the permit shall not be recognized as valid unless those conditions are observed;

(b) Contracting Parties may refuse to recognize the validity in their territories of driving permits held by persons under eighteen years of age;

(c) Contracting Parties may refuse to recognize the validity in their territories, for the driving of motor vehicles or combinations of vehicles in categories C, D and E referred to in Annexes 6 and 7 to this Convention, of driving permits held by persons under twenty-one years of age.

4. Contracting Parties may introduce in their domestic legislation a subdivision of the categories of vehicles referred to in Annexes 6 and 7 of this Convention. If the driving permit is restricted to certain vehicles within a category, a numeral shall be added to the letter of the category and the nature of the restriction shall be indicated in the driving permit.

5. For the purpose of the application of paragraph 2 and subparagraph 3 (c) of this Article:

(a) A motor vehicle of the category B referred to in Annexes 6 and 7 to this Convention may be coupled to a light trailer; it may also be coupled to a trailer whose permissible maximum mass exceeds 750 kg but does not exceed the unladen mass of the motor vehicle if the combined permissible maximum mass of the vehicles so coupled does not exceed 3,500 kg;

(b) A motor vehicle of the category C, or of the category D referred to in Annexes 6 and 7 to this Convention may be coupled to a light trailer without the resultant combination ceasing to belong to category C or category D.

6. An international permit shall be issued only to the holder of a domestic permit for the issue of which the minimum conditions laid down in this Convention have been fulfilled. It shall not be valid after the expiry of the corresponding domestic permit, the number of which shall be entered in the international permit.

7. The provisions of this Article shall not require Contracting Parties:

(a) To recognize the validity of domestic or international permits issued in the territory of another Contracting Party to persons who had their normal residence in their territories at the time of such issue or whose normal residence has been transferred to their territories since such issue; or

(b) To recognize the validity of permits as aforesaid issued to drivers whose normal residence at the time of such issue was not in the territory in which the permit was issued or who since such issue have transferred their residence to another territory.

ARTICLE 42

Suspension of the validity of driving permits

1. Contracting Parties or subdivisions thereof may withdraw from a driver the right to use his domestic or international driving permit in their territories if he commits in their territories a breach of their regulations rendering him liable under their legislations to the forfeiture of his permit. In such a case the competent authority of the Contracting Party or subdivision thereof withdrawing the right to use the permit may:

(a) Withdraw and retain the permit until the period of the withdrawal of use expires or until the holder leaves its territory, whichever is the earlier;

(b) Notify the withdrawal of the right to use the permit to the authority by or on behalf of which the permit was issued;

(c) In the case of an international permit, enter in the space provided for the purpose an endorsement to the effect that the permit is no longer valid in its territories;

(d) Where it has not applied the procedure for which provision is made in subparagraph (a) of this paragraph, supplement the communication referred to in subparagraph (b) by requesting the authority which issued the permit, or on behalf of which the permit was issued, to notify the person concerned of the decision taken with regard to him.

2. Contracting Parties shall endeavour to notify the persons concerned of the decisions communicated to them in accordance with the procedure laid down in paragraph 1 (d) of this Article.

3. Nothing in this Convention shall be construed as prohibiting Contracting Parties or subdivisions thereof from preventing a driver holding a domestic or international driving permit from driving if it is evident or proved that his condition is such that he is unable to drive safely or if the right to drive has been withdrawn from him in the State in which he has his normal residence.

ARTICLE 43

Transitional provisions

1. International driving permits conforming to the provisions of the Convention on Road Traffic done at Geneva on 19 September 1949 and issued within in a period of five years from the date of the entry into force of this Convention in accordance with Article 47, paragraph 1 thereof shall be accorded, for the purposes of Articles 41 and 42 of this Convention, the same treatment as the international driving permits provided for in this Convention.

2. Domestic driving permits shall conform with the provisions of the amendment to Annex 6 within five years from the date of its entry into force. Permits issued during that period shall be mutually recognised until the expiry date inscribed therein.

Chapter V

CONDITIONS FOR THE ADMISSION OF CYCLES AND MOPEDS TO INTERNATIONAL TRAFFIC

ARTICLE 44

1. Cycles without an engine in international traffic shall:

(a) Have an efficient brake;

(b) Be equipped with a bell capable of being heard at a sufficient distance, and carry no other audible warning device;

(c) Be equipped with a red reflecting device at the rear and with devices such that the cycle can show a white or selective-yellow light to the front and a red light to the rear.

2. In the territory of Contracting Parties which have not, in accordance with Article 54, paragraph 2, of this Convention, made a statement to the effect that they treat mopeds as motor cycles, mopeds in international traffic shall:

- (a) Have two independent brakes;
- (b) Be equipped with a bell or some other audible warning device capable of being heard at a sufficient distance;
- (c) Be equipped with an effective exhaust silencer;
- (d) Be so equipped that they can show a white or selective-yellow light to the front and a red light and a red reflex-reflector to the rear;
- (e) Display the identification mark specified in Annex 4 to this Convention.

3. In the territories of Contracting Parties which have, in accordance with Article 54, paragraph 2, of this Convention, declared that they treat mopeds as motor cycles, the conditions to be fulfilled by mopeds in order to be admitted to international traffic shall be those laid down for motor cycles in Annex 5 to this Convention.

Chapter VI

FINAL PROVISIONS

ARTICLE 45

1. This Convention shall be open at United Nations Headquarters, New York, until 31 December 1969 for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

2. This Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

3. This Convention shall remain open for accession by any of the States referred to in paragraph 1 of this Article. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General.

4. On signing this Convention or on depositing its instrument of ratification or accession, each State shall notify the Secretary-General of the distinguishing sign it has selected for display in international traffic on vehicles registered by it, in accordance with Annex 3 to this Convention. By a further notification addressed to the Secretary-General, any State may change a distinguishing sign it has previously selected.

ARTICLE 46

1. Any State may, at the time of signing or ratifying this Convention, or of acceding thereto, or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General that the Convention shall become applicable to all or any of the territories for the international relations of which it is

responsible. The Convention shall become applicable to the territory or territories named in the notification thirty days after the receipt of the notification by the Secretary-General or on the date of entry into force of the Convention for the State making the notification, whichever is the later.

2. Any State which has made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time thereafter declare by notification addressed to the Secretary-General that the Convention shall cease to be applicable to the territory named in the notification and the Convention shall cease to be applicable to such territory one year from the date of receipt by the Secretary-General of the notification.

3. A State making a notification under paragraph 1 of this Article shall notify the Secretary-General of the distinguishing sign or signs it has selected for display in international traffic on vehicles registered in the territory or territories concerned, in accordance with Annex 3 to this Convention. By a further notification addressed to the Secretary-General, any State may change a distinguishing sign it has previously selected.

ARTICLE 47

1. This Convention shall enter into force twelve months after the date of deposit of the fifteenth instrument of ratification or accession.

2. For each State ratifying or acceding to this Convention after the deposit of the fifteenth instrument of ratification or accession, the Convention shall enter into force twelve months after the date of deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

ARTICLE 48

Upon its entry into force, this Convention shall terminate and replace, in relations between the Contracting Parties, the International Convention relative to Motor Traffic and the International Convention relative to Road Traffic, both signed at Paris on 24 April 1926, the Convention on the Regulation of Inter-American Automotive Traffic, opened for signature at Washington on 15 December 1943, and the Convention on Road Traffic, opened for signature at Geneva on 19 September 1949.

ARTICLE 49

1. After this Convention has been in force for one year, any Contracting Party may propose one or more amendments to the Convention. The text of any proposed amendment, accompanied by an explanatory memorandum, shall be transmitted to the Secretary-General, who shall communicate it to all Contracting Parties. The Contracting Parties shall have the opportunity of informing him within a period of twelve months following the date of its circulation whether they (a) accept the amendment; or (b) reject the amendment; or (c) wish that a conference be convened to consider the amendment. The Secretary-General shall also transmit the text of the proposed amendment to all other States referred to in Article 45, paragraph 1 of this Convention.

2. (a) Any proposed amendment communicated in accordance with the preceding paragraph shall be deemed to be accepted if within the period of twelve months referred to in the preceding paragraph less than one-third of the Contracting Parties inform the Secretary-General that they either reject the amendment or wish that a conference be convened to consider it. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of each acceptance or rejection of any proposed amendment and of requests that a conference be convened. If the total number of such rejections and requests received during the specified period of twelve months is less than one-third of the total number of Contracting Parties, the Secretary-General shall notify all Contracting Parties that the amendment will enter into force six months after the expiry of the period of twelve months referred to in the preceding paragraph for all Contracting Parties except those which, during the period specified, have rejected the amendment or requested the convening of a conference to consider it.

(b) Any Contracting Party which, during the said period of twelve months, has rejected a proposed amendment or requested the convening of a conference to consider it may at any time after the end of such period notify the Secretary-General that it accepts the amendment, and the Secretary-General shall communicate such notification to all the other Contracting Parties. The amendment shall enter into force, with respect to the Contracting Parties which have notified their acceptance, six months after receipt by the Secretary-General of their notification.

3. If a proposed amendment has not been accepted in accordance with paragraph 2 of this Article and if within the period of twelve months specified in paragraph 1 of this Article less than half of the total number of the Contracting Parties inform the Secretary-General that they reject the proposed amendment and if at least one-third of the total number of Contracting Parties, but not less than ten, inform him that they accept or wish a conference to be convened to consider it, the Secretary-General shall convene a conference for the purpose of considering the proposed amendment or any other proposal which may be submitted to him in accordance with paragraph 4 of this Article.

4. If a conference is convened in accordance with paragraph 3 of this Article, the Secretary-General shall invite to it all States referred to in Article 45, paragraph 1 of this Convention. He shall request all States invited to the conference to submit to him, at least six months before its opening date, any proposals which they may wish the conference to consider in addition to the proposed amendment and shall communicate such proposals, at least three months before the opening date of the conference, to all States invited to the conference.

5. (a) Any amendment to this Convention shall be deemed to be accepted if it has been adopted by a two-thirds majority of the States represented at the conference, provided that such majority comprises at least two-thirds of Contracting Parties represented at the conference. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the adoption of the amendment, and the amendment shall enter into force twelve months after the date of his notification for all Contracting Parties except those which during that period have notified the Secretary-General that they reject the amendment.

(b) A Contracting Party which has rejected an amendment during the said period of twelve months may at any time notify the Secretary-General that it accepts the amendment, and the Secretary-General shall communicate such notification to all the other Contracting Parties. The amendment shall enter into force, with respect to the Contracting Party which has notified its acceptance, six months after receipt by the Secretary-General of the notification or at the end of the said period of twelve months, whichever is later.

6. If the proposed amendment is not deemed to be accepted pursuant to paragraph 2 of this Article and if the conditions prescribed by paragraph 3 of this Article for convening a conference are not fulfilled, the proposed amendment shall be deemed to be rejected.

ARTICLE 50

Any Contracting Party may denounce this Convention by written notification addressed to the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

ARTICLE 51

This Convention shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than five for any period of twelve consecutive months.

ARTICLE 52

Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Convention and which the Parties are unable to settle by negotiation or other means of settlement may be referred, at the request of any of the Contracting Parties concerned, to the International Court of Justice for decision.

ARTICLE 53

Nothing in this Convention shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary to its external or internal security.

ARTICLE 54

1. Any State may, at the time of signing this Convention or of depositing its instrument of ratification or accession, declare that it does not consider itself bound by Article 52 of this Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by Article 52 with respect to any Contracting Party which has made such a declaration.

2. At the time of depositing its instrument of ratification or accession, any State may, by notification addressed to the Secretary-General, declare that for the purposes of the application of the Convention it treats mopeds as motor cycles (Article 1 (n)).

By notification addressed to the Secretary-General, any State may subsequently at any time withdraw its declaration.

3. The declarations provided for in paragraph 2 of this Article shall become effective six months after the date of receipt by the Secretary-General of notification of them or on the date on which the Convention enters into force for the State making the declaration, whichever is the later.

4. Any modification of a previously selected distinguishing sign notified in conformity with Article 45, paragraph 4, or Article 46, paragraph 3 of this Convention, shall take effect three months after the date on which the Secretary-General receives notification thereof.

5. Reservations to this Convention and its annexes, other than the reservation provided for in paragraph 1 of this Article, shall be permitted on condition that they are formulated in writing and, if formulated before the deposit of the instrument of ratification or accession, are confirmed in that instrument. The Secretary-General shall communicate such reservations to all States referred to in Article 45, paragraph 1, of this Convention.

6. Any Contracting Party which has formulated a reservation or made a declaration under paragraphs 1 or 4 of this Article may withdraw it at any time by notification addressed to the Secretary-General.

7. A reservation made in accordance with paragraph 5 of this Article:

(a) Modifies for the Contracting Party which made the reservation the provisions of the Convention to which the reservation relates, to the extent of the reservation;

(b) Modifies those provisions to the same extent for the other Contracting Parties in their relations with the Contracting Party which entered the reservation.

ARTICLE 55

In addition to the declarations, notifications and communications provided for in Articles 49 and 54 of this Convention, the Secretary-General shall notify all the States referred to in Article 45, paragraph 1, of the following:

(a) Signatures, ratifications and accessions under Article 45;

(b) Notifications and declarations under Article 45, paragraph 4, and Article 46;

(c) The dates of entry into force of this Convention in accordance with Article 47;

(d) The date of entry into force of amendments to this Convention in accordance with Article 49, paragraphs 2 and 5;

- (e) Denunciations under Article 50;
- (f) The determination of this Convention under Article 51.

ARTICLE 56

The original of this Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts done in a single copy are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies thereof to all the States referred to in Article 45, paragraph 1, of this Convention.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, */ being duly authorized by their respective Governments, have signed this Convention.

DONE at Vienna this eighth day of November, one thousand nine hundred and sixty-eight.

*/ See document E/CONF.56/16/Rev.1

ANNEXES

Annex 1

EXCEPTIONS TO THE OBLIGATION TO ADMIT MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic motor vehicles, trailers or combinations of vehicles whose overall mass or mass per axle or dimensions exceed the limits fixed by their domestic legislations for vehicles registered in their territories. Contracting Parties in whose territories there is international heavy vehicle traffic shall endeavour to conclude regional agreements under which roads in the region, with the exception of minor roads, will be open, in international traffic, to vehicles or combinations of vehicles whose mass and dimensions do not exceed the figures specified in these agreements.
2. For the purposes of paragraph 1 of this Annex, the lateral projection of the following shall not be regarded as projection beyond the permissible maximum width:
 - (a) Tyres, near their point of contact with the ground and connections of tyre-pressure indicators;
 - (b) Anti-skid devices mounted on the wheels;
 - (c) Driving mirrors so designed as to yield both forwards and backwards under moderate pressure so that they no longer project beyond the permissible maximum width;
 - (d) Side direction-indicators and marker lights, provided that such projection does not exceed a few centimetres;
 - (e) Customs seals affixed to the load, and devices for the securing and protection of such seals.
3. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic the following combinations of vehicles in so far as the use of such combinations is prohibited by their domestic legislations:
 - (a) Motor cycles with trailers;
 - (b) Combinations of vehicles consisting of a motor vehicle and several trailers;
 - (c) Articulated vehicles used for passenger transport.
4. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic the motor vehicles and trailers to which the exceptions specified in paragraph 60 of Annex 5 to this Convention are applicable.

5. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic mopeds and motor cycles whose drivers and passengers, if any, are not equipped with protective helmets.
6. Contracting Parties may make it a condition for the admission to their territories in international traffic of any motor vehicle other than a two-wheeled moped or a two-wheeled motor cycle without side-car, that the motor vehicle shall carry a device referred to in paragraph 56 of Annex 5 to this Convention, to give warning of the danger constituted by the vehicle's presence when it is stationary on the carriageway.
7. Contracting Parties may make it a condition for the admission to certain difficult roads or to certain areas of difficult terrain in their territories in international traffic of motor vehicles with a permissible maximum mass exceeding 3,500 kg, that such vehicles shall comply with the special requirements laid down in their domestic legislations concerning the admission to such roads or areas of vehicles of the same permissible maximum mass registered by them.
8. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic any motor vehicle equipped with passing lamps with asymmetric beams if such beams have not been adapted to suit the direction of traffic in their territories.
9. Contracting Parties may refuse to admit to their territories in international traffic any motor vehicle, or any trailer coupled to a motor vehicle, which displays a distinguishing sign other than that prescribed in Article 37 of this Convention.

Annex 2

REGISTRATION NUMBER OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. The registration number referred to in Articles 35 and 36 of this Convention shall be composed either of numerals or of numerals and letters. The numerals shall be Arabic numerals and the letters shall be in capital Latin characters. Other numerals or characters may, however, be used, but if so the registration number shall be repeated in Arabic numerals and in capital Latin characters.
2. The registration number shall be so composed and displayed as to be legible in normal daylight at a distance of at least 40 m by an observer placed on the axis of the vehicle, the vehicle being stationary; Contracting Parties may, however, in respect of the vehicles they register, reduce this minimum legibility distance for motor cycles and for special categories of motor vehicle on which it would be difficult to fit registration numbers of sufficient size to be legible at 40 m.
3. When the registration number is displayed on a special plate, this plate shall be flat and fixed in a vertical or nearly vertical position and at right angles to the vehicle's median longitudinal plane. When the number is displayed

or painted on the vehicle, the surface on which it is displayed or painted shall be flat and vertical, or nearly flat and vertical, and at right angles to the vehicle's median longitudinal plane.

4. Subject to the provisions of Article 32, paragraph 5, the plate or surface on which the registration number is displayed or painted may be of a reflecting material.

Annex 3

DISTINGUISHING SIGN OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. The distinguishing sign referred to in Article 37 of this Convention shall consist of one to three letters in capital Latin characters. The letters shall have a height of at least 0.08 m and their strokes a width of at least 0.01 m. The letters shall be painted in black on a white ground having the shape of an ellipse with the major axis horizontal.

2. When the distinguishing sign consists of only one letter, the major axis of the ellipse may be vertical.

3. The distinguishing sign shall not be incorporated in the registration number, or be affixed in such a way that it could be confused with that number or impair its legibility.

4. On motor cycles and their trailers, the dimensions of the axes of the ellipse shall be at least 0.175 m and 0.115 m. On other motor vehicles and their trailers, the dimensions of the axes of the ellipse shall be at least:

(a) 0.24 m and 0.145 m if the distinguishing sign comprises three letters;

(b) 0.175 m and 0.115 m if the distinguishing sign comprises less than three letters.

5. The provisions of Annex 2, paragraph 3, shall apply to the display of the distinguishing sign on vehicles.

Annex 4

IDENTIFICATION MARKS OF MOTOR VEHICLES AND TRAILERS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

1. The identification marks shall comprise:

(a) In the case of a motor vehicle:

(i) The name or the trade mark of the maker of the vehicle;

(ii) On the chassis or, in the absence of a chassis, on the body, the maker's production or serial number;

(iii) On the engine, the engine number if such a number is placed on it by the maker;

(b) In the case of a trailer, the information referred to in subparagraphs (i) and (ii) above;

(c) In the case of a moped, the cylinder capacity and the mark "CM".

2. The marks mentioned in paragraph 1 of this Annex shall be placed in accessible positions and shall be easily legible; in addition, they shall be such that they cannot be easily altered or removed. The letters and figures included in the marks shall be either in Latin characters or in English cursive script and in Arabic numerals only, or be repeated in that form.

Annex 5

TECHNICAL CONDITIONS CONCERNING MOTOR VEHICLES AND TRAILERS

1. Without prejudice to the provisions of Article 3, paragraph 2 (a) and Article 39, paragraph 1 of this Convention any Contracting Party may, with respect to motor vehicles which it registers and to trailers which it allows on the road under its domestic legislation, lay down rules which supplement, or are stricter than, the provisions of this annex. All vehicles in international traffic must meet the technical requirements in force in their country of registration when they first entered into service.

2. For the purposes of this Annex, the term "trailer" applies only to a trailer designed to be coupled to a motor vehicle.

3. Contracting Parties which, in conformity with Article 1, subparagraph (n), of this Convention, have declared that they wish to treat as motor cycles three-wheeled vehicles the unladen mass of which does not exceed 400 kg, shall make such vehicles subject to the rules laid down in this Annex either for motor cycles or for other motor vehicles.

CHAPTER I

Braking

4. For the purposes of this chapter:

(a) The term "wheels of one axle" means wheels which are arranged symmetrically, or largely symmetrically, in relation to the vehicle's median longitudinal plane, even if they are not placed on the same axle (a tandem axle is counted as two axles);

(b) The term "service brake" means the device normally used to slow down and stop the vehicle;

(c) The term "parking brake" means the device used to hold the vehicle stationary in the driver's absence, or, in the case of trailers, when the trailer is uncoupled;

(d) The term "secondary (emergency) brake" means the device designed to slow down and stop the vehicle in the event of failure of the service brake.

A. Braking of motor vehicles other than motor cycles

5. Every motor vehicle other than a motor cycle shall have brakes which can be easily operated by the driver when in his driving position. These brakes shall be capable of performing the following three braking functions:

(a) A service brake capable of slowing down the vehicle and of stopping it safely, rapidly and effectively, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;

(b) A parking brake capable of holding the vehicle stationary, whatever its conditions of loading, on a noticeable upward or downward gradient, the operative surfaces of the brake being held in the braking position by a device whose action is purely mechanical;

(c) A secondary (emergency) brake capable of slowing down and stopping the vehicle, whatever its conditions of loading, within a reasonable distance, even in the event of failure of the service brake.

6. Subject to the provisions of paragraph 5 of this Annex, the devices providing the three braking functions (service brake, secondary brake and parking brake) may have parts in common; combination of the controls shall be permitted only on condition that at least two separate controls remain.

7. The service brake shall act on all the wheels of the vehicle.

8. The secondary (emergency) brake shall be capable of acting on at least one wheel on each side of the vehicle's median longitudinal plane; the same provision shall apply to the parking brake.

9. The service brake and the parking brake shall act on braking surfaces permanently connected to the wheels through components of adequate strength.

10. No braking surface shall be capable of being disconnected from the wheels. Nevertheless, such disconnection shall be permitted in the case of some of the braking surfaces, on condition:

(a) That it is only momentary, as for example, during a change of gear;

(b) That so far as concerns the parking brake, it can be effected only by the action of the driver; and

(c) That so far as concerns the service or secondary (emergency) brake, braking remains possible with the efficiency prescribed in the paragraph 5 of this Annex.

10 bis. All vehicle equipment contributing to braking shall be so designed and constructed that the efficacy of the service brake is ensured after prolonged and repeated use.

10 ter. The service braking action shall be properly distributed and synchronized among the various axles of the vehicle.

10 quater. If the control of the service brake is assisted, partially or totally, by an energy source other than the muscular energy of the driver, it shall be possible to stop the vehicle within a reasonable distance even in the event of the failure of the energy source.

B. Braking of trailers

11. Without prejudice to the provisions of paragraph 17 (c) of this Annex, every trailer, with the exception of a light trailer, shall have brakes as follows:

(a) A service brake capable of slowing down the vehicle and of stopping it safely, rapidly and effectively, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;

(b) A parking brake capable of holding the vehicle stationary, whatever its conditions of loading, on a noticeable upward or downward gradient, the operative surfaces of the brake being held in the braking position by a device whose action is purely mechanical. This provision shall not apply to trailers which cannot be uncoupled from the drawing vehicle without the use of tools, provided that the requirements for parking brakes are satisfied for the combination of vehicles.

12. The devices providing the two braking functions (service and parking) may have parts in common.

13. The service brake shall act on all the wheels of the trailer. The braking action shall be properly distributed and synchronized among the various axles of the trailer.

14. The service brake shall be capable of being brought into action by the service brake control of the drawing vehicle; if, however, the permissible maximum mass of the trailer does not exceed 3,500 kg, the brakes may be such as to be brought into action, while the trailer is in motion, only by the trailer moving up on the drawing vehicle (overrun braking).

15. The service brake and the parking brake shall act on braking surfaces permanently connected to the wheels through components of adequate strength.

16. The braking devices shall be such that the trailer is stopped automatically if the coupling device breaks while the trailer is in motion. This requirement shall not apply, however, to trailers with only one axle or with two axles less than 1 m apart, provided that their permissible maximum mass does not exceed 1,500 kg and, except for semi-trailers, that they are fitted, in addition to the coupling device, with a secondary attachment.

C. Braking of combinations of vehicles

17. In addition to the provisions of parts A and B of this Chapter relating to separate vehicles (motor vehicles and trailers), the following provisions shall apply to combinations of such vehicles:

(a) The braking devices on each of the component vehicles shall be compatible;

(b) The service braking action shall be properly distributed and synchronized between the various axles of the combination;

(c) The permissible maximum mass of a trailer without a service brake shall not exceed half of the sum of the unladen mass of the drawing vehicle and the mass of the driver.

D. Braking of motor cycles

18. (a) Every motor cycle shall be equipped with two brakes, one of which acts at least on the rear wheel or wheels and the other at least on the front wheel or wheels; if a side-car is attached to a motor cycle, braking of the side-car wheel shall not be required. These braking devices shall be capable of slowing down the motor cycle and of stopping it safely, rapidly and effectively, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving.

(b) In addition to the provisions of subparagraph (a) of this paragraph, motor cycles having three wheels symmetrically arranged in relation to the vehicle's median longitudinal plane shall be equipped with a parking brake that fulfils the conditions stated in paragraph 5 (b) of this Annex.

CHAPTER II

Vehicle lighting and light-signalling devices

19. For the purposes of this chapter, the term:

"Driving lamp" means the lamp used to illuminate the road over a long distance ahead of the vehicle;

"Passing lamp" means the lamp used to illuminate the road ahead of the vehicle without causing undue dazzle or inconvenience to oncoming drivers and other road-users;

"Front position lamp" means the lamp used to indicate the presence and the width of the vehicle when viewed from the front;

"Rear position lamp" means the lamp used to indicate the presence and the width of the vehicle when viewed from the rear;

"Stop lamp" means the lamp used to indicate to other road-users to the rear of the vehicle that the driver is applying the service brake;

"Front fog lamp" means the lamp used to improve the illumination of the road in case of thick fog, falling snow, heavy rain or similar conditions;

"Rear fog lamp" means the lamp used to make the vehicle more visible from the rear in case of thick fog, falling snow, heavy rain or similar conditions;

"Reversing lamp" means the lamp used to illuminate the road to the rear of the vehicle and provide a warning signal to other road-users that the vehicle is reversing or about to reverse;

"Direction-indicator lamp" means the lamp used to indicate to other road-users that the driver intends to change direction to the right or to the left;

"Parking lamp" means the lamp used to indicate the presence of a parked vehicle; it may replace the front and rear position lamps;

"Marker lamp" means the lamp positioned near the outer edge of the overall width and as near as possible to the top of the vehicle for the purpose of clearly indicating the overall width. This signal complements the position lamps for some motor vehicles and trailers by drawing particular attention to their size;

"Hazard warning signal" means the signal given by the simultaneous functioning of all the direction-indicator lamps;

"Side lamp" means the lamp installed on the side of the vehicle so as to indicate its presence when viewed from the side;

"Special warning lamp" means the lamp intended to indicate either priority vehicles or a vehicle or a group of vehicles whose presence on the road requires other road-users to take special precautions, in particular, convoys of vehicles, vehicles of exceptional size and road construction or maintenance vehicles or equipment;

"Rear registration plate illuminating device" means the device ensuring the illumination of the rear registration plate; it may be made up of several optical elements;

"Daytime (running) lamp" means a lamp intended to improve the daytime conspicuity and visibility of the front of a vehicle in running use;

"Reflex-reflector" means a device used to indicate the presence of a vehicle by reflection of light emanating from a light source unconnected with that vehicle;

"Illuminating surface" means the orthogonal projection, in a transverse vertical plane, of the effective surface from which the light is emitted. For a reflex-reflector, the effective surface is the visible surface of the reflex-reflecting optical unit.

20. The colours of lights mentioned in this chapter should, as far as possible, be in accordance with the definitions given in the appendix to this Annex.

21. With the exception of motor cycles, every motor vehicle capable of exceeding 40 km (25 miles) per hour on level road shall be equipped in front with an even number of white or selective-yellow driving lamps capable of adequately illuminating the road at night in clear weather. The outer edges of the illuminating surfaces of the driving lamps shall in no case be closer to the

extreme outer edge of the vehicle than the outer edges of the illuminating surfaces of the passing lamps.

22. With the exception of motor cycles, every motor vehicle capable of exceeding 10 km (6 miles) per hour on level road shall be equipped in front with an even number of white or selective-yellow passing lamps capable of adequately illuminating the road at night in clear weather. A motor vehicle shall be equipped with a device such that no more than two passing lamps may be lit simultaneously. Passing lamps shall be so adjusted as to comply with the definition in paragraph 19 of this Annex.

23. Every motor vehicle other than a two-wheeled motor cycle without side-car shall be equipped in front with two white front position lamps; however, selective yellow shall be permitted for front position lamps incorporated in driving lamps or passing lamps which emit a selective-yellow beam. These front position lamps, when they are the only lamps switched on at the front of the vehicle, shall be visible at night in clear weather without causing undue dazzle or inconvenience to other road-users;

24. (a) Every motor vehicle other than a two-wheeled motor cycle without side-car shall be equipped at the rear with an even number of red rear position lamps visible at night in clear weather without causing undue dazzle or inconvenience to other road-users;

(b) Every trailer shall be equipped at the rear with an even number of red rear position lamps visible at night in clear weather without causing undue dazzle or inconvenience to other road-users. It shall, however, be permissible for a trailer whose overall width does not exceed 0.80 m to be equipped with only one such lamp if the trailer is coupled to a two-wheeled motor cycle without side-car.

25. Every motor vehicle or trailer displaying a registration number at the rear shall be equipped with a lighting device such that the number is legible at night in clear weather.

26. The electrical connections on all motor vehicles (including motor cycles) and on all combinations consisting of a motor vehicle and one or more trailers shall be such that the driving lamps, passing lamps, front fog lamps and front position lamps of the motor vehicle and the lighting device referred to in paragraph 25 above cannot be switched on unless the rearmost rear position lamps of the motor vehicle or combination of vehicles are switched on as well.

Rear fog lamps shall be able to be switched on only if the driving lamps, the passing lamps or the front fog lamps are switched on.

However, this provision shall not apply to driving lamps or passing lamps when they are used to give the luminous warning referred to in Article 32, paragraph 3, of this Convention. In addition, the electrical connections shall be such that the front position lamps of the motor vehicle are always switched on when the passing lamps, driving lamps or fog lamps are on.

27. Every motor vehicle other than two-wheeled motor cycle without side-car shall be equipped at the rear with at least two red reflex-reflectors of other

than triangular form. When illuminated by the driving, passing or fog lamps of another vehicle, the reflex-reflectors shall be visible to the driver of that vehicle at night in clear weather.

28. Every trailer shall be equipped at the rear with at least two red reflex-reflectors. These reflex-reflectors shall have the shape of an equilateral triangle with one vertex uppermost and one side horizontal. No signal lamp shall be placed inside the triangle. These reflex-reflectors shall meet the requirements for visibility laid down in paragraph 27 above. However, trailers with an overall width not exceeding 0.80 m may be equipped with only one reflex-reflector if they are coupled to a two-wheeled motor cycle without side-car.

29. Every trailer shall be equipped at the front with two white reflex-reflectors of other than triangular form. These reflex-reflectors shall meet the visibility requirements laid down in paragraph 27 above.

30. A trailer shall be equipped at the front with two white front position lamps if its width exceeds 1.60 m. The front position lamps thus prescribed shall be fitted as near as possible to the extreme outer edge of the trailer.

31. With the exception of two-wheeled motor cycles with or without side-car, every motor vehicle capable of exceeding 25 km (15 miles) per hour on a level road shall be equipped at the rear with at least two red stop lamps, the luminous intensity of which is markedly higher than that of the rear position lamps. The same provision shall apply to every trailer which is the last vehicle in a combination of vehicles.

32. Subject to the possibility that exemption from all or some of these obligations may be granted in respect of mopeds by Contracting Parties which, in conformity with Article 54, paragraph 2, of the Convention, have declared that they treat mopeds as motor cycles:

(a) Every two-wheeled motor cycle with or without side-car shall be equipped with one or two passing lamps satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 22 above;

(b) Every two-wheeled motor cycle with or without side-car capable of exceeding 40 km (25 miles) per hour on a level road shall be equipped, in addition to the passing lamp, with at least one driving lamp satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 21 above. If such a motor cycle has more than one driving lamp, these lamps shall be situated as close together as possible.

33. Every two-wheeled motor cycle without side-car may be equipped at the front with one or two front position (side) lamps satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 23 above. If such a motor cycle has two front position (side) lamps, these lamps shall be situated as close together as possible.

34. Every two-wheeled motor cycle without side-car shall be equipped at the rear with one rear position side lamp satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 24 (a) above.

35. Every two-wheeled motor cycle without side-car shall be equipped at the rear with a non-triangular reflex-reflector satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 27 above.

36. Subject to the possibility for Contracting Parties which, in conformity with Article 54, paragraph 2, have declared that they treat mopeds as motor cycles, to exempt two-wheeled mopeds with or without side-cars from this obligation, every two-wheeled motor cycle with or without side-car shall be equipped with a stop lamp conforming to the provisions of paragraph 31 above.

37. Without prejudice to the provisions concerning lamps and devices prescribed for two-wheeled motor cycles without side-car, any side-car attached to a two-wheeled motor cycle shall be equipped at the front with a front position (side) lamp satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 23 above, and at the rear with a rear position (side) lamp satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 24 (a) above and with a reflex-reflector satisfying the conditions regarding colour and visibility laid down in paragraph 27 above. The electrical connections shall be such that the front position (side) lamp and rear position (side) lamp of the side-car are switched on at the same time as the rear position (side) lamp of the motor cycle.

38. Motor vehicles with three wheels placed symmetrically in relation to the vehicle's median longitudinal plane, which are treated as motor cycles pursuant to Article 1, subparagraph (n), of the Convention, shall be equipped with the devices prescribed in paragraphs 21, 22, 23, 24 (a), 27 and 31 above. However, on an electric vehicle the width of which does not exceed 1.30 m and the speed of which does not exceed 40 km (25 miles) per hour a single driving lamp and a single passing lamp are sufficient.

39. Every motor vehicle, except a moped, and every trailer shall be equipped with fixed direction-indicators with flashing amber lights, fitted on the vehicle in even numbers and visible by day and by night to road-users affected by the vehicle's movements.

40. If front fog lamps are fitted on a motor vehicle they shall emit white or selective-yellow light, be two or, in the case of motor cycle, one in number and be placed in such a way that no point on their illuminating surface is above the highest point on the illuminating surface of the passing lamps.

41. No reversing lamp shall cause undue dazzle or inconvenience to other road-users. If reversing lamps are fitted on a motor vehicle they shall emit white or selective-yellow light. These lamps shall be lit only when the reverse gear is engaged.

42. No lamps, other than direction-indicator lamps and special warning lamps, shall emit a winking or flashing light. Side lamps may wink at the same time as direction-indicator lamps.

42 bis. Special warning lamps shall emit a winking or flashing light. Colours of these lights should conform to the provisions of Article 32, paragraph 14.

42 ter. Every motor vehicle except motor cycles and every trailer shall be so equipped that they can emit a hazard warning signal.

42 quater. If rear fog lamps are fitted on a motor vehicle or a trailer they shall be red.

42 quinquies. Every motor vehicle and every trailer more than 6 m long shall be fitted with amber side reflex-reflectors.

42 sexties. Every motor vehicle and trailer more than 1.80 m wide may be fitted with marker lamps. Such lamps shall be mandatory if the width of a motor vehicle or trailer exceeds 2.10 m. If these lamps are used, there shall be at least two of them and they shall emit white or amber light towards the front and red light towards the rear.

42 septies. Every motor vehicle and trailer may be fitted with side lamps. If such lamps are fitted they shall emit amber light.

43. For the purposes of the provisions of this Annex:

(a) Any combination of two or more lamps, whether identical or not, but having the same function and the same colour of light, shall be deemed to be a single lamp;

(b) A single illuminating surface in the shape of a band shall be deemed to be two or an even number of lamps if it is placed symmetrically to the median longitudinal plane of the vehicle. The illumination of such a surface shall be provided by at least two light sources placed as close as possible to its ends.

44. Lamps on a given vehicle having the same function and facing in the same direction, shall be of the same colour. Lamps and reflex-reflectors which are of even number shall be placed symmetrically in relation to the vehicle's median longitudinal plane, except on vehicles with an asymmetrical external shape. The intensity of the lamps in each pair shall be substantially the same.

45. Lamps of different kinds, and, subject to the provisions of other paragraphs of this Chapter, lamps and reflex-reflectors, may be grouped or incorporated in the same device, provided that each of these lamps and reflectors complies with the applicable provisions of this Annex.

CHAPTER III

Other requirements

Steering mechanism

46. Every motor vehicle shall be equipped with a strong steering mechanism which will allow the driver to change the direction of the vehicle, easily, quickly and surely.

Driving (rear-view) mirror

47. Every motor vehicle shall be equipped with one or more driving (rear-view) mirrors; the number, dimensions and arrangement of these mirrors shall be such as to enable the driver to see the traffic to the rear of his vehicle.

Audible warning device

48. Every motor vehicle shall be equipped with at least one audible warning device of sufficient power. The sound emitted by the warning device shall be continuous and uniform, but not strident. Priority vehicles and public passenger-transport vehicles may have additional audible warning devices which are not subject to these requirements.

Windscreen-wiper

49. Every motor vehicle having a windscreen of such dimensions and shape that the driver cannot normally see the road ahead from his driving position except through the transparent part of the windscreen, shall be equipped with at least one efficient and strongly built windscreen-wiper in an appropriate position, the functioning of which does not require constant action by the driver.

Windscreen-washer

50. Every motor vehicle required to be equipped with at least one windscreen-wiper shall also be equipped with a windscreen washer.

Windscreen and windows

51. On all motor vehicles and on all trailers:

(a) Transparent substances forming part of the vehicle's body-work, including the windscreen and any interior partition, shall be such that in case of breakage, the risk of physical injury will be minimized;

(b) The transparent parts of the windscreen shall be made of a substance whose transparency does not deteriorate; they shall be such that they do not cause any appreciable distortion of objects seen through the windscreen, and that, in case of breakage, the driver still has a sufficiently clear view of the road.

Reversing device

52. Every motor vehicle shall be equipped with a reversing device controlled from the driving position. This device shall not, however, be compulsory on motor cycles or on motor vehicles having three wheels arranged symmetrically in relation to the vehicle's median longitudinal plane unless their permissible maximum mass exceeds 400 kg.

Exhaust silencer

53. Every internal combustion engine used for propelling a motor vehicle shall be equipped with an efficient exhaust silencer.

Tyres

54. The wheels of motor vehicles and of their trailers shall be fitted with pneumatic tyres ensuring a good adhesion, even on a wet road. This provision shall not, however, prevent Contracting Parties from authorizing the use of devices producing results at least equivalent to those obtained with pneumatic tyres.

Speedometer

55. Every motor vehicle capable of exceeding 40 km (25 miles) per hour on a level road shall be equipped with a speedometer; Contracting Parties may, however, exempt certain categories of motor cycles and other light vehicles from this requirement.

Warning device to be carried on motor vehicles

56. The device referred to in Article 23, paragraph 5, of this Convention, and in paragraph 6 of Annex 1 thereto shall be either:

(a) A signplate consisting of an equilateral triangle with a red border and with its interior part either hollow or of a light colour; the red border shall be fitted with a reflectorized strip. It may also have a red fluorescent area and/or be illuminated by transparency; the signplate shall be such that it can be stood firmly in a vertical position; or

(b) Some other equally effective device, prescribed by the legislation of the country in which the vehicle is registered.

Anti-theft device

57. Every motor vehicle shall be fitted with an anti-theft device by means of which one of its essential components can be put out of action or blocked when the vehicle is parked.

Restraining devices

58. Wherever technically practicable all forward-facing seats of vehicles of category B as referred to in Annexes 6 and 7 of this Convention, with the exception of vehicles constructed or used for special purposes as defined by domestic legislation, shall be equipped with approved safety belts or similarly effective approved devices.

General provisions

59. (a) The mechanical parts and equipment of a motor vehicle shall not, so far as this can possibly be avoided, give rise to any danger of fire or explosion; nor shall they cause excessive emission of noxious gases, opaque fumes, smells or noise.

(b) So far as possible, the high tension ignition device of a motor vehicle shall not cause excessive radio interference.

(c) Every motor vehicle shall be so constructed that the driver's field of vision ahead, and to both right and left, is sufficient to enable him to drive safely.

(d) Motor vehicles and trailers shall, as far as possible, be so constructed and equipped as to reduce the danger to their occupants and to other road-users in case of accident. In particular, they shall have no ornaments or other objects, inside or outside, with unnecessary projections or ridges which may be dangerous to the occupants or other road-users.

(e) Vehicles of which the maximum permitted mass exceeds 3.5 t shall be equipped, as far as possible, with side and rear-underrun devices.

CHAPTER IV

Exemptions

60. For domestic purposes, Contracting Parties may grant exemptions from the provisions of this Annex in respect of:

(a) Motor vehicles and trailers which, by virtue of their design, cannot exceed a speed of 30 km (19 miles) per hour on a level road of whose speed is limited by domestic legislation to 30 km per hour;

(b) Invalid carriages, i.e. small motor vehicles specially designed and constructed - and not merely adapted - for use by a person suffering from some physical defect or disability and normally used by that person only;

(c) Vehicles used for experiments whose purpose is to keep up with technical progress and improve road safety;

(d) Vehicles of a special form or type, or which are used for particular purposes under special conditions;

(e) Vehicles adapted for use by handicapped persons.

61. Contracting Parties may also grant exemptions from the provisions of this Annex in respect of vehicles which they register and which may enter international traffic:

(a) By authorizing the use of the colour amber for the front position lamps of motor vehicles and trailers;

(b) As regards the position of lamps on special-purpose vehicles whose external shape is such that the said provisions could not be observed without the use of mounting devices which could easily be damaged or torn off;

(c) As regards trailers, carrying long loads (tree trunks, pipes, etc.), which are not coupled to the drawing vehicle when in movement, but merely attached to it by the load;

(d) By authorizing the emission towards the rear of white light and towards the front of red light for the following equipment:

Revolving of flashing lamps of priority vehicles;

Fixed lamps for exceptional loads;

Side lamps and reflex-reflectors;

Professional lighted signs on the roof;

(e) By authorizing the emission of blue light towards the front and towards the rear for revolving or flashing lamps;

(f) By authorizing on any side of a vehicle of a special shape or kind or used for special purposes and in special conditions, alternating red retro-reflective or fluorescent and white retro-reflective strips;

(g) By authorizing the emission towards the rear of white or coloured light reflected by figures or letters or by the background of rear registration plates, by distinctive signs or by other distinctive marks required by domestic legislation;

(h) By authorizing the use of the colour red for rearmost lateral reflex-reflectors and side lamps.

CHAPTER V

Transitional provisions

62. Motor vehicles first registered and trailers put into service in the territories of a Contracting Party before the entry into force of this Convention or within the two years following such entry into force shall not be subject to the provisions of this Annex, provided that they satisfy the requirements of parts I, II and III of Annex 6 of the 1949 Convention on Road Traffic.

62 bis. Motor vehicles first registered and trailers put into service in the territory of a Contracting Party before the entry into force of the amendments to this Convention or within the two years following such entry into force should not be subject to the provisions of this Annex, provided that they satisfy the provisions of Annex 5 of the 1968 Convention on Road Traffic in the wording prior to these amendments or other provisions referred to in Chapter V of the said Annex.

APPENDIX

DEFINITION OF COLOUR FILTERS FOR OBTAINING THE COLOURS REFERRED TO IN THIS ANNEX (TRICHROMATIC COORDINATES)

Red	limit towards yellow ... $y \leq 0.335$ limit towards purple <u>1/</u> .. $z \leq 0.008$
White	limit towards blue $x \geq 0.310$ limit towards yellow ... $x \leq 0.500$ limit towards green $y \leq 0.150 + 0.640x$ limit towards green $y \leq 0.440$ limit towards purple ... $y \geq 0.050 + 0.750x$ limit towards red $y \geq 0.382$
Amber <u>2/</u>	limit towards yellow <u>1/</u> .. $y \leq 0.429$ limit towards red <u>1/</u> $y \geq 0.398$ limit towards white <u>1/</u> .. $z \leq 0.007$
Selective yellow <u>3/</u>	limit towards red <u>1/</u> $y \geq 0.138 + 0.580x$ limit towards green <u>1/</u> .. $y \leq 1.29x - 0.100$ limit towards white <u>1/</u> .. $y \geq -x + 0.966$ limit towards spectral value <u>1/</u> .. $y \leq -x + 0.992$
Blue	limit towards green $y = 0.065 + 0.805x$ limit towards white $y = 0.400 - x$ limit towards purple $x = 0.133 + 0.600y$

For verifying the colorimetric characteristics of these filters, a source of white light at a colour temperature of 2854° K (corresponding to illuminant A of the International Commission on Illumination [CIE]) shall be used.

1/ In these cases, different limits have been adopted from those recommended by the CIE, since the supply voltages at the terminals of the lamps with which the lights are fitted vary very considerably.

2/ Applies to the colour of motor vehicle signs hitherto commonly called "orange" or orange-yellow. Corresponds to a specific part of the "yellow" zone of the triangle of CIE colours.

3/ Applies only to passing and driving lights. In the particular case of fog-lights, the selectivity of the colour shall be considered satisfactory if the purity factor is not less than 0.820; the limit towards white $y \geq -x + 0.966$, being in that case $y \geq -x + 0.940$ and $y = 0.440$.

Annex 6

DOMESTIC DRIVING PERMIT

1. The domestic driving permit shall take the form of a document.
2. The permit shall be printed in the language or languages prescribed by the authority issuing it or empowered to issue it; it shall, however, bear the title "permis de conduire" in French, with or without the same title in other languages, and the name and/or distinctive sign of the country in which the permit is issued.
3. Entries made on the permit shall either be in Latin characters or English cursive script only, or be repeated in that form.
4. The following particulars appear on the driving permit; they shall be preceded or followed by the numbers 1 to 11.
 1. Surname
 2. First names 1/
 3. Date and place of birth 2/
 4. Address 3/
 5. Authority issuing the permit
 6. Date and place of issue of the permit
 7. Date of expiry of the validity of the permit 4/
 8. Number of the permit
 9. Signature and/or stamp or seal of the authority issuing the permit
 10. Holder's signature 5/
 11. Category or categories of vehicle and any sub-categories for which the permit is valid with indication of the date of issue of the permit and the dates of expiry of the validity for each of those categories.

In addition, the holder's photograph shall be affixed to the driving permit. It shall be a matter for domestic legislation to determine any additional particulars to be included in the driving permit as well as the format and the material on which the driving permit is printed.

5. The categories of vehicles for which the driving permit may be valid are the following:
 - A. Motor cycles;
 - B. Motor vehicles, other than those in category A, having a permissible maximum mass not exceeding 3,500 kg and not more than eight seats in addition to the driver's seat;
 - C. Motor vehicles, other than those in category D, whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg;
 - D. Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat;

E. Combination of vehicles of which the driving vehicle is in a category or categories for which the driver is licensed (B, and/or C and/or D), but which are not themselves in that category or those categories.

6. Domestic legislations may introduce additional categories of vehicles not belonging to the above-mentioned categories A to E, sub-categories within categories and combination of categories, which shall be clearly identified in the driving permit.

Notes:

1/ Father's or husband's name may be inserted here.

2/ If date of birth is unknown, state approximate age on date of issue of permit. If place of birth is unknown, leave blank. Place of birth may be replaced by other particulars determined by domestic legislation.

3/ The address is optional.

4/ This is optional if the validity of the permit is unlimited.

5/ Or thumbprint.

Annex 7

INTERNATIONAL DRIVING PERMIT

1. The permit shall be a booklet in format A 6 (148 x 105 mm). The cover shall be grey and the inside pages white.

2. The outside and inside of the front cover shall conform, respectively, to model pages Nos. 1 and 2 below; they shall be printed in the national language, or in at least one of the national languages, of the issuing State. The last two inside pages shall be facing pages conforming to model No. 3 below; they shall be printed in French. The inside pages preceding these two pages shall repeat the first of them in several languages, which must include English, Russian and Spanish.

3. Handwritten or typed entries made on the permit shall be in Latin characters or in English cursive script.

4. Contracting Parties issuing or authorizing the issuance of international driving permits of which the cover is printed in a language other than English, French, Russian or Spanish shall communicate to the Secretary-General of the United Nations the translation into that language of the text of model page No. 3 below.

(Outside of front cover)

..... 1/

International Motor Traffic
INTERNATIONAL DRIVING PERMIT
No.

Convention on Road Traffic of 8 November, 1968

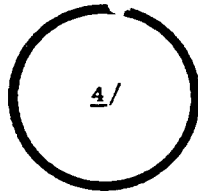
Valid until 2/

Issued by

At

Date

Number of domestic driving permit



3/

1/ Name of the issuing State and its distinguishing sign as defined in Annex 3.

2/ No more than three years after the date of issue or the date of expiry of the domestic driving permit, whichever is earlier.

3/ Signature of the authority or association issuing the permit.

4/ Seal or stamp of the authority or association issuing the permit.

(Inside of front cover)

This permit is not valid for the territory of.....

.....1/

It is valid for the territories of all the other Contracting Parties. The categories of vehicles for the driving of which it is valid are stated at the end of the booklet.

2/

This permit shall in no way affect the obligation of the holder to conform to the laws and regulations relating to residence and to the exercise of a profession in each State through which he travels. In particular, it shall cease to be valid in a State if its holder establishes his normal residence there.

1/ Enter here the name of the Contracting Party in which the holder is normally resident.

2/ Space reserved for a list of the States which are Contracting Parties (optional).

MODEL 3
Left hand page

PARTICULARS CONCERNING THE DRIVER	
Surname	1.
Other names <u>1/</u>	2.
Place of birth <u>2/</u>	3.
Date of birth <u>3/</u>	4.
Home address	5.
CATEGORIES OF VEHICLES FOR WHICH THE PERMIT IS VALID	
Motor cycles	A
Motor vehicles, other than those in category A, having a permissible maximum mass not exceeding 3,500 kg and not more than eight seats in addition to the driver's seat.	B
Motor vehicles used for the carriage of goods and whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg.	C
Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat.	D
Combinations of vehicles of which the drawing vehicle is in a category or categories for which the driver is licensed (B and/or C and/or D), but which are not themselves in that category or categories.	E
RESTRICTIVE CONDITIONS OF USE <u>5/</u>	

1/ Father's or husband's name may be inserted here.

2/ If the place of birth is unknown, leave blank.

3/ If date of birth is unknown, state approximate age on date of issue of permit.

4/ Seal or stamp of the authority or association issuing the permit. This seal or stamp shall be affixed against categories, A, B, C, D and E only if the holder is licensed to drive vehicles in the category in question.

5/ For example, "Must wear corrective lenses", "Valid only for driving vehicle No. ...", "Vehicle must be equipped to be driven by a one-legged person".

d) Le terme "route" désigne toute l'emprise de tout chemin ou rue ouvert à la circulation publique;

e) Le terme "chaussée" désigne la partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules; une route peut comporter plusieurs chaussées nettement séparées l'une de l'autre, notamment par un terre-plein central ou une différence de niveau;

f) Sur les chaussées où une voie latérale ou une piste ou des voies latérales ou des pistes sont réservées à la circulation de certains véhicules, le terme "bord de la chaussée" désigne, pour les autres usagers de la route, le bord du reste de la chaussée;

g) Le terme "voie" désigne l'une quelconque des bandes longitudinales, matérialisées ou non par des marques routières longitudinales, mais ayant une largeur suffisante pour permettre l'écoulement d'une file d'automobiles autres que des motocycles, en lesquelles peut être subdivisée la chaussée;

h) Le terme "intersection" désigne toute croisée à niveau, jonction ou bifurcation de routes, y compris les places formées par de telles croisées, jonctions ou bifurcations;

i) Le terme "passage à niveau" désigne tout croisement à niveau d'une route et d'une voie de chemin de fer ou de tramway à plate-forme indépendante;

j) Le terme "autoroute" désigne une route qui est spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :

i) Sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;

ii) Ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;

iii) Est spécialement signalée comme étant une autoroute;

k) Un véhicule est dit :

i) "A l'arrêt", lorsqu'il est immobilisé pendant le temps nécessaire pour prendre ou déposer des personnes ou charger ou décharger des choses;

ii) "En stationnement" lorsqu'il est immobilisé pour une raison autre que la nécessité d'éviter un conflit avec un autre usager de la route ou un obstacle ou d'obéir aux prescriptions de la réglementation de la circulation et que son immobilisation ne se limite pas au temps nécessaire pour prendre ou déposer des personnes ou des choses.

Les Parties contractantes pourront, toutefois, considérer comme "à l'arrêt" les véhicules immobilisés dans les conditions définies à l'alinéa ii) ci-dessus si la durée de l'immobilisation n'excède pas une limite de temps fixée par la législation nationale et considérer comme "en stationnement" les véhicules immobilisés dans les conditions définies à l'alinéa i) ci-dessus si la durée de l'immobilisation excède une limite de temps fixée par la législation nationale;

l) Le terme "cycle" désigne tout véhicule qui a deux roues au moins et qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles;

m) Le terme "cyclomoteur" désigne tout véhicule à deux ou trois roues qui est pourvu d'un moteur thermique de propulsion de cylindrée au plus égale à 50 cm³ et dont la limite de vitesse, par construction, n'excède pas 50 km (30 miles) à l'heure. Les Parties contractantes peuvent, toutefois, ne pas considérer comme cyclomoteurs, au regard de leur législation nationale, les engins qui n'ont pas les caractéristiques des cycles quant à leurs possibilités d'emploi, notamment la caractéristique de pouvoir être mus par des pédales, ou dont la vitesse maximale, par construction, la masse ou certaines caractéristiques du moteur excèdent des limites données. Rien dans la présente définition ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes d'assimiler complètement les cyclomoteurs aux cycles pour l'application des prescriptions de leur législation nationale sur la circulation routière;

n) Le terme "motocycle" désigne tout véhicule à deux roues, avec ou sans side-car, pourvu d'un moteur de propulsion. Les Parties contractantes peuvent, dans leur législation nationale, assimiler aux motocycles les véhicules à trois roues dont la masse à vide n'excède pas 400 kg. Le terme "motocycle" n'englobe pas les cyclomoteurs; toutefois, les Parties contractantes peuvent, à condition de faire une déclaration à cet effet, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, assimiler les cyclomoteurs aux motocycles pour l'application de la Convention;

o) Le terme "véhicule à moteur" désigne, à l'exception des cyclomoteurs sur le territoire des Parties contractantes qui ne les ont pas assimilés aux motocycles et à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses moyens propres;

p) Le terme "automobile" désigne ceux des véhicules à moteur qui servent normalement au transport sur route de personnes ou de choses ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses. Ce terme englobe les trolleybus, c'est-à-dire les véhicules reliés à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails. Il n'englobe pas les véhicules, tels que les tracteurs agricoles, dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de choses ou la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses n'est qu'accessoire;

q) Le terme "remorque" désigne tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule à moteur; ce terme englobe les semi-remorques;

r) Le terme "semi-remorque" désigne toute remorque destinée à être accouplée à une automobile de telle manière qu'elle repose en partie sur celle-ci et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement soit supportée par ladite automobile;

s) Le terme "remorque légère" désigne toute remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;

t) Le terme "ensemble de véhicules" désigne des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;

u) Le terme "véhicule articulé" désigne l'ensemble de véhicules constitué par une automobile et une semi-remorque accouplée à cette automobile;

v) Le terme "conducteur" désigne toute personne qui assume la direction d'un véhicule, automobile ou autre (cycle compris), ou qui, sur une route, guide des bestiaux, isolés ou en troupeaux, ou des animaux de trait, de charge ou de selle;

w) Le terme "masse maximale autorisée" désigne la masse maximale du véhicule chargé, déclarée admissible par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé;

x) Le terme "masse à vide" désigne la masse du véhicule sans équipage, passagers, ni chargement, mais avec son plein de carburant et son outillage normal de bord;

y) Le terme "masse en charge" désigne la masse effective du véhicule tel qu'il est chargé, l'équipage et les passagers restant à bord;

z) Les termes "sens de la circulation" et "correspondant au sens de la circulation" désignent la droite lorsque, d'après la législation nationale, le conducteur d'un véhicule doit croiser un autre véhicule en laissant ce véhicule à sa gauche; ils désignent la gauche dans le cas contraire;

aa) L'obligation pour le conducteur d'un véhicule de "céder le passage" à d'autres véhicules signifie que ce conducteur ne doit pas continuer sa marche ou sa manoeuvre ou la reprendre si cela risque d'obliger les conducteurs d'autres véhicules à modifier brusquement la direction ou la vitesse de leurs véhicules.

ARTICLE 2

Annexes de la Convention

Les annexes de la présente Convention, savoir :

L'annexe 1 : Dérogations à l'obligation d'admettre en circulation internationale les automobiles et les remorques,

L'annexe 2 : Numéro d'immatriculation des automobiles et des remorques en circulation internationale,

L'annexe 3 : Signe distinctif des automobiles et des remorques en circulation internationale,

L'annexe 4 : Marques d'identification des automobiles et des remorques en circulation internationale,

L'annexe 5 : Conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques,

L'annexe 6 : Permis de conduire national, et

L'annexe 7 : Permis de conduire international,

font partie intégrante de la présente Convention.

ARTICLE 3

Obligations des Parties contractantes

1. a) Les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que les règles de circulation en vigueur sur leur territoire soient, quant à leur substance, en conformité avec les dispositions du chapitre II de la présente Convention. A condition qu'elles ne soient sur aucun point incompatibles avec lesdites dispositions :

- i) Ces règles peuvent ne pas reprendre celles de ces dispositions qui s'appliquent à des situations ne se présentant pas sur le territoire des Parties contractantes en cause;
- ii) Ces règles peuvent contenir des dispositions non prévues à ce chapitre II.

b) Les dispositions du présent paragraphe n'obligent pas les Parties contractantes à prévoir des sanctions pénales pour toute violation des dispositions du chapitre II reprises dans leurs règles de circulation.

2. a) Les Parties contractantes prendront également les mesures appropriées pour que les règles en vigueur sur leur territoire concernant les conditions techniques à remplir par les automobiles et les remorques soient en conformité avec les dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention; à condition de n'être sur aucun point contraires aux principes de sécurité régissant lesdites dispositions, ces règles peuvent contenir des dispositions non prévues à ladite annexe. Elles prendront, en outre, les mesures appropriées pour que les automobiles et remorques immatriculées sur leur territoire soient en conformité avec les dispositions de l'annexe 5 lorsqu'elles s'engageront dans la circulation internationale.

b) Les dispositions du présent paragraphe n'imposent aucune obligation aux Parties contractantes en ce qui concerne les règles en vigueur sur leur territoire pour les conditions techniques à remplir par les véhicules à moteur qui ne sont pas des automobiles au sens de la présente Convention.

3. Sous réserve des dérogations prévues à l'annexe I de la présente Convention, les Parties contractantes seront tenues d'admettre sur leur territoire en circulation internationale les automobiles et les remorques remplissant les conditions définies par le chapitre III de la présente Convention et dont les conducteurs remplissent les conditions définies par le chapitre IV; elles seront tenues de reconnaître aussi les certificats d'immatriculation délivrés conformément aux dispositions du chapitre III comme attestant, jusqu'à preuve du contraire, que les véhicules qui en font l'objet remplissent les conditions définies audit chapitre III.

4. Les mesures qu'ont prises, ou que prendront les Parties contractantes, soit unilatéralement, soit par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux, pour admettre sur leur territoire en circulation internationale des automobiles et des remorques qui ne remplissent pas toutes les conditions définies au chapitre III de la présente Convention et pour reconnaître, en dehors des cas prévus au chapitre IV, la validité sur leur territoire de permis délivrés par une autre Partie contractante, seront considérées comme conformes à l'objet de la présente Convention.

5. Les Parties contractantes seront tenues d'admettre en circulation internationale sur leur territoire les cycles et les cyclomoteurs remplissant les conditions techniques définies au chapitre V de la présente Convention et dont le conducteur a sa résidence normale sur le territoire d'une autre Partie contractante. Aucune Partie contractante ne pourra exiger que les conducteurs de cycles ou de cyclomoteurs en circulation internationale soient titulaires d'un permis de conduire; toutefois, les Parties contractantes qui auront, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles pourront exiger un permis de conduire des conducteurs de cyclomoteurs en circulation internationale.

5 bis. Les Parties contractantes prendront les mesures nécessaires afin que l'enseignement de la sécurité routière soit dispensé dans les écoles, à tous les niveaux, de façon systématique et continue.

5 ter. Dans tous les cas où des cours de conduite pour apprentis conducteurs sont dispensés par des établissements professionnels d'enseignement de la conduite, les législations nationales doivent fixer des exigences minimales relatives aux antécédents et aux qualifications du personnel chargé de dispenser lesdits cours.

6. Les Parties contractantes s'engagent à communiquer à toute Partie contractante qui les leur demandera les renseignements propres à établir l'identité de la personne au nom de laquelle un véhicule à moteur, ou une remorque attelée à un tel véhicule, est immatriculé sur leur territoire lorsque la demande présentée indique que, sur le territoire de la Partie contractante demanderesse, le véhicule a été impliqué dans un accident ou le conducteur de ce véhicule a commis une infraction grave aux règlements sur la circulation routière pouvant donner lieu à des sanctions importantes ou au retrait du permis de conduire.

7. Les mesures qu'ont prises, ou prendront, les Parties contractantes, soit unilatéralement, soit par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux, pour faciliter la circulation routière internationale par la simplification des formalités de douane, de police et de santé et des autres formalités du même genre, ainsi que les mesures prises pour faire coïncider les compétences et les heures d'ouverture des bureaux et des postes de douane à un même point frontière, seront considérées comme conformes à l'objet de la présente Convention.

8. Les dispositions des paragraphes 3, 5 et 7 du présent article ne font pas obstacle au droit de chaque Partie contractante de subordonner l'admission sur son territoire, en circulation internationale, des automobiles, des remorques, des cycles et des cyclomoteurs, ainsi que de leurs conducteurs et de leurs occupants, à sa réglementation des transports commerciaux de voyageurs et de marchandises, à sa réglementation en matière d'assurance de la responsabilité civile des conducteurs et à sa réglementation en matière de douane, ainsi que d'une façon générale, à ses réglementations dans les domaines autres que la circulation routière.

ARTICLE 4

Signalisation

Les Parties contractantes à la présente Convention qui ne seraient pas Parties contractantes à la Convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le même jour que la présente Convention s'engagent :

a) A ce que tous les signaux routiers, signaux lumineux de circulation et marques routières mis en place sur son territoire constituent un système cohérent et soient conçus et implantés de manière à être facilement reconnaissables;

b) A ce que le nombre des types de signaux soit limité et que les signaux ne soient implantés qu'aux endroits où leur présence est jugée utile;

c) A ce que les signaux d'avertissement de danger soient implantés à une distance suffisante des obstacles pour annoncer efficacement ceux-ci aux conducteurs;

d) Et à faire en sorte qu'il soit interdit :

i) De faire figurer sur un signal, sur son support ou sur toute autre installation servant à régler la circulation quoi que ce soit qui ne se rattache pas à l'objet de ce signal ou de cette installation; toutefois, lorsque les Parties contractantes ou leurs subdivisions autorisent une association sans but lucratif à implanter les signaux d'indication, elles peuvent permettre que l'emblème de cette association figure sur le signal ou sur son support, à condition que la compréhension du signal n'en soit pas rendue moins aisée;

- i) Autoriser les véhicules circulant dans une voie à dépasser du côté correspondant au sens de la circulation, les véhicules qui suivent une autre voie;
- ii) Rendre non applicables les dispositions du paragraphe 3 de l'article 10 de la présente Convention;

sous réserve d'édicter des dispositions appropriées restreignant la possibilité de changer de voie.

b) Dans le cas prévu à l'alinéa a) du présent paragraphe, le mode de conduite prévu sera réputé ne pas constituer un dépassement au sens de la présente Convention; toutefois les dispositions du paragraphe 9 du présent article restent applicables.

ARTICLE 12

Croisement

1. Pour croiser, tout conducteur doit laisser libre une distance latérale suffisante et, au besoin, serrer vers le bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation; si, ce faisant, sa progression se trouve entravée par un obstacle ou par la présence d'autres usagers de la route, il doit ralentir et, au besoin, s'arrêter pour laisser passer l'usager ou les usagers venant en sens inverse.

2. Sur les routes de montagne et sur les routes à forte pente qui ont des caractéristiques similaires, où le croisement est impossible ou difficile, il incombe au conducteur du véhicule descendant de ranger son véhicule pour laisser passer tout véhicule montant, sauf dans le cas où la façon dont sont disposés le long de la chaussée, des refuges pour permettre aux véhicules de se ranger est telle que, compte tenu de la vitesse et de la position des véhicules, le véhicule montant dispose d'un refuge devant lui et qu'une marche arrière d'un des véhicules serait nécessaire si le véhicule montant ne se rangeait pas sur ce refuge. Dans le cas où l'un des deux véhicules qui vont se croiser doit faire marche arrière pour permettre le croisement, c'est le conducteur du véhicule descendant qui doit faire cette manoeuvre, sauf si celle-ci est manifestement plus facile pour le conducteur du véhicule montant. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, toutefois, pour certains véhicules ou certaines routes ou sections de routes, prescrire des règles spéciales différentes de celles du présent paragraphe.

ARTICLE 13

Vitesse et distance entre véhicules

1. Tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manoeuvres qui lui incombent.

Il doit, en réglant la vitesse de son véhicule, tenir constamment compte des circonstances, notamment de la disposition des lieux, de l'état de la route, de l'état et du chargement de son véhicule, des conditions atmosphériques et de l'intensité de la circulation, de manière à pouvoir arrêter son véhicule dans les limites de son champ de visibilité vers l'avant ainsi que devant tout obstacle prévisible. Il doit ralentir et au besoin s'arrêter toutes les fois que les circonstances l'exigent, notamment lorsque la visibilité n'est pas bonne.

2. Les législations nationales doivent fixer des limitations de vitesse maximale pour toutes les routes. Les législations nationales doivent aussi déterminer des limitations de vitesse applicables à certaines catégories de véhicules présentant un danger spécial en raison notamment de leur masse ou de leur chargement. Elles peuvent prévoir de semblables dispositions pour certaines catégories de conducteurs, en particulier pour les conducteurs débutants.

3. Les dispositions prévues dans la première phrase du paragraphe 2 peuvent ne pas s'appliquer aux conducteurs de véhicules prioritaires mentionnés au paragraphe 2 de l'article 34 ou assimilés comme tels par les législations nationales.

4. Aucun conducteur ne doit gêner la marche normale des autres véhicules en circulant, sans raison valable, à une vitesse anormalement réduite.

5. Le conducteur d'un véhicule circulant derrière un autre véhicule doit laisser libre, derrière celui-ci, une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède.

6. En dehors des agglomérations, en vue de faciliter les dépassements, les conducteurs de véhicules ou d'ensembles de véhicules de plus de 3 500 kg de masse maximale autorisée, ou de plus de 10 m de longueur hors tout doivent, sauf lorsqu'ils dépassent ou s'appêtent à dépasser, adapter l'intervalle entre leurs véhicules et les véhicules à moteur les précédant de façon que les véhicules les dépassant puissent sans danger se rabattre dans l'intervalle laissé devant le véhicule dépassé. Cette disposition n'est toutefois applicable ni lorsque la circulation est très encombrée ni lorsque le dépassement est interdit. En outre :

a) Les autorités compétentes peuvent faire bénéficier certains convois de véhicules de dérogations à cette disposition ou rendre celle-ci inapplicable également sur les routes où deux voies sont affectées à la circulation dans le sens en cause;

b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent fixer des chiffres différents de ceux qui sont mentionnés au présent paragraphe pour les caractéristiques des véhicules en cause.

ARTICLE 14

Prescriptions générales pour les manoeuvres

1. Tout conducteur qui veut exécuter une manoeuvre, telle que sortir d'une file de véhicules en stationnement ou y entrer, se déporter à droite ou à gauche sur la chaussée, tourner à gauche ou à droite pour emprunter une autre route, ou pour entrer dans une propriété riveraine, doit ne commencer à exécuter cette manoeuvre qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans risquer de constituer un danger pour les autres usagers de la route qui le suivent, le précèdent ou vont le croiser, compte tenu de leur position, de leur direction et de leur vitesse.
2. Tout conducteur qui veut effectuer un demi-tour ou une marche arrière doit ne commencer à exécuter cette manoeuvre qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans constituer un danger ou un obstacle pour les autres usagers de la route.
3. Avant de tourner ou d'accomplir une manoeuvre impliquant un déplacement latéral, tout conducteur doit annoncer son intention clairement et suffisamment à l'avance au moyen de l'indicateur ou des indicateurs de direction de son véhicule, ou, à défaut, en faisant si possible un signe approprié avec le bras. L'indication donnée par le ou les indicateurs de direction doit continuer à être donnée pendant toute la durée de la manoeuvre. L'indication doit cesser dès que la manoeuvre est accomplie.

ARTICLE 15

Prescriptions particulières relatives aux véhicules des services réguliers de transport en commun

Il est recommandé que les législations nationales prévoient que, dans les agglomérations, afin de faciliter la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun, les conducteurs des autres véhicules, sous réserve des dispositions du paragraphe 1 de l'article 17 de la présente Convention, ralentissent et, au besoin, s'arrêtent pour laisser ces véhicules de transport en commun effectuer la manoeuvre nécessaire pour se remettre en mouvement au départ des arrêts signalés comme tels. Les dispositions ainsi édictées par les Parties contractantes ou leurs subdivisions ne modifient en rien l'obligation pour les conducteurs de véhicules de transport en commun de prendre, après avoir annoncé au moyen de leurs indicateurs de direction leur intention de se remettre en mouvement, les précautions nécessaires pour éviter tout risque d'accident.

ARTICLE 16

Changement de direction

1. Avant de tourner à droite ou à gauche pour s'engager sur une autre route ou entrer dans une propriété riveraine, tout conducteur doit, sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'article 7 et de celles de l'article 14 de la présente Convention :

a) S'il veut quitter la route du côté correspondant au sens de la circulation, serrer le plus possible le bord de la chaussée correspondant à ce sens et exécuter sa manoeuvre dans un espace aussi restreint que possible;

b) S'il veut quitter la route de l'autre côté, sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'édicter des dispositions différentes pour les cycles et les cyclomoteurs, serrer le plus possible l'axe de la chaussée s'il s'agit d'une chaussée où la circulation se fait dans les deux sens, ou le bord opposé au côté correspondant au sens de la circulation s'il s'agit d'une chaussée à sens unique, et, s'il veut s'engager sur une autre route où la circulation se fait dans les deux sens, exécuter sa manoeuvre de manière à aborder la chaussée de cette autre route par le côté correspondant au sens de la circulation.

2. Pendant sa manoeuvre de changement de direction, le conducteur doit, sans préjudice des dispositions de l'article 21 de la présente Convention en ce qui concerne les piétons, laisser passer les véhicules venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter et les cycles et cyclomoteurs circulant sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

ARTICLE 17

Ralentissement

1. Aucun conducteur de véhicule ne doit procéder à un freinage brusque non exigé par des raisons de sécurité.

2. Tout conducteur qui veut ralentir de façon notable l'allure de son véhicule doit, à moins que ce ralentissement ne soit motivé par un danger imminent, s'assurer au préalable qu'il peut le faire sans danger ni gêne excessive pour d'autres conducteurs. Il doit en outre, sauf lorsqu'il s'est assuré qu'il n'est suivi par aucun véhicule ou ne l'est qu'à une distance très éloignée, indiquer son intention clairement et suffisamment à l'avance en faisant avec le bras un signe approprié; toutefois, cette disposition ne s'applique pas si l'indication de ralentissement est donnée par l'allumage sur le véhicule des feux-stop mentionnés au paragraphe 31 de l'annexe 5 de la présente Convention.

ARTICLE 18

Intersections et obligation de céder le passage

1. Tout conducteur abordant une intersection doit faire preuve d'une prudence accrue, appropriée aux conditions locales. Le conducteur d'un véhicule doit, en particulier, conduire à une vitesse telle qu'il ait la possibilité de s'arrêter pour laisser passer les véhicules ayant la priorité de passage.
2. Tout conducteur débouchant d'un sentier ou d'un chemin de terre sur une route qui n'est ni un sentier ni un chemin de terre est tenu de céder le passage aux véhicules circulant sur cette route. Aux fins du présent article, les termes "sentier" et "chemin de terre" pourront être définis dans les législations nationales.
3. Tout conducteur débouchant d'une propriété riveraine sur une route est tenu de céder le passage aux véhicules circulant sur cette route.
4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 7 du présent article :
 - a) Dans les Etats où le sens de la circulation est à droite, aux intersections autres que celles qui sont visées au paragraphe 2 du présent article et aux paragraphes 2 et 4 de l'article 25 de la présente Convention, le conducteur d'un véhicule est tenu de céder le passage aux véhicules venant sur sa droite;
 - b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions sur le territoire desquelles le sens de la circulation est à gauche sont libres de fixer comme elles l'entendent les règles de priorité aux intersections.
5. Même si les signaux lumineux lui en donnent l'autorisation, un conducteur ne doit pas s'engager dans une intersection si l'encroisement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé dans l'intersection, gênant ou empêchant ainsi la circulation transversale.
6. Tout conducteur engagé dans une intersection où la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation peut évacuer l'intersection sans attendre que la circulation soit ouverte dans le sens où il va s'engager, mais à condition de ne pas gêner la circulation des autres usagers de la route qui avancent dans le sens où la circulation est ouverte.
7. Les conducteurs de véhicules ne se déplaçant pas sur rails ont l'obligation de céder le passage aux véhicules se déplaçant sur rails.

ARTICLE 19

Passages à niveau

Tout usager de la route doit faire preuve d'une prudence accrue à l'approche et au franchissement des passages à niveau. En particulier :

- a) Tout conducteur de véhicule doit circuler à une allure modérée;
- b) Sans préjudice de l'obligation d'obéir aux indications d'arrêt données par un signal lumineux ou un signal acoustique, aucun usager de la route ne doit s'engager sur un passage à niveau dont les barrières ou les demi-barrières sont en travers de la route ou en mouvement pour se placer en travers de la route où dont les demi-barrières sont en train de se relever;
- c) Si un passage à niveau n'est muni ni de barrières, ni de demi-barrières ni de signaux lumineux, aucun usager de la route ne doit s'y engager sans s'être assuré qu'aucun véhicule sur rails n'approche;
- d) Il est interdit aux conducteurs de s'engager sur un passage à niveau sans s'assurer au préalable qu'il ne sera pas obligé de s'y immobiliser.
- e) Aucun usager de la route ne doit prolonger indûment le franchissement d'un passage à niveau; en cas d'immobilisation forcée d'un véhicule, son conducteur doit s'efforcer de l'amener hors de l'emprise des voies ferrées et, s'il ne peut le faire, prendre immédiatement toutes mesures en son pouvoir pour que les mécaniciens des véhicules sur rails soient prévenus suffisamment à temps de l'existence du danger.

ARTICLE 20

Prescriptions applicables aux piétons

1. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions pourront ne rendre applicables les dispositions du présent article que dans les cas où la circulation de piétons sur la chaussée serait dangereuse ou serait gênante pour la circulation des véhicules.
2. S'il existe, en bordure de la chaussée, des trottoirs ou des accotements praticables par les piétons, ceux-ci doivent les emprunter. Toutefois, en prenant les précautions nécessaires :
 - a) Les piétons qui poussent ou qui portent des objets encombrants peuvent emprunter la chaussée si leur circulation sur le trottoir ou l'accotement devait causer une gêne importante aux autres piétons;
 - b) Les groupes de piétons conduits par un moniteur, ou formant un cortège, peuvent circuler sur la chaussée.
3. S'il n'est pas possible d'utiliser les trottoirs ou les accotements ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent circuler sur la chaussée; lorsqu'il existe une piste cyclable et lorsque la densité de la circulation le leur permet, ils peuvent circuler sur cette piste cyclable, mais sans gêner le passage des cyclistes et des cyclomotoristes.
4. Lorsque des piétons circulent sur la chaussée en application des paragraphes 2 et 3 du présent article, ils doivent se tenir le plus près possible du bord de la chaussée.

d) Masquer les feux, y compris les feux-stop et les indicateurs de direction, les catadioptres, les numéros d'immatriculation et le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation dont le véhicule doit être muni aux termes de la présente Convention ou de la législation nationale, ou masquer les signes faits avec le bras, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 14 ou à celles du paragraphe 2 de l'article 17 de la présente Convention.

3. Tout les accessoires, tels que câbles, chaînes, bâches, servant à arrimer ou à protéger le chargement doivent serrer celui-ci et être fixés solidement. Tous les accessoires servant à protéger le chargement doivent satisfaire aux conditions prévues pour le chargement au paragraphe 2 du présent article.

4. Les chargements dépassant du véhicule vers l'avant, vers l'arrière ou sur les côtés doivent être signalés de façon bien visible dans tous les cas où leurs contours risquent de n'être pas perçus des conducteurs des autres véhicules; la nuit, cette signalisation doit être faite à l'avant par un feu blanc et un dispositif réfléchissant blanc et à l'arrière par un feu rouge et un dispositif réfléchissant rouge. En particulier, sur les véhicules à moteur :

a) Les chargements dépassant l'extrémité du véhicule de plus d'un mètre vers l'arrière ou vers l'avant doivent toujours être signalés;

b) Les chargements dépassant latéralement le gabarit du véhicule de telle sorte que leur extrémité latérale se trouve à plus de 0,40 m du bord extérieur du feu-position avant du véhicule doivent être signalés la nuit vers l'avant et il en est de même, vers l'arrière, de ceux dont l'extrémité latérale se trouve à plus de 0,40 m du bord extérieur du feu-position arrière rouge du véhicule.

5. Rien dans le paragraphe 4 du présent article ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'interdire, de limiter ou de soumettre à autorisation spéciale les dépassements du chargement visés audit paragraphe 4.

ARTICLE 30 bis

Transport de passagers

Les passagers ne doivent pas être transportés en nombre tel ou de telle façon qu'ils gênent la conduite ou réduisent le champ de vision du conducteur.

ARTICLE 31

Comportement en cas d'accident

1. Sans préjudice des dispositions des législations nationales en ce qui concerne l'obligation de porter secours aux blessés, tout conducteur, ou tout autre usager de la route, impliqué dans un accident de la circulation, doit :

a) S'arrêter aussitôt que cela lui est possible sans créer un danger supplémentaire pour la circulation;

b) S'efforcer d'assurer la sécurité de la circulation au lieu de l'accident et, si une personne a été tuée ou grièvement blessée dans l'accident, d'éviter, dans la mesure où cela n'affecte pas la sécurité de la circulation, la modification de l'état des lieux et la disparition des traces qui peuvent être utiles pour établir les responsabilités;

c) Si d'autres personnes impliquées dans l'accident le lui demandent, leur communiquer son identité;

d) Si une personne a été blessée ou tuée dans l'accident, avertir la police et rester ou revenir sur le lieu de l'accident jusqu'à l'arrivée de celle-ci, à moins qu'il n'ait été autorisé par elle à quitter les lieux ou qu'il ne doive porter secours aux blessés ou être lui-même soigné.

2. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, dans leur législation nationale, s'abstenir d'imposer la prescription prévue à l'alinéa d) du paragraphe 1 du présent article, lorsqu'aucune blessure grave n'a été causée et qu'aucune des personnes impliquées dans l'accident n'exige que la police soit avertie.

ARTICLE 32

Règles d'utilisation des feux

1. Entre la tombée de la nuit et le lever du jour, ainsi qu'en toute autre circonstance où la visibilité est insuffisante du fait, par exemple, de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie, les feux ci-après doivent être allumés sur un véhicule en mouvement :

a) Sur les véhicules à moteur et les cyclomoteurs, les feux-route ou feux-croisement et les feux-position arrière, selon l'équipement prescrit par la présente Convention pour le véhicule de chaque catégorie;

b) Sur les remorques, les feux-position avant si ces feux sont prescrits au paragraphe 30 de l'annexe 5 de la présente Convention et au moins deux feux-position arrière.

2. Les feux-route doivent être éteints et remplacés par les feux-croisement :

a) Dans les agglomérations lorsque la route est suffisamment éclairée et en dehors des agglomérations lorsque la chaussée est éclairée de façon continue et que cet éclairage est suffisant pour permettre au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance suffisante et aux autres usagers de la route de percevoir le véhicule à une distance suffisante.

b) Lorsqu'un conducteur va croiser un autre véhicule, de façon à éviter l'éblouissement, à la distance nécessaire pour que le conducteur de cet autre véhicule puisse continuer sa marche aisément et sans danger;

ARTICLE 33

Règles d'éclairage applicables aux véhicules qui ne sont pas mentionnés dans l'article 32 et à certains usagers de la route

1. Tout véhicule ou ensemble de véhicules auxquels ne s'appliquent pas les dispositions de l'article 32 de la présente Convention et qui se trouve sur une route entre la tombée de la nuit et le lever du jour doit avoir au moins un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant et au moins un feu rouge à l'arrière. Lorsqu'il n'y a qu'un feu à l'avant ou qu'un feu à l'arrière, ce feu doit être placé sur l'axe du véhicule ou du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation.

a) Les charrettes à bras, c'est-à-dire les charrettes tirées ou poussées à la main, doivent avoir au moins un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant, et au moins un feu rouge à l'arrière. Ces deux feux peuvent être émis par un dispositif unique placé du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation. Les feux ne sont pas obligatoires sur les charrettes à bras d'une largeur maximale de 1 m.

b) Les véhicules à traction animale doivent avoir deux feux blancs ou jaunes sélectifs à l'avant et deux feux rouges à l'arrière. Toutefois, la législation nationale peut autoriser que la signalisation de ces véhicules soit réalisée au moyen d'un seul feu blanc ou jaune sélectif à l'avant et d'un seul feu rouge à l'arrière. Dans l'un et l'autre cas, le feu doit être placé du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation. S'il n'est pas possible de fixer sur le véhicule les feux prévus, ceux-ci peuvent être portés par des personnes marchant immédiatement à côté du véhicule, du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation. De plus, les véhicules à traction animale doivent être munis à l'arrière de deux catadioptres rouges, le plus près possible des bords extérieurs du véhicule. Les feux ne sont pas obligatoires sur les véhicules à traction animale d'une largeur maximale de 1 m. Cependant, un seul catadioptre doit être placé à l'arrière du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation ou au milieu du véhicule.

2. a) Lorsqu'ils circulent sur la chaussée de nuit :

- i) Les groupes de piétons conduits par un moniteur, ou formant un cortège, doivent montrer, du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation, au moins un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant et un feu rouge à l'arrière, ou un feu jaune-auto dans les deux directions;
- ii) Les conducteurs de bêtes de trait, de bêtes de charge ou de selle, ou de bestiaux, doivent montrer, du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation, au moins un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant et un feu rouge à l'arrière, ou un feu jaune-auto dans les deux directions. Ces feux peuvent être émis par un dispositif unique.

b) Les feux visés à l'alinéa a) du présent paragraphe ne sont pas requis dans les agglomérations éclairées de façon appropriée.

ARTICLE 34

Dérogations

1. Dès que l'approche d'un véhicule prioritaire est signalée par les avertisseurs spéciaux, lumineux et sonores, de ce véhicule, tout usager de la route doit dégager le passage sur la chaussée et, au besoin, s'arrêter.

2. Les législations nationales peuvent prévoir que les conducteurs de véhicules prioritaires ne sont pas tenus, quand leur circulation est annoncée par les avertisseurs spéciaux du véhicule et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route de respecter tout ou partie des dispositions du présent chapitre II autres que celles du paragraphe 2 de l'article 6.

3. Les législations nationales peuvent déterminer dans quelle mesure le personnel travaillant à la construction, à la répartition ou à l'entretien de la route, y compris les conducteurs des engins employés pour les travaux, n'est pas tenu, sous réserve d'observer toutes précautions utiles, de respecter pendant leur travail les dispositions du présent chapitre II.

4. Pour dépasser ou croiser les engins visés au paragraphe 3 du présent article pendant qu'ils participent aux travaux sur la route, les conducteurs des autres véhicules peuvent, dans la mesure nécessaire et à condition de prendre toutes précautions utiles, ne pas observer les dispositions des articles 11 et 12 de la présente Convention.

Chapitre III

CONDITIONS A REMPLIR PAR LES AUTOMOBILES ET LES REMORQUES POUR ETRE ADMISES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

ARTICLE 35

Immatriculation

1. a) Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention, toute automobile en circulation internationale et toute remorque, autre qu'une remorque légère, attelée à une automobile doivent être immatriculées par une Partie contractante ou l'une de ses subdivisions et le conducteur de l'automobile doit être porteur d'un certificat valable délivré pour attester cette immatriculation, soit par une autorité compétente de cette Partie contractante ou de sa subdivision, soit au nom de la Partie contractante ou de la subdivision, par l'association qu'elle a habilitée à cet effet. Le certificat, dit certificat d'immatriculation, porte au moins :

Un numéro d'ordre, dit numéro d'immatriculation, dont la composition est indiquée à l'annexe 2 de la présente Convention;

La date de la première immatriculation du véhicule;

Le nom complet et le domicile du titulaire du certificat;

Le nom ou la marque de fabrique du constructeur du véhicule;

Le numéro d'ordre du châssis (numéro de fabrication ou numéro de série du constructeur);

S'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de marchandises, la masse maximale autorisée;

S'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de marchandises, la masse à vide;

La période de validité, si elle n'est pas illimitée;

Les indications portées sur le certificat sont soit uniquement en caractères latins ou en cursive dite anglaise, soit répétées de cette façon.

b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, toutefois, décider que, sur les certificats délivrés sur leur territoire, l'année de fabrication sera indiquée au lieu de la date de la première immatriculation.

c) Pour les automobiles des catégories A et B définies aux annexes 6 et 7 de la présente Convention ainsi que, si possible, pour les autres automobiles :

- i) Le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation défini à l'annexe 3 de ladite Convention doit figurer en tête du certificat;
- ii) Les huit indications que, conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, tout certificat d'immatriculation doit porter, doivent être précédées ou suivies respectivement des lettres A, B, C, D, E, F, G et H;
- iii) Le titre du certificat inscrit dans la langue ou les langues nationales du pays d'immatriculation peut être précédé ou suivi de la mention, en français, 'certificat d'immatriculation'.

d) Pour les remorques (y compris les semi-remorques) qui sont importées temporairement par un mode de transport autre que la route, une photocopie du certificat d'immatriculation, certifiée conforme par l'autorité qui a délivré ce certificat, doit être considérée comme suffisante.

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, un véhicule articulé non dissocié pendant qu'il est en circulation internationale bénéficiera des dispositions de la présente Convention même s'il ne fait l'objet que d'une seule immatriculation et d'un seul certificat pour le tracteur et la semi-remorque qui le constituent.

3. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme limitant le droit des Parties contractantes ou de leurs subdivisions d'exiger, dans le cas d'un véhicule en circulation internationale qui n'est pas immatriculé au nom d'une personne se trouvant à bord, la justification du droit du conducteur à la détention du véhicule.

4. Il est recommandé que les Parties contractantes qui n'en seraient pas encore pourvues créent un service chargé, à l'échelon national ou régional, d'enregistrer les automobiles mises en circulation et de centraliser, par véhicule, les renseignements portés sur chaque certificat d'immatriculation.

ARTICLE 36

Numéro d'immatriculation

1. Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'avant et à l'arrière son numéro d'immatriculation; toutefois, les motocycles ne sont tenus de porter ce numéro qu'à l'arrière.

2. Toute remorque immatriculée doit, en circulation internationale, porter à l'arrière son numéro d'immatriculation. Dans le cas d'une automobile tractant une ou plusieurs remorques, la remorque unique ou la dernière remorque, si elle n'est pas immatriculée, doit porter le numéro d'immatriculation du véhicule tracteur.

3. La composition et les modalités d'apposition du numéro d'immatriculation visé au présent article doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 2 de la présente Convention.

ARTICLE 37

Signe distinctif de l'Etat d'immatriculation

1. Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'arrière, en plus de son numéro d'immatriculation, un signe distinctif de l'Etat où elle est immatriculée.

2. Toute remorque attelée à une automobile et devant, en vertu de l'article 36 de la présente Convention, porter à l'arrière un numéro d'immatriculation doit aussi porter à l'arrière le signe distinctif de l'Etat où ce numéro d'immatriculation a été délivré. Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent même si la remorque est immatriculée dans un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'automobile à laquelle elle est attelée; si la remorque n'est pas immatriculée, elle doit porter à l'arrière le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation du véhicule tracteur, sauf lorsqu'elle circule dans cet Etat.

3. La composition et les modalités d'apposition du signe distinctif visé au présent article doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention.

ARTICLE 38

Marques d'identification

Toute automobile et toute remorque en circulation internationale doivent porter les marques d'identification définies à l'annexe 4 de la présente Convention.

ARTICLE 39

Prescriptions techniques et inspection des véhicules

1. Toute automobile, toute remorque et tout ensemble de véhicules en circulation internationale doivent satisfaire aux dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention. Ils doivent, en outre, être en bon état de marche.

2. Les législations nationales doivent prescrire un contrôle technique périodique :

a) Des automobiles affectées au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises;

b) Des automobiles affectées au transport de marchandises dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg ainsi que des remorques conçues pour être attelées à de tels véhicules.

3. Les législations nationales étendront, autant que possible, les dispositions du paragraphe 2 à d'autres catégories de véhicules.

ARTICLE 40

Disposition transitoire

1. Pendant dix ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément au paragraphe 1 de l'article 47, les remorques en circulation internationale bénéficieront, quelle que soit leur masse maximale autorisée, des dispositions de la présente Convention, même si elles ne sont pas immatriculées.

2. Le certificat d'immatriculation doit être conforme aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article 35 dans les cinq ans qui suivent son entrée en vigueur; Les certificats délivrés avant cette échéance sont mutuellement reconnus jusqu'à la date limite de validité qui y est indiquée.

Chapitre IV

CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES

ARTICLE 41

Permis de conduire

1. a) Tout conducteur d'une automobile doit être titulaire d'un permis de conduire;
 - b) Les Parties contractantes s'engagent à faire en sorte que les permis de conduire ne soient délivrés qu'après vérification par les autorités compétentes des connaissances et de l'habileté requises du conducteur;
 - c) La législation nationale doit fixer des conditions pour l'obtention d'un permis de conduire;
 - d) Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme interdisant aux Parties contractantes ou à leurs subdivisions d'exiger des permis de conduire pour les autres véhicules à moteur et pour les cyclomoteurs.
2. Les Parties contractantes reconnaîtront :
 - a) Tout permis rédigé dans leur langue ou dans l'une de leurs langues ou, s'il n'est pas rédigé dans une telle langue, accompagné d'une traduction certifiée conforme;
 - b) Tout permis national conforme aux dispositions de l'annexe 6 de la présente Convention;
 - c) Ou tout permis international conforme aux dispositions de l'annexe 7 de la présente Convention;comme valable pour la conduite sur leurs territoires, d'un véhicule qui rentre dans les catégories couvertes par le permis, à condition que ledit permis soit en cours de validité et qu'il ait été délivré par une autre Partie contractante ou une de ses subdivisions ou par une association habilitée à cet effet par cette autre Partie contractante ou par une de ses subdivisions. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux permis d'élève conducteur.
3. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent :
 - a) Lorsque la validité du permis de conduire est subordonnée, par une mention spéciale, au port par l'intéressé de certains appareils ou à certains aménagements du véhicule pour tenir compte de l'invalidité du conducteur, le permis ne sera reconnu comme valable que si ces prescriptions sont observées;
 - b) Les Parties contractantes peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas dix-huit ans révolus;

c) Les Parties contractantes peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire, pour la conduite des automobiles ou des ensembles de véhicules des catégories C, D et E visées aux annexes 6 et 7 de la présente Convention, de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas vingt et un ans révolus.

4. Les Parties contractantes peuvent prévoir dans leur législation nationale une subdivision des catégories de véhicules visées aux annexes 6 et 7 de la présente Convention. En cas de limitation du permis de conduire à certains véhicules d'une même catégorie, un chiffre doit être ajouté à la lettre qui désigne la catégorie en question et la nature de la limitation doit être indiquée sur le permis de conduire.

5. Aux fins de l'application du paragraphe 2 et de l'alinéa c) du paragraphe 3 du présent article :

a) Aux automobiles de la catégorie B visée aux annexes 6 et 7 de la présente Convention peut être attelée une remorque légère; peut y être attelée également une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, mais n'excède pas la masse à vide de l'automobile, si le total des masses maximales autorisées des véhicules ainsi couplés n'excède pas 3 500 kg;

b) Aux automobiles des catégories C et D visées aux annexes 6 et 7 de la présente Convention peut être attelée une remorque légère, sans que l'ensemble ainsi constitué cesse d'appartenir à la catégorie C ou à la catégorie D.

6. Le permis international ne pourra être délivré qu'au détenteur d'un permis national pour la délivrance duquel auront été remplies les conditions minimales fixées par la présente Convention. Il ne devra pas être valable plus longtemps que le permis national correspondant, dont le numéro devra figurer sur le permis international.

7. Les dispositions du présent article n'obligent pas les Parties contractantes :

a) A reconnaître la validité des permis, nationaux ou internationaux, qui auraient été délivrés, sur le territoire d'une autre Partie contractante à des personnes qui avaient leur résidence normale sur leur territoire au moment de cette délivrance ou dont la résidence normale a été transférée sur leur territoire depuis cette délivrance;

b) A reconnaître la validité des permis précités qui auraient été délivrés à des conducteurs dont la résidence normale au moment de la délivrance ne se trouvait pas sur le territoire dans lequel le permis a été délivré ou dont la résidence a été transférée depuis cette délivrance dans un autre territoire.

ARTICLE 42

Suspension de la validité des permis de conduire

1. Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent retirer à un conducteur qui commet sur leur territoire une infraction susceptible d'entraîner le retrait du permis de conduire en vertu de leur législation, le droit de faire usage sur leur territoire du permis de conduire, national ou international, dont il est titulaire. En pareil cas, l'autorité compétente de la Partie contractante ou de celle de ses subdivisions qui a retiré le droit de faire usage du permis pourra :

a) Se faire remettre le permis et le conserver qu'à l'expiration du délai pendant lequel le droit de faire usage du permis est retiré ou jusqu'à ce que le conducteur quitte son territoire, si ce départ intervient avant l'expiration de ce délai;

b) Aviser du retrait du droit de faire usage du permis l'autorité qui a délivré ou au nom de qui a été délivré le permis;

c) S'il s'agit d'un permis international, porter à l'emplacement prévu à cet effet la mention que le permis n'est plus valable sur son territoire;

d) Dans le cas où elle n'a pas fait application de la procédure visée à l'alinéa a) du présent paragraphe, compléter la communication mentionnée à l'alinéa b) en demandant à l'autorité qui a délivré le permis ou au nom de qui le permis a été délivré, d'aviser l'intéressé de la décision prise à son encontre.

2. Les Parties contractantes s'efforceront de faire notifier aux intéressés les décisions qui leur auront été communiquées conformément à la procédure visée au paragraphe 1, alinéa d) du présent article.

3. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme interdisant aux Parties contractantes ou à une de leurs subdivisions d'empêcher un conducteur titulaire d'un permis de conduire, national ou international, de conduire s'il est évident ou prouvé que son état ne lui permet pas de conduire en sécurité ou si le droit de conduire lui a été retiré dans l'Etat où il a sa résidence normale.

ARTICLE 43

Disposition transitoire

1. Les permis internationaux de conduire conformes aux dispositions de la Convention sur la circulation routière, faite à Genève le 19 septembre 1949, et délivrés dans les cinq ans de l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément au paragraphe 1 de l'article 47 de la présente Convention seront, pour l'application des articles 41 et 42 de la présente Convention, assimilés aux permis internationaux de conduire prévus à la présente Convention.

2. Les permis de conduire nationaux doivent être adaptés aux prescriptions de l'amendement à l'annexe 6 dans les cinq ans qui suivent son entrée en vigueur. Les permis délivrés avant cette échéance sont mutuellement reconnus jusqu'à la date limite de validité qui y est indiquée.

Chapitre V

CONDITIONS A REMPLIR PAR LES CYCLES ET LES CYCLOMOTEURS POUR ETRE ADMIS EN CIRCULATION INTERNATIONALE

ARTICLE 44

1. Les cycles sans moteur en circulation internationale doivent :

- a) Avoir un frein efficace;
- b) Etre munis d'un timbre susceptible d'être entendu à une distance suffisante et ne porter aucun autre avertisseur sonore;
- c) Etre munis d'un dispositif réfléchissant rouge vers l'arrière et de dispositifs permettant de montrer un feu blanc ou jaune sélectif vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière.

2. Sur le territoire des Parties contractantes qui n'ont pas, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, les cyclomoteurs en circulation internationale doivent :

- a) Avoir deux freins indépendants;
- b) Etre munis d'un timbre, ou d'un autre avertisseur sonore, susceptible d'être entendu à une distance suffisante;
- c) Etre munis d'un dispositif d'échappement silencieux efficace;
- d) Etre munis de dispositifs permettant de montrer un feu blanc ou jaune sélectif à l'avant, ainsi qu'un feu rouge et un dispositif réfléchissant rouge à l'arrière;
- e) Porter la marque d'identification définie à l'annexe 4 de la présente Convention.

3. Sur le territoire des Parties contractantes qui ont, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la présente Convention, fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, les conditions à remplir par les cyclomoteurs pour être admis en circulation internationale sont celles qui sont définies pour les motocycles à l'annexe 5 de la présente Convention.

Chapitre VI

DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 45

1. La présente Convention sera ouverte au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York jusqu'au 31 décembre 1969 à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique ou Parties au Statut de la Cour internationale de Justice, et de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir Partie à ladite Convention.

2. La présente Convention est sujette à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. La présente Convention restera ouverte à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 du présent article. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général.

4. Au moment où il signera la présente Convention ou déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, tout Etat notifiera au Secrétaire général le signe distinctif qu'il choisit pour être apposé en circulation internationale sur les véhicules qu'il a immatriculés, conformément aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention. Par une autre notification adressée au Secrétaire général, tout Etat peut changer un signe distinctif qu'il avait précédemment choisi.

ARTICLE 46

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, ou à tout moment ultérieur, déclarer par notification adressée au Secrétaire général que la Convention devient applicable à tous les territoires ou à l'un quelconque d'entre eux dont il assure les relations internationales. La Convention deviendra applicable au territoire ou aux territoires désigné(s) dans la notification trente jours après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu cette notification ou à la date d'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat adressant la notification, si cette date est postérieure à la précédente.

2. Tout Etat qui aura fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article pourra à toute date ultérieure, par notification adressée au Secrétaire général, déclarer que la Convention cessera d'être applicable au territoire désigné dans la notification et la Convention cessera d'être applicable audit territoire un an après la date de réception de cette notification par le Secrétaire général.

3. Tout Etat qui adresse une notification en vertu du paragraphe 1 du présent article notifiera au Secrétaire général le ou les signes distinctifs qu'il choisit pour être apposé en circulation internationale sur les véhicules qui ont été immatriculés sur le ou les territoires intéressés conformément aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention. Par une autre notification adressée au Secrétaire général, tout Etat peut changer un signe distinctif qu'il avait précédemment choisi.

ARTICLE 47

1. La présente Convention entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt du quinzième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque Etat qui ratifiera la présente Convention ou y adhérera après le dépôt du quinzième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt, par cet Etat, de son instrument de ratification ou d'adhésion.

ARTICLE 48

A son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Convention internationale relative à la circulation automobile et la Convention internationale relative à la circulation routière signées l'une et l'autre à Paris le 24 avril 1926, la Convention sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine ouverte à la signature à Washington le 15 décembre 1943 et la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Genève le 19 septembre 1949.

ARTICLE 49

1. Après une période d'un an à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention, toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à la Convention. Le texte de toute proposition d'amendement, accompagné d'un exposé des motifs, sera adressé au Secrétaire général qui le communiquera à toutes les Parties contractantes. Les Parties contractantes auront la possibilité de lui faire savoir, dans le délai de douze mois suivant la date de cette communication : a) si elles acceptent l'amendement, ou b) si elles le rejettent, ou c) si elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général transmettra également le texte de l'amendement proposé à tous les autres Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention.

2. a) Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe précédent sera réputée acceptée si, dans le délai de douze mois susmentionné, moins du tiers des Parties contractantes informent le Secrétaire général soit qu'elles rejettent l'amendement, soit qu'elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes toute acceptation ou tout rejet de l'amendement proposé et toute demande de convocation d'une conférence.

Si le nombre total des rejets et des demandes reçus pendant le délai spécifié de douze mois est inférieur au tiers du nombre total des Parties contractantes, le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes que l'amendement entrera en vigueur six mois après l'expiration du délai de douze mois spécifié au paragraphe précédent pour toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui, pendant le délai spécifié, ont rejeté l'amendement ou demandé la convocation d'une conférence pour l'examiner.

b) Toute Partie contractante qui, pendant ledit délai de douze mois, aura rejeté une proposition d'amendement ou demandé la convocation d'une conférence pour l'examiner, pourra, à tout moment après l'expiration de ce délai, notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement, et le Secrétaire général communiquera cette notification à toutes les autres Parties contractantes. L'amendement entrera en vigueur pour les Parties contractantes qui auront notifié leur acceptation six mois après que le Secrétaire général aura reçu leur notification.

3. Si un amendement proposé n'a pas été accepté conformément au paragraphe 2 du présent article et si, dans le délai de douze mois spécifié au paragraphe 1 du présent article, moins de la moitié du nombre total des Parties contractantes informent le Secrétaire général qu'elles rejettent l'amendement proposé et si un tiers au moins du nombre total des Parties contractantes, mais pas moins de dix, l'informent qu'elles l'acceptent ou qu'elles désirent qu'une conférence soit réunie pour l'examiner, le Secrétaire général convoquera une conférence en vue d'examiner l'amendement proposé ou toute autre proposition dont il serait saisi en vertu du paragraphe 4 du présent article.

4. Si une conférence est convoquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, le Secrétaire général y invitera tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 4 de la présente Convention. Il demandera à tous les Etats invités à la Conférence de lui présenter, au plus tard six mois avant sa date d'ouverture, toutes propositions qu'ils souhaiteraient voir examiner également par ladite Conférence en plus de l'amendement proposé, et il communiquera ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la Conférence, à tous les Etats invités à la Conférence.

5. a) Tout amendement à la présente Convention sera réputé accepté s'il a été adopté à la majorité des deux tiers des Etats représentés à la Conférence, à condition que cette majorité groupe au moins les deux tiers des Parties contractantes représentées à la Conférence. Le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes l'adoption de l'amendement et celui-ci entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification pour toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui, durant ce délai, auront notifié au Secrétaire général qu'elles rejettent l'amendement.

b) Toute Partie contractante qui aura rejeté un amendement pendant ledit délai de douze mois pourra, à tout moment, notifier au Secrétaire général qu'elle l'accepte, et le Secrétaire général communiquera cette notification à toutes les autres Parties contractantes. L'amendement entrera en vigueur pour la Partie contractante qui aura notifié son acceptation six mois après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu la notification ou à la fin dudit délai de douze mois si la date en est postérieure à la précédente.

6. Si la proposition d'amendement n'est pas réputée acceptée conformément au paragraphe 2 du présent article, et si les conditions prescrites au paragraphe 3 du présent article pour la convocation d'une conférence ne sont pas réunies, la proposition d'amendement sera réputée rejetée.

ARTICLE 50

Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

ARTICLE 51

La présente Convention cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

ARTICLE 52

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, que les Parties n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, pourra être porté, à la requête de l'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice pour être tranché par elle.

ARTICLE 53

Aucune disposition de la présente Convention ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.

ARTICLE 54

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera la présente Convention ou déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 52 de la présente Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 52 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

Annex to Road
Traffic Convention
1968

ANNEX

2. Au moment où il dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout Etat peut déclarer, par notification adressée au Secrétaire général, qu'il assimilera les cyclomoteurs aux motocycles aux fins d'application de la présente Convention (article 1, n)).

A tout moment, tout Etat pourra ultérieurement, par notification adressée au Secrétaire général, retirer sa déclaration.

3. Les déclarations prévues au paragraphe 2 du présent article prendront effet six mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification, ou à la date à laquelle la Convention entrera en vigueur pour l'Etat qui fait la déclaration si cette date est postérieure à la précédente.

4. Toute modification d'un signe distinctif précédemment choisi, notifiée conformément au paragraphe 4 de l'article 45 ou du paragraphe 3 de l'article 46 de la présente Convention, prendra effet trois mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

5. Les réserves à la présente Convention et à ses annexes, autres que la réserve prévue au paragraphe 1 du présent article, sont autorisées à condition qu'elles soient formulées par écrit et, si elles ont été formulées avant le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion, qu'elles soient confirmées dans ledit instrument. Le Secrétaire général communiquera lesdites réserves à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention.

6. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve ou fait une déclaration en vertu des paragraphes 1 ou 4 du présent article, pourra, à tout moment, la retirer par notification adressée au Secrétaire général.

7. Toute réserve faite conformément au paragraphe 5 du présent article :

a) Modifie, pour la Partie contractante qui a formulé ladite réserve, les dispositions de la Convention sur lesquelles porte la réserve dans les limites de celles-ci;

b) Modifie ces dispositions dans les mêmes limites pour les autres Parties contractantes pour ce qui est de leurs relations avec la Partie contractante ayant notifié la réserve.

ARTICLE 55

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 49 et 54 de la présente Convention, le Secrétaire général notifiera à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 :

a) Les signatures, ratifications et adhésions au titre de l'article 45;

b) Les notifications et déclarations au titre du paragraphe 4 de l'article 45 et de l'article 46;

c) Les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu de l'article 47;

d) La date d'entrée en vigueur des amendements à la présente Convention conformément aux paragraphes 2 et 5 de l'article 49;

e) Les dénonciations au titre de l'article 50;

f) L'abrogation de la présente Convention au titre de l'article 51.

ARTICLE 56

L'original de la présente Convention, fait en un seul exemplaire, en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, les cinq textes faisant également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 45 de la présente Convention.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés */, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Vienne, ce huitième jour de novembre, mil neuf cent soixante-huit.

*/ Voir le document E/CONF.56/16/Rev.1.

ANNEXES

Annexe 1

DEROGATIONS A L'OBLIGATION D'ADMETTRE EN CIRCULATION INTERNATIONALE
LES AUTOMOBILES ET LES REMORQUES

1. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les automobiles, remorques et ensembles de véhicules dont les masses, totales ou par essieu, ou dont les dimensions excèdent les limites fixées par leur législation nationale pour les véhicules immatriculés sur leur territoire. Les Parties contractantes sur le territoire desquelles a lieu une circulation internationale de véhicules lourds s'efforceront de conclure des accords régionaux permettant, en circulation internationale, l'accès des routes de la région, sauf exception pour des routes à faibles caractéristiques, aux véhicules et ensembles de véhicules dont les masses et dimensions n'excèdent pas les chiffres fixés par ces accords.
2. Pour l'application du paragraphe 1 de la présente annexe, ne sera pas considérée comme dépassement de la largeur maximale autorisée la saillie :
 - a) Des pneumatiques au voisinage de leur point de contact avec le sol, et des connexions des indicateurs de pression des pneumatiques;
 - b) Des dispositifs antipatinants qui seraient montés sur les roues;
 - c) Des miroirs rétroviseurs construits de façon à pouvoir, sous l'effet d'une pression modérée, céder dans les deux sens de telle façon qu'ils ne dépassent plus la largeur maximale autorisée;
 - d) Des indicateurs de direction latéraux et des feux d'encombrement, à condition que la saillie en cause ne dépasse pas quelques centimètres;
 - e) Des scellements douaniers apposés sur le chargement et des dispositifs de fixation et de protection de ces scellements.
3. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les ensembles de véhicules suivants, dans la mesure où leur législation nationale interdit la circulation de tels ensembles :
 - a) Motocycles avec remorques;
 - b) Ensembles constitués par une automobile et plusieurs remorques;
 - c) Véhicules articulés affectés aux transports de personnes.
4. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les automobiles et les remorques bénéficiant de dérogations en vertu du paragraphe 60 de l'annexe 5 de la Convention.

5. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les cyclomoteurs et les motocycles dont le conducteur et, le cas échéant, le passager ne seraient pas munis d'un casque de protection.

6. Les Parties contractantes peuvent subordonner l'admission en circulation internationale sur leur territoire de toute automobile autre qu'un cyclomoteur à deux roues ou un motocycle à deux roues sans side-car à la présence à bord de l'automobile d'un dispositif, visé au paragraphe 56 de l'annexe 5 de la Convention, et destiné, en cas d'arrêt sur la chaussée, à annoncer le danger que constitue le véhicule ainsi arrêté.

7. Les Parties contractantes peuvent subordonner l'admission en circulation internationale, sur certaines routes difficiles ou dans certaines régions à relief difficile de leur territoire, des automobiles dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg au respect des prescriptions spéciales imposées par leur législation nationale pour l'admission sur ces routes ou dans ces régions des véhicules de même masse maximale autorisée qu'elles immatriculent.

8. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile munie de feu-croisement à faisceau asymétrique lorsque le réglage des faisceaux n'est pas adapté au sens de la circulation sur leur territoire.

9. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile ou toute remorque attelée à une automobile qui porterait un signe distinctif autre que celui qui est prévu pour ce véhicule à l'article 37 de la présente Convention.

Annexe 2

NUMERO D'IMMATRICULATION DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

1. Le numéro d'immatriculation visé aux articles 35 et 36 de la Convention doit être composé soit de chiffres, soit de chiffres et de lettres. Les chiffres doivent être des chiffres arabes et les lettres doivent être en caractères latins majuscules. Il peut, toutefois, être employé d'autres chiffres ou caractères, mais le numéro d'immatriculation doit alors être répété en chiffres arabes et en caractères latins majuscules.

2. Le numéro d'immatriculation doit être composé et apposé de façon à être lisible de jour par temps clair à une distance minimale de 40 m par un observateur placé dans l'axe du véhicule et le véhicule étant arrêté; les Parties contractantes peuvent, toutefois, pour les véhicules qu'elles immatriculent réduire cette distance minimale de lisibilité pour les motocycles et pour des catégories spéciales d'automobiles sur lesquels il serait difficile de donner aux numéros d'immatriculation des dimensions suffisantes pour qu'ils soient lisibles à 40 m.

3. Dans le cas où le numéro d'immatriculation est apposé sur une plaque spéciale cette plaque doit être plate et fixée dans une position verticale ou sensiblement verticale et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule. Dans le cas où le numéro est apposé ou peint sur le véhicule, la surface sur laquelle il est apposé ou peint doit être plane et verticale ou presque plane et verticale et être perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule.

4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 de l'article 32, la plaque ou la surface sur laquelle est apposé ou peint le numéro d'immatriculation peut être en matériau réfléchissant.

Annexe 3

SIGNE DISTINCTIF DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

1. Le signe distinctif visé à l'article 37 de la Convention doit être composé d'une à trois lettres en caractères latins majuscules. Les lettres auront au minimum une hauteur de 0,08 m et leurs traits une épaisseur d'au moins 0,01. Les lettres seront peintes en noir sur un fond blanc ayant la forme d'une ellipse dont le grand axe est horizontal.

2. Lorsque le signe distinctif ne comporte qu'une seule lettre, le grand axe de l'ellipse peut être vertical.

3. Le signe distinctif ne doit pas être incorporé dans le numéro d'immatriculation, ni apposé de façon telle qu'il puisse créer une confusion avec ce dernier ou nuire à sa lisibilité.

4. Sur les motocycles et sur leurs remorques, les dimensions des axes de l'ellipse seront d'au moins 0,175 m et 0,115 m. Sur les autres automobiles et sur leurs remorques, les dimensions des axes de l'ellipse seront d'au moins :

a) 0,24 m et 0,145 m si le signe distinctif comporte trois lettres;

b) 0,175 m et 0,115 m si le signe distinctif comporte moins de trois lettres.

5. Les dispositions du paragraphe 3 de l'annexe 2 s'appliquent à l'apposition du signe distinctif sur les véhicules.

Annexe 4

MARQUES D'IDENTIFICATION DES AUTOMOBILES ET
DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

1. Les marques d'identification comprennent :
 - a) Pour les automobiles :
 - i) Le nom ou la marque du constructeur du véhicule;
 - ii) Sur le châssis, ou, à défaut de châssis, sur la carrosserie, le numéro de fabrication ou le numéro de série du constructeur;
 - iii) Sur le moteur, le numéro de fabrication du moteur lorsqu'un tel numéro est apposé par le constructeur;
 - b) Pour les remorques, les indications mentionnées aux alinéas i) et ii) ci-dessus;
 - c) Pour les cyclomoteurs, l'indication de la cylindrée et la marque "CM".
2. Les marques mentionnées au paragraphe 1 de la présente annexe doivent être placées à des endroits accessibles et être facilement lisibles; de plus, elles doivent être telles qu'il soit difficile de les modifier ou de les supprimer. Les lettres et les chiffres compris dans les marques seront soit uniquement en caractères latins ou en cursive dite anglaise et en chiffres arabes soit répétés de cette façon.

Annexe 5

CONDITIONS TECHNIQUES RELATIVES AUX AUTOMOBILES ET AUX REMORQUES

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 a) de l'article 3 et du paragraphe 1 de l'article 39 de la présente Convention, toute Partie contractante peut, pour les automobiles qu'elle immatricule et pour les remorques qu'elle admet à la circulation en vertu de sa législation nationale, imposer des prescriptions complétant les dispositions de la présente annexe ou plus rigoureuses que celles-ci. Tout véhicule en circulation internationale doit satisfaire aux prescriptions techniques en vigueur dans son pays d'immatriculation lors de sa première mise en service.
2. Au sens de la présente annexe, le terme "remorque" ne s'applique qu'aux remorques destinées à être attelées à une automobile.
3. Les Parties contractantes qui, conformément à l'article premier, alinéa n) de la Convention, ont déclaré vouloir assimiler aux motocycles des véhicules à trois roues dont la masse à vide n'excède pas 400 kg doivent soumettre ces derniers aux prescriptions imposées dans la présente annexe soit pour les motocycles, soit pour les autres automobiles.

CHAPITRE PREMIER

Freinage

4. Aux fins du présent chapitre,

a) Le terme "roues d'un essieu" désigne les roues symétriques, ou sensiblement symétriques, par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, même si elles ne sont pas placées sur un même essieu (un essieu tandem est compté pour deux essieux);

b) Le terme "frein de service" désigne le dispositif normalement utilisé pour ralentir et arrêter le véhicule;

c) Le terme "frein de stationnement" désigne le dispositif utilisé pour maintenir, en l'absence du conducteur, le véhicule immobile ou, dans le cas d'une remorque, la remorque lorsque celle-ci est désaccouplée;

d) Le terme "frein de secours" désigne le dispositif destiné à ralentir et à arrêter le véhicule en cas de défaillance du frein de service.

A. Freinage des automobiles autres que les motocycles

5. Toute automobile autre qu'un motocycle doit être munie de freins pouvant être actionnés facilement par le conducteur installé à sa place de conduite. Ces freins devront permettre d'assurer les trois fonctions de freinage ci-après :

a) Un frein de service permettant de ralentir le véhicule et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la voie sur laquelle il circule;

b) Un frein de stationnement permettant de maintenir le véhicule immobile, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une déclivité ascendante ou descendante notable, les surfaces actives du frein restant maintenues en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique;

c) Un frein de secours permettant de ralentir et d'arrêter le véhicule, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une distance raisonnable, même en cas de défaillance du frein de service.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 de la présente annexe, les dispositifs assurant les trois fonctions de freinage (frein de service, frein de secours et frein de stationnement) peuvent avoir des parties communes; la combinaison des commandes n'est admise qu'à condition qu'il reste au moins deux commandes distinctes.

7. Le frein de service doit agir sur toutes les roues du véhicule.

8. Le frein de secours doit pouvoir agir sur une roue au moins de chaque côté du plan longitudinal médian du véhicule; la même disposition s'applique au frein de stationnement.

9. Le frein de service et le frein de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées liées aux roues de façon permanente par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

10. Aucune surface freinée ne doit pouvoir être désaccouplée des roues. Toutefois, un tel désaccouplement est admis pour certaines des surfaces freinées, à condition :

a) Qu'il soit seulement momentané, par exemple pendant un changement des rapports de transmission;

b) Qu'en tant qu'il porte sur le frein de stationnement, il ne soit pas possible sans l'action du conducteur, et

c) Qu'en tant qu'il porte sur le frein de service ou le frein de secours, l'action de freinage continue de pouvoir s'exercer avec l'efficacité prescrite conformément au paragraphe 5 de la présente annexe.

10 bis. L'ensemble des dispositifs des véhicules contribuant au freinage doit être conçu et réalisé de telle façon que l'efficacité du frein de service soit assurée après un actionnement prolongé ou répété.

10 ter. L'action du frein de service doit être convenablement répartie et synchronisée entre les différents essieux du véhicule.

10 quater. Si l'action de commande sur le frein de service est assistée, partiellement ou totalement, par une source d'énergie autre que l'énergie musculaire du conducteur, la possibilité d'arrêter le véhicule sur une distance raisonnable doit être assurée, même en cas de défaillance de la source d'énergie.

B. Freinage des remorques

11. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 17 c) de la présente annexe, toute remorque autre qu'une remorque légère doit être munie de freins, à savoir :

a) Un frein de service permettant de ralentir le véhicule et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la voie sur laquelle il circule;

b) Un frein de stationnement permettant de maintenir le véhicule immobile, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une déclivité ascendante ou descendante notable, les surfaces actives du frein restant maintenues en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique. La présente disposition n'est pas applicable aux remorques qui ne peuvent être désaccouplées du véhicule tracteur sans l'aide d'outils, à condition que les exigences relatives au freinage de stationnement soient respectées pour l'ensemble de véhicules.

12. Les dispositifs assurant les deux fonctions de freinage (service et stationnement) peuvent avoir des parties communes.

13. Le frein de service doit agir sur toutes les roues de la remorque. L'action du frein de service doit être convenablement répartie et synchronisée entre les différents essieux de la remorque.

14. Le frein de service doit pouvoir être mis en action par la commande de freinage de service du véhicule tracteur; toutefois, si la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas 3 500 kg, le frein peut être conçu pour n'être mis en action, pendant la marche, que par le simple rapprochement de la remorque et du véhicule tracteur (freinage par inertie).

15. Le frein de service et le frein de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées liées aux roues de façon permanente par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

16. Les dispositifs de freinage doivent être tels que l'arrêt de la remorque soit assuré automatiquement en cas de rupture du dispositif d'accouplement pendant la marche. Toutefois, cette prescription ne s'applique pas aux remorques à un seul essieu ou à deux essieux distants l'un de l'autre de moins d'un mètre à condition que leur masse maximale autorisée n'excède pas 1 500 kg et, à l'exception des semi-remorques, qu'elles soient munies, en plus du dispositif d'accouplement, d'une attache secondaire.

C. Freinage des ensembles de véhicules

17. Outre les dispositions des parties A et B du présent chapitre relatives aux véhicules isolés (automobiles et remorques), les dispositions ci-après s'appliqueront aux ensembles de ces véhicules :

a) Les dispositifs de freinage montés sur chacun des véhicules composant l'ensemble doivent être compatibles;

b) L'action du frein de service doit être convenablement répartie et synchronisée entre les différents essieux de l'ensemble.

c) La masse maximale autorisée d'une remorque non munie d'un frein de service ne doit pas excéder la moitié de la somme de la masse à vide du véhicule tracteur et de la masse du conducteur.

D. Freinage des motocycles

18. a) Tout motocycle doit être muni de deux dispositifs de freinage, agissant l'un au moins sur la ou les roues arrière, et l'autre au moins sur la ou les roues avant; si un side-car est adjoint à un motocycle, le freinage de la roue du side-car n'est pas exigé. Ces dispositifs de freinage doivent permettre de ralentir le motocycle et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, qu'elles que soient ses conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante de la route sur laquelle il circule.

b) Outre les dispositifs prévus à l'alinéa a) du présent paragraphe, les motocycles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule doivent être munis d'un frein de stationnement répondant aux conditions énoncées à l'alinéa b) du paragraphe 5 de la présente annexe.

CHAPITRE II

Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules

19. Aux fins du présent chapitre, le terme :

"Feu-route" désigne le feu servant à éclairer la route sur une grande distance en avant de ce véhicule;

"Feu-croisement" désigne le feu servant à éclairer la route en avant de ce véhicule sans éblouir ni gêner indûment les conducteurs venant en sens inverse et les autres usagers de la route;

"Feu-position avant" désigne le feu servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'avant;

"Feu-position arrière" désigne le feu servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'arrière;

"Feu-stop" désigne le feu servant à indiquer aux autres usagers de la route qui se trouvent derrière ce véhicule que son conducteur actionne le frein de service;

"Feu-brouillard avant" désigne le feu servant à améliorer l'éclairage de la route en cas de brouillard épais, de chute de neige, de forte pluie ou de conditions analogues;

"Feu-brouillard arrière" désigne le feu servant à rendre le véhicule plus visible vu de l'arrière, en cas de brouillard épais, de chute de neige, de forte pluie ou de conditions analogues;

"Feu-marche arrière" désigne le feu servant à éclairer la route à l'arrière de ce véhicule et à avertir les autres usagers de la route que le véhicule fait marche arrière ou est sur le point de faire marche arrière;

"Feu-indicateur de direction" désigne le feu servant à indiquer aux autres usagers de la route que le conducteur a l'intention de changer de direction vers la droite ou vers la gauche;

"Feu-stationnement" désigne le feu servant à indiquer la présence d'un véhicule en stationnement; il peut remplacer les feux-position avant et arrière;

"Feu-encombrement" désigne le feu installé près de l'extrémité hors tout de la largeur et aussi proche que possible de la hauteur du véhicule et destiné à indiquer nettement sa largeur hors tout. Ce signal sert à compléter, pour certains véhicules à moteur et remorque, les feux-position, en attirant particulièrement l'attention sur son encombrement;

"Signal de détresse" désigne le signal donné par le fonctionnement simultané de tous les feux indicateurs de direction;

"Feu latéral" désigne le feu installé sur le flanc du véhicule destiné à indiquer la présence du véhicule vu latéralement;

"Feu spécial" désigne un feu destiné à signaler soit un véhicule prioritaire, soit un véhicule ou un groupe de véhicules dont la présence sur la route impose aux autres usagers de la route de prendre des précautions particulières, notamment les convois de véhicules, les véhicules de dimensions exceptionnelles et les véhicules ou engins de construction ou d'entretien des routes;

"Dispositif d'éclairage de plaque d'immatriculation arrière" désigne le dispositif permettant d'assurer l'éclairage de l'emplacement destiné à la plaque d'immatriculation arrière et qui peut être composé de divers éléments optiques;

"Feu de jour" désigne un feu destiné à rendre de jour un véhicule plus visible de l'avant lorsqu'il est en mouvement;

"Rétroreflécteur" désigne un dispositif servant à indiquer la présence d'un véhicule par réflexion de la lumière émanant d'une source lumineuse non reliée à ce véhicule;

"Plage éclairante" désigne la projection orthogonale sur un plan vertical transversal de la surface efficace de sortie de la lumière. Pour un rétroreflécteur, la surface efficace est la surface visible de l'optique catadioptrique.

20. Les couleurs des feux visés au présent chapitre doivent être, autant que possible, conformes aux définitions données dans l'appendice de la présente annexe.

21. A l'exception des motocycles, toute automobile susceptible de dépasser en palier la vitesse de 40 km (25 miles) à l'heure doit être munie à l'avant d'un nombre pair de feux-route blancs ou jaunes sélectifs capables d'éclairer efficacement la route la nuit par temps clair. Les bords extérieurs de la plage éclairante des feux-route ne doivent en aucun cas être situés plus près de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule que les bords extérieurs de la plage éclairante des feux-croisement.

22. A l'exception des motocycles, toute automobile susceptible de dépasser en palier la vitesse de 10 km (6 miles) à l'heure doit être munie à l'avant d'un nombre pair de feux-croisement blancs ou jaunes sélectifs, capables d'éclairer efficacement la route la nuit par temps clair. Une automobile doit être munie d'une installation telle que pas plus de deux feux-croisement puissent être allumés simultanément. Les feux-croisement doivent être réglés conformément à la définition du paragraphe 19 de la présente annexe.

23. Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'avant de deux feux-position avant blancs; toutefois, le jaune sélectif est admis pour les feux-position avant incorporés dans des feux-route ou des feux-croisement émettant des faisceaux de lumière jaune sélectif. Ces feux-position avant, lorsqu'ils sont les seuls feux allumés à l'avant du véhicule, doivent être visibles de nuit par temps clair sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route.

24. a) Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'arrière d'un nombre pair de feux-position arrière rouges visibles de nuit par temps clair sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route.

b) Toute remorque doit être munie à l'arrière d'un nombre pair de feux-position arrière rouges visibles de nuit par temps clair sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route. Toutefois, les remorques dont la largeur hors tout ne dépasse pas 0,80 m peuvent n'être munies que d'un seul de ces feux si elles sont attelées à un motocycle à deux roues sans side-car.

25. Toute automobile ou remorque portant à l'arrière un numéro d'immatriculation doit être équipée d'un dispositif d'éclairage tel que ce numéro soit lisible de nuit par temps clair.

26. Sur toute automobile, y compris les motocycles, et sur tout ensemble constitué par un véhicule automobile et une ou plusieurs remorques, les connexions électriques doivent être telles que les feux-route, feux-croisement, feux-brouillard avant, feux-position avant de l'automobile et le dispositif visé au paragraphe 25 ci-dessus ne puissent être mis en service que lorsque les feux-position arrière de l'automobile ou de l'ensemble de véhicules, situés le plus à l'arrière le sont eux aussi.

Les feux-brouillard arrière ne doivent pouvoir être mis en service que lorsque les feux-route, les feux-croisement ou les feux-brouillard avant sont en service.

Cependant, cette condition n'est pas imposée pour les feux-route ou les feux-croisement lorsqu'ils sont utilisés pour donner les avertissements lumineux visés au paragraphe 3 de l'article 32 de la Convention. En outre, les connexions électriques doivent être telles que les feux-position avant de l'automobile soient toujours allumés lorsque les feux-croisement, les feux-route ou les feux brouillard avant le sont.

27. Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'arrière d'au moins deux rétrorélecteurs rouges de forme non triangulaire. Ces rétrorélecteurs, lorsqu'ils sont éclairés par les feux-route, les feux-croisement ou les feux-brouillard d'un autre véhicule, doivent être visibles la nuit par temps clair par le conducteur de cet autre véhicule.

28. Toute remorque doit être munie à l'arrière d'au moins deux rétrorélecteurs rouges. Ces rétrorélecteurs doivent avoir la forme d'un triangle équilatéral dont un sommet est en haut et un côté est horizontal. Aucun feu de signalisation ne doit être placé à l'intérieur du triangle. Ces rétrorélecteurs doivent satisfaire à la condition de visibilité fixée au paragraphe 37 ci-dessus. Toutefois, les remorques dont la largeur hors tout ne dépasse pas 0,80 m peuvent n'être munies que d'un seul rétrorélecteur si elles sont attelées à un motocycle à deux roues sans side-car.

29. Toute remorque doit être munie à l'avant de deux catadioptres blancs, de forme non triangulaire. Ces catadioptres doivent satisfaire aux conditions de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus.

30. Une remorque doit être munie à l'avant de deux feux-position avant blancs, lorsque sa largeur excède 1,60 m. Les feux-position avant ainsi prescrits doivent être placés le plus près possible de l'extrémité de la largeur hors tout de la remorque.

31. A l'exception des motocycle à deux roues avec ou sans side-car, toute automobile capable de dépasser en palier la vitesse de 25 km (15 miles) à l'heure doit être munie à l'arrière d'au moins deux feux-stop de couleur rouge dont l'intensité lumineuse est nettement supérieure à celle des feux-position arrière. La même disposition s'applique à toute remorque constituant le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules.

32. Sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes qui, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la Convention, auront fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, de dispenser les cyclomoteurs de tout ou partie de ces obligations :

a) Tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car doit être muni d'un ou deux feux-croisement satisfaisant aux dispositions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 22 ci-dessus;

b) Tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car, susceptible de dépasser en palier la vitesse de 40 km (25 miles) à l'heure doit être muni, en plus du feu-croisement, d'au moins un feu-route satisfaisant aux dispositions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 21 ci-dessus. Si ce motocycle comporte plusieurs feux-route, ces feux doivent être situés le plus près possible l'un de l'autre.

33. Tout motocycle à deux roues sans side-car, peut être muni à l'avant d'un ou deux feux-position avant satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 23 ci-dessus. Si ce motocycle comporte deux feux-position avant, ceux-ci doivent être situés le plus près possible l'un de l'autre.

34. Tout motocycle à deux roues sans side-car doit être muni à l'arrière d'un feu-position arrière satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 24 a) ci-dessus.

35. Tout motocycle à deux roues sans side-car doit être muni à l'arrière d'un rétroréfecteur de forme non triangulaire satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus.

36. Sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes qui, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la Convention, auront fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, de dispenser de cette obligation les cyclomoteurs à deux roues avec ou sans side-car, tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car doit être muni d'un feu-stop satisfaisant aux dispositions du paragraphe 31 ci-dessus.

37. Sans préjudice des dispositions relatives aux feux et dispositifs exigés pour les motocycles sans side-car, tout side-car attaché à un motocycle à deux roues doit être muni à l'avant d'un feu-position avant satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 23 ci-dessus et à l'arrière d'un feu-position arrière satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 24 a) ci-dessus, et d'un catadioptre satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus. Les connexions électriques doivent être telles que les feux-position avant et arrière du side-car s'allument en même temps que le feu-position arrière du motocycle.

38. Les automobiles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, assimilées aux motocycles en application de l'alinéa n) de l'article premier de la Convention, doivent être munies des dispositifs prescrits aux articles 21, 22, 23, 24 a), 27 et 31 ci-dessus. Toutefois, sur un véhicule électrique dont la largeur ne dépasse pas 1,30 m et la vitesse ne dépasse pas 40 km (25 miles) à l'heure, un seul feu-route et un seul feu-croisement suffisent.

39. Toute automobile, à l'exception des cyclomoteurs, et toute remorque doit être munie de feux-indicateurs de direction à position fixe et à lumière clignotante jaune-auto, disposés en nombre pair sur le véhicule et visibles de jour et de nuit par les usagers de la route intéressés au mouvement du véhicule.

40. Si des feux-brouillard avant sont installés sur une automobile, ils doivent émettre une lumière blanche ou jaune sélectif, être au nombre de deux, ou, s'il s'agit d'un motorcycle, d'un seul, et être placés de telle façon qu'aucun point de leur plage éclairante ne se trouve au-dessus du point le plus haut de la plage éclairante des feux-croisement.

41. Aucun feu-marche arrière ne doit éblouir ou gêner indûment les autres usagers de la route. Si un feu-marche arrière est installé sur une automobile, il doit émettre une lumière blanche ou jaune sélectif. Le feu-marche arrière ne doit être allumé que lorsque le dispositif de marche arrière est enclenché.

42. Aucun feu, autre que les feux-indicateurs de direction et les feux spéciaux, ne doit émettre de lumière clignotante ou à éclats. Les feux latéraux peuvent clignoter en même temps que les feux-indicateurs de direction.

42 bis. Les feux spéciaux doivent émettre une lumière clignotante ou à éclats; la couleur de la lumière émise doit être conforme aux dispositions du paragraphe 14 de l'article 32.

42 ter. Toute automobile, à l'exception des motorcycles, et toute remorque doivent être munies d'un dispositif permettant d'émettre un signal de détresse.

42 quater. Si des feux-brouillard arrière sont installés sur une automobile ou sur une remorque, ils doivent être rouges.

42 quinquies. Toute automobile et remorque de longueur supérieure à 6 m doivent être équipées de rétrorélecteurs latéraux jaune-auto.

42 sexties. Toute automobile et remorque de largeur supérieure à 1,80 m peut être équipée de feux d'encombrement. Ces feux seront obligatoires si la largeur de l'automobile ou de la remorque dépasse 2,10 m. Si ces feux sont utilisés, ils seront au nombre de deux au minimum et émettront une lumière blanche ou jaune-auto vers l'avant et rouge vers l'arrière.

42 septies. Toute automobile et remorque peuvent être équipées de feux latéraux. Si de tels feux sont installés, ils émettront une lumière couleur jaune-auto.

43. Pour l'application des dispositions de la présente annexe, sera considéré :

a) Comme un seul feu toute combinaison de deux ou plusieurs feux, identiques ou non, mais ayant la même fonction et la même couleur de lumière;

b) Comme deux ou comme un nombre pair de feux, une seule plage éclairante ayant la forme d'une bande lorsque celle-ci est située symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule. L'éclairage de cette plage devra être assuré par au moins deux sources lumineuses situées le plus près possible de ses extrémités.

44. Sur un même véhicule les feux ayant la même fonction et orientés vers la même direction doivent être de même couleur. Les feux et les catadioptres qui sont en nombre pair doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule sauf sur les véhicules dont la forme extérieure est dissymétrique. Les feux de chaque paire doivent avoir sensiblement la même intensité.

45. Des feux de nature différente et, sous réserve des dispositions des autres paragraphes du présent chapitre, des feux et des catadioptres, peuvent être groupés ou incorporés dans un même dispositif, à condition que chacun de ces feux et de ces catadioptres réponde aux dispositions de la présente annexe qui lui sont applicables.

CHAPITRE III

Autres prescriptions

Appareil de direction

46. Toute automobile doit être munie d'un appareil de direction robuste permettant au conducteur de changer facilement, rapidement et sûrement la direction de son véhicule.

Miroir rétroviseur

47. Toute automobile doit être munie d'un ou plusieurs miroirs rétroviseurs; le nombre, les dimensions et la disposition de ces miroirs doivent être tels qu'ils permettent au conducteur de voir la circulation vers l'arrière de son véhicule.

Avertisseur sonore

48. Toute automobile doit être munie d'au moins un avertisseur sonore d'une puissance suffisante. Le son émis par l'avertisseur doit être continu, uniforme et non strident. Les véhicules prioritaires et les véhicules de service public de transport de voyageurs peuvent avoir des avertisseurs sonores supplémentaires qui ne sont pas soumis à ces exigences.

Essuie-glace

49. Toute automobile pourvue d'un pare-brise de dimensions et de forme telles que le conducteur ne puisse normalement voir vers l'avant la route qu'à travers les éléments transparents de ce pare-brise, doit être munie d'au moins un essuie-glace efficace et robuste, placé en une position appropriée et dont le fonctionnement ne requiert pas l'intervention constante du conducteur.

Lave-glace

50. Toute automobile soumise à l'obligation d'être munie d'au moins un essuie-glace doit également être munie d'un lave-glace.

Pare-brise et vitres

51. Sur toute automobile et sur toute remorque :

a) Les substances transparentes constituant des éléments de paroi extérieure du véhicule, y compris le pare-brise, ou de paroi intérieure de séparation, doivent être telles que, en cas de bris, le danger de lésions corporelles soit réduit dans toute la mesure possible;

b) Les vitres du pare-brise doivent être faites d'une substance dont la transparence ne s'altère pas et être telles qu'elles ne provoquent aucune déformation notable des objets vus par transparence et qu'en cas de bris le conducteur puisse voir encore suffisamment la route.

Dispositif de marche arrière

52. Toute automobile doit être munie d'un dispositif de marche arrière manoeuvrable de la place de conduite. Toutefois, ce dispositif n'est obligatoire sur les motocycles et sur les automobiles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule que si leur masse maximale autorisée excède 400 kg.

Silencieux

53. Tout moteur thermique de propulsion d'une automobile doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux efficace.

Bandages

54. Les roues des automobiles et de leurs remorques doivent être munies de bandages pneumatiques assurant une bonne adhérence, même sur chaussée mouillée. Toutefois, la présente disposition ne saurait empêcher les Parties contractantes d'autoriser l'utilisation de dispositifs qui donneraient des résultats au moins équivalents à ceux qui sont obtenus avec des bandages pneumatiques.

Indicateur de vitesse

55. Toute automobile susceptible de dépasser en palier la vitesse de 40 km (25 miles) à l'heure doit être munie d'un indicateur de vitesse, chaque Partie contractante pouvant, toutefois, dispenser de cette obligation certaines catégories de motocycles et d'autres véhicules légers.

Dispositif de signalisation à bord des automobiles

56. Le dispositif visé au paragraphe 5 de l'article 23 et au paragraphe 6 de l'annexe 1 de la Convention, doit être :

a) Soit un panneau consistant en un triangle équilatéral à bords rouges et à fond évidé ou de couleur claire; les bords rouges doivent être munis d'une bande réflectorisée; ils peuvent en outre être munis d'une partie rouge fluorescente et/ou être éclairés par transparence; le panneau doit être tel qu'il puisse être placé en position verticale stable;

b) Soit un autre dispositif également efficace prescrit par la législation du pays où le véhicule est immatriculé.

Dispositif antivol

57. Toute automobile doit être munie d'un dispositif antivol permettant, à partir du moment où le véhicule est laissé en stationnement, la mise en panne ou le blocage d'un organe essentiel du véhicule même.

Dispositifs de retenue

58. Toutes les fois que cela est techniquement possible, tous les sièges faisant face vers l'avant des véhicules de la catégorie B visés aux annexes 6 et 7 de la présente Convention, à l'exception des véhicules construits ou utilisés à des fins spéciales définies par la législation nationale, doivent être munis d'une ceinture de sécurité homologuée ou d'un dispositif homologué ayant une efficacité comparable.

Dispositions générales

59. a) Dans toute la mesure possible, les organes mécaniques et les équipements des automobiles ne doivent pas comporter des risques d'incendie ou d'explosion; ils ne doivent pas non plus donner lieu à des émissions excessives de gaz nocifs, de fumées opaques, d'odeurs ou de bruits.

b). Dans toute la mesure possible, le dispositif d'allumage à haute tension du moteur des automobiles ne doit pas donner lieu à une émission excessive de parasites radioélectriques.

c) Toute automobile doit être construite de telle manière que, vers l'avant, vers la droite et vers la gauche, le champ de visibilité du conducteur soit suffisant pour lui permettre de conduire avec sécurité.

d) Dans toute la mesure possible, les automobiles et les remorques doivent être construites et équipées de façon à réduire, pour leurs occupants et pour les autres usagers de la route, le danger en cas d'accident. En particulier, il ne doit y avoir, ni à l'intérieur ni à l'extérieur, d'ornements ou autres objets qui, présentant des arêtes ou des saillies non indispensables, soient susceptibles de constituer un danger pour les occupants et pour les autres usagers de la route.

e) Les véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 t doivent être munis dans toute la mesure possible d'une protection anti-encastrement arrière et latérale.

CHAPITRE IV

Dérogations

60. Sur le plan national, les Parties contractantes peuvent déroger dans les cas suivants aux dispositions de la présente annexe :

a) Pour les automobiles et les remorques dont, par construction, la vitesse ne peut dépasser en palier 30 km (19 miles) à l'heure ou pour lesquelles la législation nationale limite la vitesse à 30 km à l'heure;

b) Pour les voitures d'infirme, c'est-à-dire les petites automobiles spécialement conçues et construites - et non pas seulement adaptées - à l'usage d'une personne atteinte d'une infirmité ou d'une incapacité physique et n'étant normalement utilisées que par cette seule personne;

c) Pour les véhicules destinés à des expériences ayant pour but de suivre le progrès de la technique et d'améliorer la sécurité;

d) Pour les véhicules d'une forme ou d'un type particuliers, ou qui sont utilisés à des fins particulières dans des conditions spéciales;

e) Pour les véhicules adaptés à la conduite par des handicapés.

61. Les Parties contractantes peuvent également déroger aux dispositions de la présente annexe pour les véhicules qu'elles immatriculent et qui peuvent s'engager dans la circulation internationale par les dispositions ci-après :

a) En autorisant la couleur jaune-auto pour les feux-position avant des automobiles et des remorques;

b) En ce qui concerne la position des feux sur les véhicules à usage spécialisé dont la forme extérieure ne permettrait pas le respect de ces dispositions sans recourir à des dispositifs de montage risquant d'être facilement endommagés ou arrachés;

c) En ce qui concerne les remorques servant au transport de charges longues (troncs d'arbres, tuyaux, etc.) et qui, en marche, ne sont pas attelées au véhicule tracteur mais lui sont seulement reliées par la charge;

d) En autorisant l'émission de lumière blanche vers l'arrière et rouge vers l'avant pour les dispositifs suivants :

- feux tournants ou à éclats des véhicules prioritaires,
- feux fixes pour transports exceptionnels,
- feux et rétroréfecteurs latéraux,
- affichage lumineux professionnel sur le toit.

e) En autorisant l'émission de lumière bleue vers l'avant et vers l'arrière pour les feux tournants ou à éclats;

f) En autorisant sur n'importe quelle face d'un véhicule de forme ou de dimension spéciale ou encore utilisé à des fins spéciales et dans des conditions spéciales, des bandes alternées rétroréfléchissantes ou fluorescentes rouges et rétroréfléchissantes blanches;

g) En autorisant l'émission vers l'arrière de lumière blanche ou colorée réfléchiée par les chiffres ou lettres ou par le fond des plaques arrière d'immatriculation par des signes distinctifs ou d'autres marques distinctives requises par la législation nationale;

h) En autorisant la couleur rouge pour les rétrorélecteurs latéraux les plus en arrière et pour les feux latéraux les plus en arrière.

CHAPITRE V

Dispositions transitoires

62. Les automobiles immatriculées pour la première fois et les remorques mises en circulation sur le territoire d'une Partie contractante avant l'entrée en vigueur de la présente Convention ou deux ans après cette entrée en vigueur ne seront pas soumises aux dispositions de la présente annexe, à condition qu'elles satisfassent aux prescriptions des parties I, II et III de l'annexe 6 de la Convention de 1949 sur la circulation routière.

62 bis. Les automobiles immatriculées pour la première fois et les remorques mises en circulation sur le territoire d'une Partie contractante avant l'entrée en vigueur du présent Accord ou deux ans après cette entrée en vigueur ne seront pas soumises aux dispositions de la présente annexe, à condition qu'elles satisfassent aux dispositions de l'annexe 5 de la Convention de 1968 sur la circulation routière ou aux autres dispositions visées au chapitre V de cette annexe.

APPENDICE

DEFINITION DES FILTRES COLORES POUR L'OBTENTION DES COULEURS
VISEES A LA PRESENTE ANNEXE (COORDONNEES TRICHROMATIQUES)

Rouge	limite vers le jaune	$y \leq 0,335$
	limite vers le pourpre <u>1/</u>	$z \leq 0,008$
Blanc	limite vers le bleu	$x \geq 0,310$
	limite vers le jaune	$x \leq 0,500$
	limite vers le vert	$y \leq 0,150 + 0,640x$
	limite vers le vert	$y \leq 0,440$
	limite vers le pourpre	$y \geq 0,050 + 0,750x$
	limite vers le rouge	$y \geq 0,382$
Jaune-auto <u>2/</u>	limite vers le jaune <u>1/</u>	$y \leq 0,429$
	limite vers le rouge <u>1/</u>	$y \geq 0,398$
	limite vers le blanc <u>1/</u>	$z \leq 0,007$
Jaune sélectif <u>3/</u>	limite vers le rouge <u>1/</u>	$y \geq 0,138 + 0,580x$
	limite vers le vert <u>1/</u>	$y \leq 1,29x - 0,100$
	limite vers le blanc <u>1/</u>	$y \geq -x + 0,966$
	limite vers la val. spectrale <u>1/</u>	$y \leq -x + 0,992$
Bleu	limite vers le vert	$y = 0,065 + 0,805x$
	limite vers le blanc	$y = 0,400 - x$
	limite vers le pourpre	$x = 0,133 + 0,600y$

Pour la vérification des caractéristiques colorimétriques de ces filtres, il sera employé une source lumineuse à température de couleur de 2 854 °K (correspondant à l'illuminant A de la Commission internationale de l'éclairage [CIE]).

1/ Dans ces cas, il a été adopté des limites différentes de celles qui sont recommandées par la CIE, car les tensions d'alimentation aux bornes des lampes équipant les feux varient dans de très larges limites.

2/ S'applique à la couleur des signaux automobiles couramment appelée jusqu'à présent "orange" ou "jaune-orange". Correspond à une partie bien déterminée de la zone "jaune" du triangle des couleurs CIE.

3/ S'applique uniquement aux feux-croisement et feux-route. Dans le cas particulier des feux-brouillard, la sélectivité de la couleur sera reconnue satisfaisante pour autant que le facteur de pureté soit au moins égal à 0,820, la limite vers le blanc $y \geq -x + 0,966$, étant alors $y \geq -x + 0,940$ et $y = 0,440$.

PERMIS DE CONDUIRE NATIONAL

1. Le permis de conduire national doit se présenter sous forme d'un document.
2. Le permis est imprimé dans la langue ou les langues prescrites par l'autorité qui l'émet ou est habilitée à l'émettre; toutefois, il porte, en français le titre "permis de conduire", accompagné ou non du titre dans d'autres langues, ainsi que le nom et/ou le signe distinctif du pays dans lequel le permis est délivré.
3. Les indications portées sur le permis sont, soit uniquement en caractère latin ou en cursive dite anglaise, soit répétées de cette façon.
4. Les indications ci-après figurent sur le permis de conduire; elles sont précédées ou suivies des chiffres 1 à 11.

1. Le nom
2. Les prénoms 1/
3. La date et le lieu de naissance 2/
4. Le domicile 3/
5. L'autorité ayant délivré le permis
6. La date et le lieu de délivrance du permis
7. La date d'échéance de validité du permis 4/
8. Le numéro du permis
9. La signature et/ou le cachet de l'autorité ayant délivré le permis
10. La signature du titulaire 5/
11. La ou les catégories de véhicules, et éventuellement les sous-catégories pour lesquelles le permis est valable, avec l'indication de la date de délivrance du permis et des dates limites de validité pour chacune de ces catégories.

En outre, sur le permis de conduire doit être apposée la photographie du titulaire. La législation nationale détermine les indications supplémentaires qu'elle souhaite voir figurer sur le permis de conduire ainsi que le format et le type de support de ce permis.

1/ Le nom du père ou du mari peut être ajouté à cet endroit.

2/ Si la date de naissance n'est pas connue, on indiquera l'âge approximatif à la date de délivrance du permis. Ne rien indiquer si le lieu de naissance n'est pas connu. Le lieu de naissance peut être remplacé par d'autres précisions-définies par la législation nationale.

3/ L'indication du domicile est facultative.

4/ Cette indication est facultative si la validité du permis est illimitée.

5/ A défaut, empreinte du pouce.

5. Les catégories de véhicules pour lesquelles le permis peut être rendu valable sont les suivantes :

- A. Motocycles;
- B. Automobiles, autres que celles de la catégories A, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit;
- C. Automobiles, autres que celles de la catégorie D, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg;
- D. Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur;
- E. Ensemble de véhicules dont le tracteur rentre dans la ou les catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité, mais qui ne rentrent pas eux-mêmes dans cette catégorie ou ces catégories.

6. Les législations nationales peuvent créer, outre les catégories précitées A à E, des catégories supplémentaires de véhicules, ainsi que des sous-catégories à l'intérieur des catégories et des combinaisons de catégories; celles-ci devront être clairement définies sur le permis de conduire.

Annexe 7

PERMIS DE CONDUIRE INTERNATIONAL

1. Le permis est un livret de format A6 (148 x 105 mm). Sa couverture est grise; ses pages intérieures sont blanches.
2. Le recto et le verso du premier feuillet de la couverture sont conformes respectivement aux pages modèles Nos 1 et 2 ci-après; ils sont imprimés dans la langue nationale, ou dans une au moins des langues nationales, de l'Etat de délivrance. A la fin des pages intérieures, deux pages juxtaposées sont conformes au modèle No 3 ci-après et sont imprimées en français. Les pages intérieures qui précèdent ces deux pages reproduisent en plusieurs langues, dont obligatoirement l'anglais, l'espagnol et le russe, la première de ces deux pages.
3. Les indications manuscrites ou dactylographiées portées sur le permis seront en caractères latins ou en cursive dite anglaise.
4. Les Parties contractantes délivrant ou autorisant la délivrance des permis de conduire internationaux dont le feuillet de couverture est imprimé dans une langue qui n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, ni le russe communiqueront au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies la traduction dans cette langue du texte du modèle No 3 ci-après.

(Recto du premier feuillet de la couverture)

..... 1/

Circulation automobile internationale

PERMIS INTERNATIONAL DE CONDUIRE

No

Convention sur la circulation routière du huit novembre 1968

Valable jusqu'au 2/

Délivré

à

le

Numéro du permis de conduire national

4/ 3/

1/ Nom de l'Etat de délivrance et signe distinctif de ce pays, défini à l'annexe 3.

2/ Trois ans au maximum après la date de délivrance ou à la date d'expiration de la validité du permis national de conduire, à celle des deux dates qui est antérieure à l'autre.

3/ Signature de l'autorité ou de l'association qui délivre le permis.

4/ Sceau ou cachet de l'autorité ou de l'association qui délivre le permis.

(Verso du premier feuillet de la couverture)

Le présent permis n'est pas valable pour la circulation sur le territoire

..... 1/

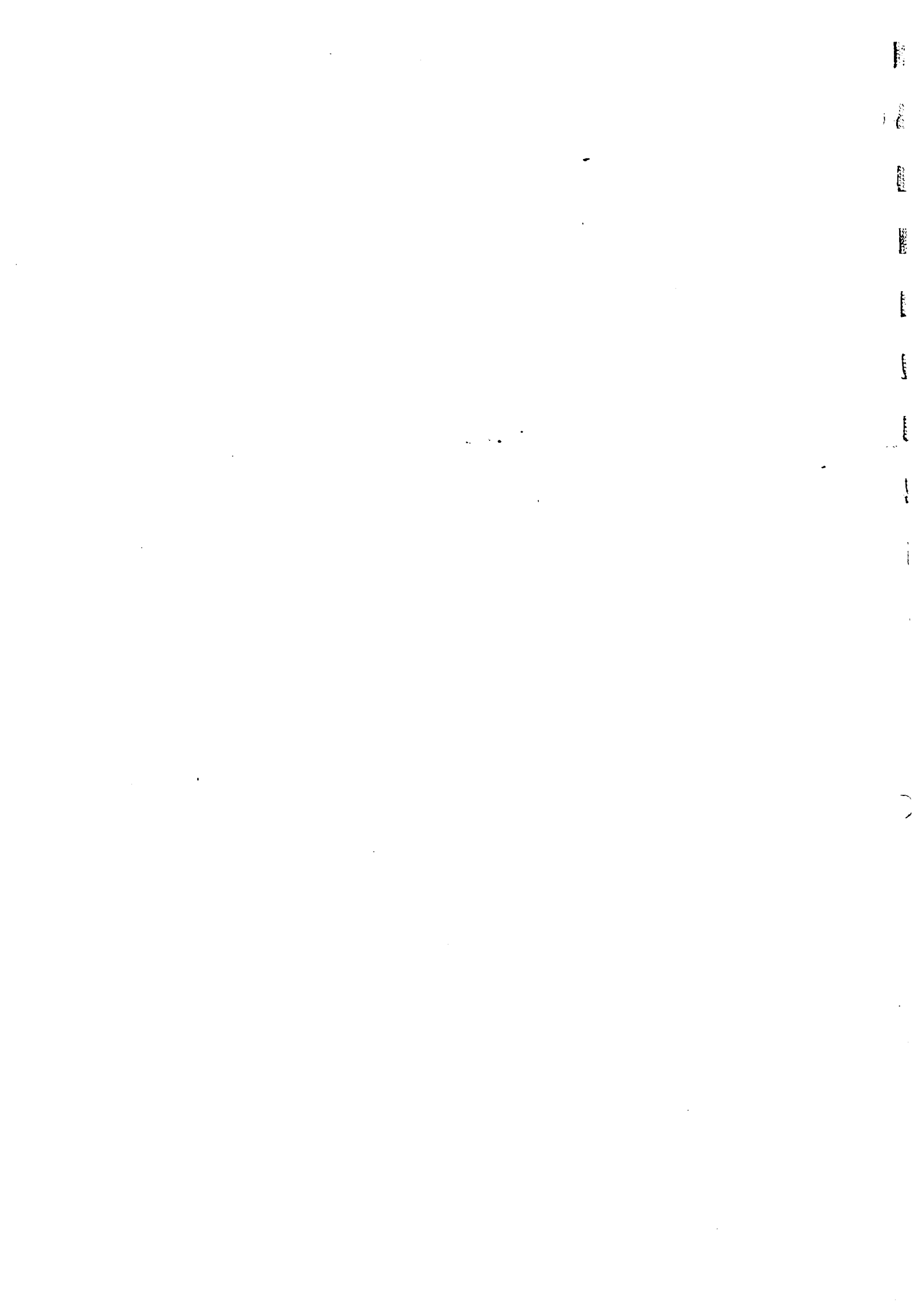
Il est valable sur les territoires de toutes les autres Parties contractantes. Les catégories de véhicules pour la conduite desquels il est valable sont marquées à la fin du livret.

2/

Le présent permis n'affecte en rien l'obligation où se trouve son titulaire de se conformer dans tout Etat où il circule aux lois et règlements relatifs à l'établissement ou à l'exercice d'une profession. En particulier, le permis cesse d'être valable dans un Etat si son titulaire y établit sa résidence normale.

1/ On inscrira ici le nom de la Partie contractante où le titulaire a sa résidence normale.

2/ Emplacement réservé à l'inscription facultative de la liste des Etats Parties contractantes.



КОНВЕНЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

Договаривающиеся стороны,

желая облегчить международное дорожное движение и повысить безопасность на дорогах путем принятия единообразных правил движения,

согласились о нижеследующем:

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 1

Определения

При применении положений настоящей Конвенции нижеследующие термины имеют то значение, которое придается им в настоящей статье:

а) термин "национальное законодательство" Договаривающейся стороны означает совокупность национальных или местных законов и правил, действующих на территории этой Договаривающейся стороны;

б) транспортное средство считается находящимся в "международном движении" по территории какого-либо государства, если оно:

- i) принадлежит физическому или юридическому лицу, имеющему обычное местожительство вне этого государства;
- ii) не зарегистрировано в этом государстве;
- iii) временно ввезено в него;

однако каждая Договаривающаяся сторона вправе не считать находящимся в "международном движении" любое транспортное средство, которое оставалось на ее территории более одного года без значительного перерыва, продолжительность которого может устанавливаться этой Договаривающейся стороной.

Состав транспортных средств считается находящимся в "международном движении", если по крайней мере одно из транспортных средств состава отвечает этому определению;

с) термин "населенный пункт" означает застроенную территорию, въезды на которую и выезды с которой специально обозначены соответствующими знаками или которая каким-либо иным образом определена в национальном законодательстве;

д) термин "дорога" означает всю полосу отвода любой дороги или улицы, открытой для движения;

е) термин "проезжая часть дороги" означает часть дороги, обычно используемую для движения транспортных средств; дорога может иметь несколько проезжих частей, четко разграниченных, в частности разделительной полосой, или находящихся на различных уровнях;

ф) на проезжей части, где крайняя полоса или крайние полосы движения или велодорожки предназначены для движения определенных транспортных средств, термин "край проезжей части" означает для других пользователей дороги край остальной части дороги;

г) термин "полоса движения" означает любую из продольных полос, на которые может быть разделена проезжая часть дороги, обозначенных или не обозначенных посредством продольной разметки, но имеющих ширину, достаточную для движения в один ряд автомобилей, иных, чем мотоциклы;

h) термин "перекресток" означает любое пересечение на одном уровне, соединение или разветвление дорог, включая территорию, образуемую такими пересечениями, соединениями или разветвлениями;

и) термин "железнодорожный переезд" означает любое пересечение на одном уровне дороги с железнодорожными или трамвайными путями, имеющими независимое полотно;

j) термин "автомагистраль" означает дорогу, специально построенную и предназначенную для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и которая,

i) за исключением отдельных мест или во временном порядке, имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или, в исключительных случаях, другими средствами;

ii) не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;

iii) специально обозначена в качестве автомагистрали;

к) транспортное средство считается:

i) "остановленным", если оно приведено в неподвижное состояние на период времени, необходимый либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов;

- ii) "находящимся на стоянке", если оно приведено в неподвижное состояние по причине, иной, чем необходимость избежать столкновения с другим пользователем дороги или с каким-либо препятствием или выполнить предписания правил движения, и если его остановка не ограничивается временем, необходимым либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов.

Однако Договаривающиеся стороны могут считать "остановленными" транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше, в подпункте ii, если длительность этого состояния не превышает предела времени, установленного национальным законодательством, и могут считать "находящимися на стоянке" транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше, в подпункте i, если длительность этого состояния превышает предел времени, установленный национальным законодательством;

l) термин "велосипед" означает любое транспортное средство, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение исключительно мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности с помощью педалей или рукояток;

m) термин "велосипед с подвесным двигателем" означает любое двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим 50 см³, и максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/час (30 миль/час); однако Договаривающиеся стороны могут не считать велосипедами с подвесным двигателем в соответствии со своим национальным законодательством те транспортные средства, которые не имеют характеристик велосипедов в отношении возможностей их использования, в частности возможности приведения их в движение с помощью педалей, или которые по своей максимальной конструктивной скорости, весу или некоторым характеристикам двигателя превышают установленные пределы. Ни одно положение настоящего определения не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам полностью приравнять велосипеды с подвесным двигателем к велосипедам при применении предписаний своих национальных законодательств, касающихся дорожного движения;

n) термин "мотоцикл" означает любое двухколесное транспортное средство с коляской или без нее, имеющее двигатель. Договаривающиеся стороны могут в своем национальном законодательстве приравнять к мотоциклам трехколесные транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг. Термин "мотоцикл" не включает велосипеды с подвесным двигателем, однако Договаривающиеся стороны могут при условии, что они сделают соответствующее заявление согласно пункту 2 статьи 54 настоящей Конвенции, приравнять велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам при применении настоящей Конвенции;

o) термин "механическое транспортное средство" означает любое самоходное дорожное транспортное средство, за исключением велосипедов с подвесным двигателем, на территории Договаривающихся сторон, которые не приравнивают их к мотоциклам, и за исключением рельсовых транспортных средств;

б) водитель транспортного средства, движущегося впереди него по той же полосе движения, не подал сигнала о своем намерении совершить обгон другого транспортного средства;

с) он может сделать это, не создавая опасности или помехи для встречных транспортных средств и убедившись, в частности, что полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном расстоянии и что относительная скорость двух транспортных средств позволяет совершить обгон за достаточно краткое время;

д) за исключением случаев выезда на полосу, встречное движение по которой запрещено, он может без ущерба для обгоняемого пользователя или пользователей дороги вновь занять место, предписанное пунктом 3 статьи 10 настоящей Конвенции.

3. Во исполнение положений пункта 2 настоящей статьи запрещается, в частности на дорогах с двусторонним движением, совершать обгон при приближении к концу подъема и, когда видимость недостаточна, на поворотах, за исключением случаев, когда в этих местах имеется продольная разметка и когда обгон совершается без выезда на полосы, предназначенные для встречного движения.

4. В момент обгона водитель должен оставлять для обгоняемого пользователя или пользователей дороги достаточное боковое пространство.

5. а) На дорогах, имеющих по крайней мере две полосы, предназначенные для движения в данном направлении, водитель транспортного средства, который вынужден был совершить новый обгон сразу или вскоре после того, как он вернется в свой ряд, предписанный пунктом 3 статьи 10 настоящей Конвенции, может для совершения этого маневра остаться на полосе движения, занятой им для первого обгона, предварительно убедившись, что он может это сделать, не создавая серьезных затруднений для водителей транспортных средств, следующих за ним на большей скорости.

б) Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут не применять положений настоящего пункта к водителям велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, мотоциклов и транспортных средств, не считающихся автомобилями согласно настоящей Конвенции, а также к водителям автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг или конструктивная скорость которых не превышает 40 км/час (25 миль/час).

6. Когда применяются положения подпункта а) пункта 5 настоящей статьи и интенсивность движения такова, что транспортные средства не только занимают всю ширину проезжей части, предназначенной исключительно для движения в данном направлении, но к тому же двигаются со скоростью, зависящей от скорости транспортного средства, следующего впереди них по данному ряду, то

а) без ущерба для положений пункта 9 настоящей статьи тот факт, что транспортные средства одного ряда двигаются с большей скоростью, чем транспортные средства другого ряда, не рассматривается как обгон в соответствии с настоящей статьей;

б) водитель транспортного средства, которое не находится на полосе движения, наиболее близкой к краю проезжей части, соответствующему направлению движения, может выезжать из ряда только с целью сделать поворот направо или налево или выехать на стоянку; однако это требование не применяется, если водитель выезжает из одного ряда в другой согласно положениям национального законодательства при выполнении предписаний подпункта б) пункта 5 настоящей статьи.

7. Если полосы разграничены на проезжей части продольной разметкой, водителям запрещается при движении в рядах, описанном в пунктах 5 и 6 настоящей статьи, наезжать на эту разметку.

8. Без ущерба для положений пункта 2 настоящей статьи и других ограничений, которые Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать в отношении обгона на перекрестках и железнодорожных переездах, ни один водитель транспортного средства не должен обгонять другое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед, двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски:

а) непосредственно перед перекрестком и на перекрестке, ином, чем перекресток с круговым движением, за исключением:

- i) случая, предусмотренного в подпункте б) пункта 1 настоящей статьи;
- ii) случая, когда обгон совершается по дороге, при движении по которой на перекрестке предоставляется преимущественное право проезда;
- iii) случая, когда движение на перекрестке регулируется регулировщиком или световыми дорожными сигналами;

б) непосредственно перед железнодорожными переездами без шлагбаумов или полушлагбаумов и на этих переездах, учитывая, однако, что Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут разрешать такой обгон на железнодорожных переездах, где дорожное движение регулируется световыми дорожными сигналами, имеющими огонь, разрешающий транспортным средствам проезд.

9. Транспортное средство может обгонять другое транспортное средство, которое приближается к пешеходному переходу, обозначенному либо разметкой на проезжей части дороги, либо знаком или сигналом, или которое остановилось непосредственно перед этим переходом, только на достаточно сниженной скорости, обеспечивающей своевременную остановку в том случае, если на переходе окажутся пешеходы. Ни одно положение настоящего пункта не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запрещать обгон, начиная с определенного расстояния до пешеходного перехода, или предъявлять более строгие требования к водителям транспортных средств, намеревающимся совершать обгон транспортного средства, остановившегося у пешеходного перехода.

заблаговременно указать о своем намерении замедлить движение, за исключением тех случаев, когда он убедился, что позади него нет транспортных средств и что они находятся на очень большом расстоянии; однако это положение не применяется, если сигнал о снижении скорости подается посредством имеющихся на транспортном средстве "стоп-сигналов, упомянутых в пункте 31 приложения 5 к настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ 18

Перекрестки и обязанность уступить дорогу

1. При приближении к перекрестку водитель должен проявлять особую осторожность в зависимости от местных условий. Водитель должен, в частности, вести транспортное средство с такой скоростью, чтобы иметь возможность остановиться и пропустить транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда.
2. Водитель, выезжающий с проселочной или грунтовой дороги на дорогу, не являющуюся проселочной или грунтовой, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге. Для целей настоящей статьи смысл терминов "проселочная дорога" и "грунтовая дорога" может быть определен в национальном законодательстве.
3. Водитель, выезжающий на дорогу из придорожного владения, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.
4. При условии соблюдения положений пункта 7 настоящей статьи:
 - а) в государствах с правосторонним движением на перекрестках, иных, чем упомянутые в пункте 2 настоящей статьи и в пунктах 2 и 4 статьи 25 настоящей Конвенции, водитель транспортного средства обязан уступать дорогу транспортным средствам, движущимся справа от него;
 - б) Договаривающиеся стороны или их подразделения, на территории которых движение является левосторонним, вправе определять по своему усмотрению правила очередности проезда через перекрестки.
5. Даже если световые сигналы разрешают проезд, водитель не должен выезжать на перекресток, если образовался такой затор, что он, вероятно, будет вынужден остановиться на перекрестке, создавая тем самым помехи или препятствия для движения в поперечном направлении.
6. Водитель, въехавший на перекресток, где движение регулируется световыми дорожными сигналами, может выехать с перекрестка, не ожидая, когда будет открыто движение в нужном ему направлении, при условии, однако, что это не будет препятствовать движению других пользователей дороги в том направлении, в котором открыто движение.
7. Водители нерельсовых транспортных средств обязаны уступать дорогу рельсовым транспортным средствам.

СТАТЬЯ 19

Железнодорожные переезды

Каждый пользователь дороги должен проявлять особую осторожность при приближении к железнодорожному переезду и при проезде по нему. В частности:

- а) водитель транспортного средства должен двигаться с умеренной скоростью;
- б) с учетом указаний светового сигнала или звукового сигнала, предписывающего остановку, ни один пользователь дороги не должен въезжать на железнодорожный переезд, шлагбаумы или полушлагбаумы которого закрыты или закрываются или полушлагбаумы которого начинают подниматься;
- в) если железнодорожный переезд не оборудован шлагбаумами, полушлагбаумами или световыми сигналами, ни один пользователь дороги не должен проезжать по нему, не убедившись в том, что к переезду не приближается никакое рельсовое транспортное средство;
- г) водители не должны въезжать на железнодорожный переезд, предварительно не убедившись, что они не будут вынуждены остановиться на нем.
- е) пользователь дороги должен переезжать по железнодорожному переезду не задерживаясь; при вынужденной остановке транспортного средства водитель должен постараться вывести его с железнодорожного полотна, а если он не может этого сделать, то немедленно принять все зависящие от него меры к заблаговременному предупреждению об опасности машинистов рельсовых транспортных средств.

СТАТЬЯ 20

Предписания, касающиеся пешеходов

1. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать, что положения настоящей статьи применяются лишь в тех случаях, когда движение пешеходов по проезжей части дороги затрудняло бы или ставило под угрозу движение транспортных средств.

2. Если у края проезжей части дороги имеется тротуар или обочина, пригодные для движения пешеходов, последние должны пользоваться ими. Однако, принимая необходимые меры предосторожности,

- а) пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, могут идти по проезжей части, если их движение по тротуару или обочине может служить серьезной помехой для других пешеходов;
- б) группы пешеходов, возглавляемые руководителями или представляющие собой шествие, могут идти по проезжей части.

3. При отсутствии тротуаров или обочин или в случае невозможности их использования пешеходы могут передвигаться по проезжей части; если имеется велосипедная дорожка и если интенсивность движения позволяет это, они могут двигаться по этой велосипедной дорожке, не затрудняя, однако, движения водителей велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем.
4. Когда пешеходы движутся по проезжей части дороги в соответствии с пунктами 2 и 3 настоящей статьи, они должны находиться возможно ближе к краю проезжей части.
5. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что пешеходы, движущиеся по проезжей части дороги, должны придерживаться (если это не угрожает их безопасности) стороны, противоположной направлению движения; однако лица, ведущие велосипед, велосипед с подвесным двигателем или мотоцикл, должны всегда придерживаться стороны проезжей части дороги, соответствующей направлению движения; это положение относится также к группам пешеходов, возглавляемым руководителем или представляющим собой шествие. За исключением шествий, пешеходы, движущиеся по проезжей части ночью или в условиях плохой видимости, а также днем, если этого требует интенсивность движения транспортных средств, должны, по возможности, двигаться цепочкой один за другим.
6. а) Пешеходы не должны пересекать проезжую часть дороги, не приняв мер предосторожности; они должны пользоваться пешеходными переходами, если таковые имеются поблизости.
- б) При переходе по пешеходному переходу, обозначенному разметкой или соответствующим знаком или сигналом:
- i) если на пешеходном переходе имеются световые сигналы для пешеходов, последние должны следовать указаниям этих сигналов;
 - ii) если на пешеходном переходе не имеется таких знаков или сигналов, но движение транспортных средств регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, пока световой сигнал или жест регулировщика разрешает движение транспортных средств;
 - iii) на иных переходах пешеходы не должны выходить на проезжую часть дороги, не оценив расстояние до приближающихся транспортных средств и их скорость;
- с) при переходе проезжей части вне пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, не убедившись, что они могут сделать это, не затрудняя движение транспортных средств;
- д) выйдя на проезжую часть дороги, пешеходы не должны удлинять свой переход, задерживаться или останавливаться на ней без необходимости.
7. Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать более строгие правила для пешеходов, переходящих проезжую часть.

СТАТЬЯ 21

Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам

1. Водитель не должен допускать действий, способных подвергнуть опасности пешеходов.
2. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 7, пункта 9 статьи 11 и пункта 1 статьи 13 настоящей Конвенции на пешеходных переходах, обозначенных разметкой или соответствующим знаком или сигналом, должны выполняться следующие предписания:
 - а) если движение транспортных средств на таком пешеходном переходе регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, водители должны при наличии сигнала, запрещающего движение, остановиться перед переходом или предшествующей ему поперечной разметкой, а когда они получают разрешение продолжать движение, не мешать и не препятствовать пешеходам, которые уже вступили на него; если водитель делает поворот для выезда на другую дорогу; при въезде на которую находится пешеходный переход, он должен делать это только на небольшой скорости и пропуская пешеходов (при необходимости остановившись), вступивших или вступающих на переход;
 - б) если движение транспортных средств на этом переходе не регулируется ни световыми дорожными сигналами, ни регулировщиком, водители должны при приближении к этому переходу надлежащим образом снизить скорость, чтобы не подвергать опасности пешеходов, вступивших или вступающих на переход; в случае необходимости надлежит остановиться и пропустить пешеходов.
3. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям:
 - предписывать водителям транспортных средств останавливаться во всех случаях, когда пешеходы вступают или вступили на пешеходный переход, обозначенный разметкой или знаками и сигналами, в условиях, предусмотренных статьей 20 настоящей Конвенции, или
 - запрещать водителям мешать движению пешеходов, которые уже вступили на проезжую часть на перекрестке или вблизи него, даже если в этом месте не имеется пешеходных переходов, обозначенных разметкой или знаками и сигналами.
4. Водители, намеревающиеся проехать со стороны, соответствующей направлению движения, мимо транспортного средства общего пользования, находящегося на надлежащем образом обозначенной остановке, должны снизить скорость и в случае необходимости остановиться, с тем чтобы обеспечить пассажирам общественного транспорта возможность посадки или высадки.

1. Всем водителям запрещается:
 - a) двигаться задним ходом;
 - b) разворачиваться;
 - c) останавливаться или ставить на стоянку транспортные средства, за исключением мест, выделенных для этой цели.
2. Даже в том случае, если тоннель освещен, водители должны включать фонари дальнего или ближнего света.
3. В случае продолжительной остановки водитель должен выключить двигатель.

СТАТЬЯ 26

Особые правила, касающиеся шествий и инвалидов

1. Пользователям дороги запрещается пересекать воинские колонны, группы школьников, идущих шеренгами во главе с руководителем, и другие шествия.
2. Инвалиды, передвигающиеся в колясках, приводимых в действие ими самими или имеющих скорость пешехода, могут пользоваться тротуарами и обочинами, пригодными для такого движения.

СТАТЬЯ 27

Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов

1. Несмотря на положения пункта 3 статьи 10 настоящей Конвенции, Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут не запрещать водителям велосипедов передвигаться по несколько человек в ряд.
2. Водителям велосипедов запрещается передвигаться, не держась за руль по крайней мере одной рукой, использовать другие транспортные средства в качестве буксира или перевозить, буксировать или толкать предметы, которые могут помешать управлению или представляют опасность для других пользователей дороги. Аналогичные положения применяются к водителям велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов, но, помимо этого, они должны держать руль обеими руками, за исключением тех случаев, когда необходимо подать сигнал о маневре, описанном в пункте 3 статьи 14 настоящей Конвенции.

3. Водителям велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем запрещается перевозить пассажиров; однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут разрешить отступления от этого положения и, в частности, разрешить перевозку пассажиров на дополнительном сиденье (сиденьях), оборудованном на велосипеде. Водителям мотоциклов разрешается перевозить пассажиров только в коляске (если таковая имеется) и на дополнительном сиденье, которое может быть оборудовано позади водителя.

4. При наличии велосипедных дорожек Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут запретить водителям велосипедов передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки. В этом случае они могут разрешить водителям велосипедов с подвесным двигателем передвигаться по велосипедной дорожке и, если они сочтут это необходимым, запретить им передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки.

СТАТЬЯ 28

Звуковые и световые сигналы

1. Звуковые и световые сигнальные приборы могут применяться только:

а) для своевременного предупреждения во избежание дорожно-транспортного происшествия;

б) вне населенных пунктов, когда следует предупредить водителя другого транспортного средства о намерении произвести обгон.

Звуковые сигналы не должны быть более продолжительными, чем это необходимо.

2. Вместо звуковых сигналов водители автомобилей могут с наступлением темноты и до рассвета подавать световые сигналы, предусмотренные в пункте 3 статьи 32 настоящей Конвенции. Они могут делать это также и днем в целях, указанных в подпункте б) пункта 1 настоящей статьи, если это более соответствует обстоятельствам.

3. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут разрешить подачу световых сигналов в целях, указанных в подпункте б) пункта 1 настоящей статьи, также и в населенных пунктах.

СТАТЬЯ 29

Рельсовые транспортные средства

1. Если рельсовый путь проходит по проезжей части дороги, каждый пользователь дороги должен при приближении трамвая или другого рельсового транспортного средства возможно быстрее освободить путь, чтобы пропустить рельсовое транспортное средство.

2. В отношении движения рельсовых транспортных средств по автомобильным дорогам, встречного разъезда с этими транспортными средствами или их обгона Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут принимать специальные правила, отличающиеся от предусмотренных настоящей главой. Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения не могут принимать положений, противоречащих положениям пункта 7 статьи 18 настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ 30

Груз транспортных средств

1. Если для транспортного средства установлена разрешенная максимальная масса, то масса транспортного средства с нагрузкой никогда не должна превышать разрешенную максимальную массу.

2. Любой груз должен быть размещен и в случае необходимости закреплен на транспортном средстве таким образом, чтобы он:

а) не подвергал опасности людей и не наносил ущерба государственному, общественному или личному имуществу, в частности не волочился и не падал на дорогу;

б) не ограничивал видимости и обзорности, не нарушал устойчивости транспортного средства и не затруднял управления им;

в) не производил шума, не поднимал пыли и не вызывал других неудобств, которых можно избежать;

г) не закрывал огней, включая стоп-сигнал и указатели поворота, светоотражающих приспособлений, регистрационных номеров и отличительного знака государства регистрации, которые должны быть на транспортном средстве в соответствии с настоящей Конвенцией или в соответствии с национальным законодательством, или не закрывал сигналов, подаваемых рукой в соответствии с положениями пункта 3 статьи 14 или пункта 2 статьи 17 настоящей Конвенции.

3. Все вспомогательные приспособления, используемые для закрепления и обеспечения сохранности груза (веревки, цепи, брезент), должны быть туго затянуты и прочно закреплены. Все вспомогательные приспособления, используемые для обеспечения сохранности груза, должны удовлетворять требованиям, предусмотренным в отношении груза пунктом 2 настоящей статьи.

4. Груз, выступающий спереди, сзади или сбоку за габарит транспортного средства, должен быть заметным образом обозначен во всех случаях, когда он может не быть замечен водителями других транспортных средств; ночью эта сигнализация осуществляется спереди с помощью белого огня и белого светоотражающего приспособления, а сзади с помощью красного огня или красного светоотражающего приспособления. В частности, на механических транспортных средствах:

а) грузы, выступающие за пределы транспортного средства более чем на 1 м сзади или спереди, должны быть всегда обозначены;

б) грузы, выступающие сбоку за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,40 м от внешнего края подфарника транспортного средства, должны обозначаться ночью спереди; аналогичным образом ночью должны обозначаться сзади грузы, выступающие за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,40 м от внешнего края заднего красного габаритного фонаря транспортного средства.

5. Ни одно положение пункта 4 настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запрещать, ограничивать или подчинять специальному разрешению перевозку выступающих за габарит транспортного средства грузов, упомянутых в указанном пункте 4.

✓
СТАТЬЯ 30-бис

Перевозка пассажиров

Пассажиры не должны перевозиться в таком количестве или таким образом, чтобы это мешало управлению или ограничивало обзор водителю.

СТАТЬЯ 31

Поведение водителя в случае дорожно-транспортного
происшествия

1. Не нарушая предписаний национального законодательства относительно обязанности оказывать помощь пострадавшим, водитель или любой другой пользователь дороги, причастный к дорожно-транспортному происшествию, должен:

а) по возможности быстрее остановиться, не создавая дополнительной опасности для движения;

б) принять меры для обеспечения безопасности движения в месте дорожно-транспортного происшествия и, если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются тяжело раненные или убитые, избегать в той мере, в какой это не влияет на безопасность движения, изменять что-либо на месте происшествия или уничтожать следы, которые могут быть полезными для установления ответственности;

в) по требованию других лиц, причастных к дорожно-транспортному происшествию, назвать себя;

10. В отступление от положений пунктов 8 и 9 настоящей статьи транспортное средство может останавливаться или находиться на стоянке без включения каких-либо фонарей:

а) на дороге, освещенной таким образом, что транспортное средство можно хорошо видеть на достаточном расстоянии;

б) вне проезжей части и обочины с твердым покрытием;

с) в случаях, касающихся велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов без коляски, не снабженных аккумуляторами, в населенном пункте у самого края проезжей части.

11. Национальное законодательство может допускать отступления от положений пунктов 8 и 9 настоящей статьи в отношении транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке в населенных пунктах на улицах с очень слабым движением.

12. Фонари заднего хода могут быть включены только в тех случаях, когда транспортное средство дает или намеревается дать задний ход.

13. Аварийный сигнал может быть включен только для предупреждения других пользователей дороги об особых видах опасности:

а) когда транспортное средство, которое вышло из строя или было причастно к дорожно-транспортному происшествию, не может быть отбуксировано немедленно и, следовательно, является препятствием для других участников дорожного движения;

б) для предупреждения других участников дорожного движения о серьезной опасности.

14. Специальные предупреждающие фонари:

а) синего цвета могут использоваться только на транспортных средствах, которые пользуются преимущественным правом проезда и которые выполняют срочные поездки, или в иных случаях, когда необходимо предупредить других участников дорожного движения о присутствии такого транспортного средства;

б) автожелтого цвета могут использоваться только в тех случаях, когда транспортные средства по своей конструкции предназначены для выполнения особых задач, в связи с чем они были оснащены специальными предупреждающими фонарями, или когда присутствие таких транспортных средств на дороге представляет опасность или неудобство для других участников дорожного движения.

Национальное законодательство может разрешить использование предупреждающих фонарей других цветов.

15. Ни при каких условиях транспортное средство не должно иметь спереди красных огней и сзади белых огней, за исключением случаев, указанных в пункте 61 приложения 5. Изменение конструкции транспортного средства или оснащение его дополнительными фонарями, которое может противоречить настоящему требованию, не допускается.

✓

СТАТЬЯ 33

Условия освещения транспортных средств, не указанных в статье 32 и некоторых участников дорожного движения

1. В период между наступлением темноты и рассветом любые находящиеся на дороге транспортные средства или составы транспортных средств, к которым не применяются положения статьи 32 настоящей Конвенции, должны иметь по крайней мере один передний белый или желтый селективный огонь и по крайней мере один задний красный огонь. Если имеется только один передний или один задний фонарь, этот фонарь должен помещаться по центру или на той стороне транспортного средства, которая противоположна стороне, соответствующей направлению движения.

а) Ручные тележки, т.е. тележки, передвигаемые вручную, должны иметь по крайней мере один передний белый или желтый селективный огонь и по крайней мере один задний красный огонь. Источником этих двух огней может быть один фонарь, который должен помещаться на той стороне транспортного средства, которая противоположна стороне, соответствующей направлению движения. Огни не являются обязательными для ручных тележек, ширина которых не превышает 1 м.

б) Гужевые повозки должны иметь два передних белых или желтых селективных огня и два задних красных огня. Однако внутреннее законодательство может разрешить для таких транспортных средств наличие только одного переднего белого или желтого селективного огня и только одного заднего красного огня. В обоих случаях фонари должны помещаться на стороне, противоположной стороне, соответствующей направлению движения. Если вышеуказанные фонари не могут быть прикреплены к транспортному средству, то их может нести сопровождающее лицо, идущее непосредственно за транспортным средством. Кроме того, гужевые повозки должны быть оснащены сзади двумя красными светоотражающими приспособлениями, расположенными как можно ближе к внешним краям транспортного средства. Огни не являются обязательными для гужевых повозок, ширина которых не превышает 1 м. Однако в этом случае сзади, на стороне, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, или по центру должно быть установлено одно светоотражающее приспособление.

2. а) При движении по проезжей части в ночное время:

- i) группы пешеходов, возглавляемые руководителем, или шествия должны иметь со стороны, противоположной стороне, соответствующей стороне движения, по крайней мере один белый или желтый селективный огонь спереди и красный огонь сзади или автожелтый огонь спереди и сзади;
- ii) погонщики упряжных, вьючных или верховых животных или скота должны иметь со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, по крайней мере один белый или желтый селективный огонь спереди и красный огонь сзади, или автожелтый огонь спереди и сзади. Источником этих огней может служить одно устройство.

б) Однако огни, упомянутые в подпункте а) настоящего пункта, не являются обязательными в пределах надлежащим образом освещенных населенных пунктов.

СТАТЬЯ 34

Отступления

1. При приближении пользующегося преимущественным правом проезда транспортного средства, которое подает сигналы специальными световыми и звуковыми приборами, каждый пользователь дороги должен освободить для него место на проезжей части и в случае необходимости остановиться.
2. В национальном законодательстве может быть предусмотрено, что водители транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда, подавшие сигналы о своем приближении специальными сигнальными приборами транспортного средства, и при условии, что не будут поставлены под угрозу другие пользователи дороги, могут не соблюдать все или некоторые положения настоящей главы II, иные, чем положения пункта 2 статьи 6.
3. В национальном законодательстве может быть предусмотрено, в какой степени персонал, занятый на работах по строительству, ремонту или содержанию дорог, включая водителей механизмов, используемых на этих работах, может, при условии принятия необходимых мер предосторожности, не соблюдать во время работы положений настоящей главы II.
4. В целях обгона или встречного разъезда с механизмами, упомянутыми в пункте 3 настоящей статьи, когда они используются на дорожных работах, водители других транспортных средств могут, по мере необходимости и при условии соблюдения всех мер предосторожности, не соблюдать положений статей 11 и 12 настоящей Конвенции.

ГЛАВА III

УСЛОВИЯ ДОПУЩЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ

СТАТЬЯ 35

Регистрация

1. а) Положения настоящей Конвенции применяются к автомобилям, находящимся в международном движении, и к прицепам, иным, чем сцепленный с автомобилем легкий прицеп, которые зарегистрированы одной из Договаривающихся сторон или одним из ее территориальных подразделений, причем водитель автомобиля должен иметь свидетельство о регистрации, выданное в подтверждение факта регистрации, либо соответствующим компетентным органом этой Договаривающейся стороны или ее территориального подразделения, либо от имени Договаривающейся стороны или ее территориального подразделения уполномоченным ею на то объединением. В свидетельстве о регистрации должны быть, по крайней мере, указаны:

порядковый номер, именуемый регистрационным номером, составные элементы которого указаны в приложении 2 к настоящей Конвенции;

дата первой регистрации транспортного средства;

фамилия, имя и местожительство владельца свидетельства;

название или фабричная марка завода - изготовителя транспортного средства;

порядковый номер шасси (заводской или серийный номер завода-изготовителя);

разрешенная максимальная масса, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов;

масса без нагрузки, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов;

срок действия, если он ограничен.

Указанные в свидетельстве данные пишутся либо исключительно латинскими буквами или прописью, либо повторяются одним из этих способов.

б) Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут решить, что в свидетельствах, выдаваемых на их территории, вместо даты первой регистрации будет указываться год выпуска.

с) Для автомобилей категорий А и В, определенных в приложениях 6 и 7 настоящей Конвенции, а также, если возможно, для других автомобилей:

- i) на первой странице свидетельства должен помещаться отличительный знак государства регистрации, описанный в приложении 3 к настоящей Конвенции;
- ii) до или после восьми указаний, которые в соответствии с положениями подпункта а) настоящего пункта должны быть включены в любое свидетельство о регистрации, должны быть проставлены соответственно А, В, С, D, Е, F, G и H;
- ii) до или после заголовка свидетельства, написанного на национальном языке (или национальных языках) страны регистрации, могут быть помещены следующие слова по-французски: "Certificat d'immatriculation" (свидетельство о регистрации).

✓
СТАТЬЯ 43

Переходное положение

1. Международные водительские удостоверения, соответствующие положениям Конвенции о дорожном движении, подписанной в Женеве 19 сентября 1949 года, и выданные в течение пяти лет после вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 настоящей Конвенции, будут при применении статей 41 и 42 настоящей Конвенции приравниваться к международным водительским удостоверениям, предусмотренным в настоящей Конвенции.

2. Национальные водительские удостоверения должны соответствовать положениям поправки к приложению 6 в течение пяти лет после ее вступления в силу. Удостоверения, выданные в течение этого периода, должны взаимно признаваться до истечения указанной в них даты окончания их действия.

Глава V

УСЛОВИЯ ДОПУЩЕНИЯ ВЕЛОСИПЕДОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ С ПОДВЕСНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ

СТАТЬЯ 44

1. Велосипеды без двигателя, находящиеся в международном движении, должны быть снабжены:

- а) эффективным тормозом;
- б) звонком, слышимым на достаточном расстоянии, при этом всякие другие звуковые сигнальные приборы запрещаются;
- в) задним красным светоотражающим приспособлением и приспособлениями, излучающими белый или желтый селективный свет спереди и красный свет сзади.

2. На территории Договаривающихся сторон, которые не сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявления о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, находящиеся в международном движении велосипеды с подвесным двигателем должны быть снабжены:

- а) двумя независимыми тормозами;
- б) звонком или другим звуковым сигнальным прибором, слышимым на достаточном расстоянии;
- в) эффективным глушителем;

2. На каждом буксируемом автомобиле прицепе, на котором должен в соответствии со статьей 36 настоящей Конвенции помещаться сзади регистрационный номер, должен также помещаться сзади отличительный знак государства, выдавшего этот регистрационный номер. Предписания настоящего пункта применяются даже в том случае, если прицеп зарегистрирован в государстве, ином, чем государство регистрации транспортного средства, с которым он сцеплен; если прицеп не зарегистрирован, он должен иметь сзади отличительный знак государства регистрации транспортного средства-тягача, за исключением тех случаев, когда он передвигается по территории этого государства.

3. Составные элементы и способ нанесения отличительного знака, указанного в настоящей статье, должны соответствовать предписаниям приложения 3 к настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ 38

Опознавательные знаки

На каждом автомобиле и на каждом прицепе, находящихся в международном движении, должны быть опознавательные знаки, определенные в приложении 4 к настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ 39

Технические требования и осмотр транспортных средств

1. Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии.

2. В национальном законодательстве должно быть предписано проведение периодических технических осмотров:

а) автомобилей, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, более 8 мест для сидения;

б) автомобилей, используемых для перевозки грузов, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг, а также прицепов к таким транспортным средствам.

3. Национальное законодательство должно, по возможности, распространять положения пункта 2 на другие категории транспортных средств.

СТАТЬЯ 40

Переходное положение

1. В течение десяти лет с момента вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 на прицепы, находящиеся в международном движении, независимо от их разрешенной максимальной массы, распространяются положения настоящей Конвенции даже в том случае, если эти транспортные средства не будут зарегистрированы.

2. Свидетельство о регистрации должно соответствовать положениям поправки к пункту 1 статьи 35 в течение пяти лет после ее вступления в силу. Свидетельства, выданные в течение этого периода, должны взаимно признаваться до истечения указанной в них даты окончания их действия.

Глава IV

ВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ

СТАТЬЯ 41

Водительские удостоверения

1. а) Каждый водитель автомобиля должен иметь водительское удостоверение;

б) Договаривающиеся стороны принимают на себя обязательство обеспечить, чтобы водительские удостоверения выдавались только после проверки компетентными органами наличия у водителя необходимых знаний и навыков;

в) в национальном законодательстве должны быть предусмотрены требования для получения водительского удостоверения;

г) ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как запрещающее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям требовать наличия водительских удостоверений на право управления другими механическими транспортными средствами и велосипедами с подвесными двигателями.

2. Договаривающиеся стороны будут признавать:

а) любое национальное водительское удостоверение, составленное на их национальном языке или на одном из их национальных языков, либо, если оно не составлено на таком языке, сопровождаемое заверенным переводом;

б) любое национальное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 6 к настоящей Конвенции, и

в) любое международное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 7 к настоящей Конвенции,

действительными на своей территории для управления автомобилем, соответствующим категории или категориям транспортных средств, на управление которыми выдано удостоверение, при условии, что указанное удостоверение является действительным и что оно выдано другой Договаривающейся стороной или одним из ее территориальных подразделений, либо объединением, уполномоченным на то этой Договаривающейся стороной или одним из ее территориальных подразделений. Положения настоящего пункта не применяются к водительскому удостоверению ученика-водителя.

3. Независимо от положений, содержащихся в предыдущем пункте,

а) если действительность водительского удостоверения обусловлена специальной пометкой, требующей ношения данным лицом некоторых приспособлений или предусматривающей некоторое переустройство транспортного средства с учетом инвалидности водителя, это удостоверение считается действительным только при условии соблюдения этих предписаний;

б) Договаривающиеся стороны могут не признавать действительным на своей территории водительское удостоверение, владельцу которого не исполнилось восемнадцать лет;

с) каждая Договаривающаяся сторона может не признавать действительными на своей территории для управления автомобилями или составами транспортных средств категорий С, D, E, упомянутых в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, водительские удостоверения, владельцам которых не исполнилось двадцати одного года.

4. Договаривающиеся стороны могут ввести в свое национальное законодательство подразделение категорий транспортных средств, указанное в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции. Если действие водительского удостоверения ограничено определенными транспортными средствами в пределах какой-либо категории, к букве, обозначающей категорию, должна быть добавлена цифра, кроме того, в водительском удостоверении должен быть указан характер ограничения.

5. При применении пункта 2 и подпункта с) пункта 3 настоящей статьи:

а) автомобиль категории В, указанной в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, может буксировать легкий прицеп; он может также буксировать прицеп, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, если общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 3 500 кг;

б) автомобили категорий С и D, указанных в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, могут буксировать легкий прицеп, причем такой состав продолжает входить в категорию С или в категорию D.

6. Международное водительское удостоверение может выдаваться только на основании национального водительского удостоверения, выданного с учетом минимальных требований, предусмотренных в настоящей Конвенции. Международное водительское удостоверение теряет силу по истечении срока действия соответствующего национального водительского удостоверения, номер которого должен проставляться в международном водительском удостоверении.

7. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривающиеся стороны:

а) признавать действительными национальные или международные водительские удостоверения, выданные на территории другой Договаривающейся стороны лицам, которые имели на их территории обычное местожительство в момент выдачи этого водительского удостоверения или которые перенесли свое обычное местожительство на их территорию после выдачи этого удостоверения;

б) признавать действительность вышеуказанных водительских удостоверений, выданных водителям, обычное местожительство которых в момент выдачи удостоверений находилось не на территории, где были выданы удостоверения, или которые перенесли свое местожительство после выдачи удостоверений на другую территорию.

СТАТЬЯ 42

Приостановление действия водительских удостоверений

1. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут лишить водителя права пользоваться на их территории национальным или международным водительским удостоверением в случае нарушения им на их территории правил, за которое согласно их законодательству предусматривается лишение права пользоваться водительским удостоверением. В этом случае компетентный орган Договаривающейся стороны или ее территориального подразделения, который лишил водителя права пользоваться водительским удостоверением, может:

а) изъять водительское удостоверение и задержать его до истечения срока, на который изымается это удостоверение, или до момента выезда водителя с данной территории, в зависимости от того, какой срок наступает скорее;

б) информировать орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение о лишении права пользования этим удостоверением;

в) если речь идет о международном водительском удостоверении, сделать в специально предусмотренном для этого месте отметку о том, что указанное водительское удостоверение перестало быть действительным на данной территории;

г) в том случае, когда он не применяет процедуру, упомянутую в подпункте а) настоящего пункта, в дополнение к сообщению, упомянутому в подпункте б), просить орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, информировать заинтересованное лицо о принятом в отношении него решении.

2. Договаривающиеся стороны будут стремиться ставить заинтересованных лиц в известность о решениях, которые будут им сообщаться в соответствии с процедурой, предусмотренной в подпункте г) пункта 1 настоящей статьи.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запретить водителю, имеющему национальное или международное водительское удостоверение, управлять автомобилем, если очевидно и доказано, что его состояние таково, что он не может управлять транспортным средством, не создавая угрозы для движения, или если он был лишен права на вождение в государстве, где он имеет свое обычное местожительство.

✓
СТАТЬЯ 43

Переходное положение

1. Международные водительские удостоверения, соответствующие положениям Конвенции о дорожном движении, подписанной в Женеве 19 сентября 1949 года, и выданные в течение пяти лет после вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 настоящей Конвенции, будут при применении статей 41 и 42 настоящей Конвенции приравниваться к международным водительским удостоверениям, предусмотренным в настоящей Конвенции.

2. Национальные водительские удостоверения должны соответствовать положениям поправки к приложению 6 в течение пяти лет после ее вступления в силу. Удостоверения, выданные в течение этого периода, должны взаимно признаваться до истечения указанной в них даты окончания их действия.

Глава V

УСЛОВИЯ ДОПУЩЕНИЯ ВЕЛОСИПЕДОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ С ПОДВЕСНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ

СТАТЬЯ 44

1. Велосипеды без двигателя, находящиеся в международном движении, должны быть снабжены:

- а) эффективным тормозом;
- б) звонком, слышимым на достаточном расстоянии, при этом всякие другие звуковые сигнальные приборы запрещаются;
- в) задним красным светоотражающим приспособлением и приспособлениями, излучающими белый или желтый селективный свет спереди и красный свет сзади.

2. На территории Договаривающихся сторон, которые не сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявления о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, находящиеся в международном движении велосипеды с подвесным двигателем должны быть снабжены:

- а) двумя независимыми тормозами;
- б) звонком или другим звуковым сигнальным прибором, слышимым на достаточном расстоянии;
- в) эффективным глушителем;

д) приспособлениями, излучающими передний белый или желтый селективный свет и задний красный свет, а также задним красным светоотражающим приспособлением;

е) опознавательным знаком, определение которого содержится в приложении 4 к настоящей Конвенции.

3. На территории Договаривающихся сторон, которые сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, условиями, которым должны отвечать велосипеды с подвесным двигателем, для того чтобы быть допущенными к международному движению, являются условия, определенные для мотоциклов в приложении 5 к настоящей Конвенции.

Глава VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 45

1. Настоящая Конвенция открыта в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 31 декабря 1969 года для подписания всеми государствами - членами Организации Объединенных Наций или членами любых специализированных учреждений, или членами Международного агентства по атомной энергии, или Сторонами Статута Международного Суда и любым другим государством, приглашенными Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций стать Стороной настоящей Конвенции.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Ратификационные грамоты передаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Настоящая Конвенция остается открытой для присоединения к ней любого из государств, указанных в пункте 1 настоящей статьи. Документы о присоединении передаются на хранение Генеральному секретарю.

4. Каждое государство должно в момент подписания настоящей Конвенции или сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении уведомить Генерального секретаря о выбранном им отличительном знаке, который будет проставляться, в соответствии с приложением 3 к настоящей Конвенции, на находящихся в международном движении зарегистрированных им транспортных средствах. Посредством последующей нотификации, адресованной Генеральному секретарю, каждое государство может изменить ранее выбранный им отличительный знак.

СТАТЬЯ 46

1. Каждое государство может при подписании, ратификации настоящей Конвенции или при присоединении к ней, или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю, что Конвенция становится применимой ко всем территориям или части территорий, за внешние сношения которых оно ответственно. Конвенция начинает применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, по истечении тридцати дней со дня получения Генеральным секретарем упомянутой нотификации или в момент вступления Конвенции в силу в отношении государства, сделавшего нотификацию, если эта дата является более поздней.

2. Каждое государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю, что Конвенция перестанет применяться на территории, указанной в нотификации, и Конвенция перестанет применяться на территории, указанной в нотификации, по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

3. Каждое государство, сделавшее нотификацию в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, уведомляет Генерального секретаря о выбранном им отличительном знаке или знаках, которые будут проставляться на находящихся в международном движении транспортных средствах, которые зарегистрированы на соответствующей территории или территориях согласно приложению 3 к настоящей Конвенции. Посредством последующей нотификации, адресованной Генеральному секретарю, каждое государство может изменить ранее выбранный им отличительный знак.

СТАТЬЯ 47

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи на хранение пятнадцатого документа о ратификации или присоединении.

2. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящую Конвенцию или присоединится к ней после сдачи на хранение пятнадцатого документа о ратификации или присоединении, Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи этим государством на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении.

СТАТЬЯ 48

С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяются и заменяются в отношениях между Договаривающимися сторонами Международная конвенция об автомобильном движении и Международная конвенция о дорожном движении, подписанные в Париже 24 апреля 1926 года, Конвенция о правилах автомобильного движения между американскими странами, открытая для подписания в Вашингтоне 15 декабря 1943 года, и Конвенция о дорожном движении, открытая для подписания в Женеве 19 сентября 1949 года.

СТАТЬЯ 49

1. Через один год после вступления в силу настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к Конвенции. Текст любой предложенной поправки вместе с пояснительным меморандумом направляется Генеральному секретарю, который препровождает ее всем Договаривающимся сторонам. Договаривающиеся стороны имеют возможность уведомить его в двенадцатимесячный срок, начиная со дня препровождения этого текста, о том: а) принимают ли они поправку, б) отклоняют ли они поправку или с) желают ли они, чтобы для рассмотрения этой поправки была созвана конференция. Генеральный секретарь направляет также текст предложенной поправки всем другим государствам, указанным в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции.

2. а) Любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, считается принятой, если в течение упомянутого выше двенадцатимесячного срока менее трети Договаривающихся сторон информируют Генерального секретаря о том, что они отклоняют поправку или желают созыва конференции для рассмотрения этой поправки. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о каждом принятии или отклонении предложенной поправки и о любом поступлении просьбы о созыве конференции. Если в течение установленного двенадцатимесячного срока такие отклонения и просьбы будут получены менее чем от трети всех Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь информирует все Договаривающиеся стороны о том, что поправка вступает в силу через шесть месяцев по истечении двенадцатимесячного срока, указанного в предыдущем пункте, для всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение установленного срока отклонили поправку или обратились с просьбой созвать конференцию для ее обсуждения.

б) Каждая Договаривающаяся сторона, которая в течение вышеуказанного двенадцатимесячного срока отклонила предложенную поправку или попросила созвать конференцию для ее рассмотрения, может в любое время после истечения этого срока уведомить Генерального секретаря о принятии ею поправки, и Генеральный секретарь рассылает это уведомление всем остальным Договаривающимся сторонам. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающихся сторон, направивших такие уведомления о принятии, через шесть месяцев после получения их Генеральным секретарем.

3. Если предложенная поправка не была принята в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если в течение двенадцатимесячного срока, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, менее половины общего числа Договаривающихся сторон информируют Генерального секретаря о том, что они отклоняют предложенную поправку, и, если по крайней мере треть всех Договаривающихся сторон, но не менее десяти, информируют его о том, что они принимают ее или желают созыва конференции для обсуждения этой поправки, Генеральный секретарь созывает Конференцию для рассмотрения предложенной поправки или любого другого предложения, которое может быть ему представлено в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.

4. Если конференция созывается в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, Генеральный секретарь приглашает на нее все государства, указанные в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции. Генеральный секретарь обращается ко всем приглашенным на конференцию государствам с просьбой представить ему по крайней мере за шесть месяцев до открытия конференции любые предложения, которые они в дополнение к предложенной поправке могут пожелать рассмотреть на конференции, и уведомляет об этих предложениях по крайней мере за три месяца до открытия конференции все приглашенные на конференцию государства.

5. а) Любая поправка к настоящей Конвенции считается принятой, если она принимается большинством в две трети государств, представленных на конференции, при условии, что это большинство включает по крайней мере две трети всех Договаривающихся сторон, представленных на конференции. Генеральный секретарь извещает все Договаривающиеся стороны о принятии поправки, и она вступает в силу через двенадцать месяцев со дня такого уведомления в отношении всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение этого срока сообщили Генеральному секретарю об отклонении поправки.

б) Каждая Договаривающаяся сторона, отклонившая в течение вышеуказанного двенадцатимесячного срока поправку, может в любое время уведомить Генерального секретаря о принятии ею поправки, и Генеральный секретарь извещает об этом все остальные Договаривающиеся стороны. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающейся стороны, уведомившей о ее принятии, через шесть месяцев после получения уведомления Генеральным секретарем или по истечении вышеуказанного двенадцатимесячного срока, если этот срок истекает позднее.

6. Если предложенная поправка не считается принятой в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если не выполнены условия созыва конференции, предписанные в пункте 3 настоящей статьи, предложенная поправка считается отклоненной.

СТАТЬЯ 50

Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящую Конвенцию посредством письменной нотификации, адресованной Генеральному секретарю. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

СТАТЬЯ 51

Настоящая Конвенция теряет силу, если число Договаривающихся сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее пяти.

СТАТЬЯ 52

Всякий спор между двумя и более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящей Конвенции, который Стороны не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, может быть по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся сторон передан для разрешения Международному Суду.

СТАТЬЯ 53

Никакое положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

СТАТЬЯ 54

1. Каждое государство может при подписании настоящей Конвенции или при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 52 настоящей Конвенции. Другие Договаривающиеся стороны не являются связанными статьей 52 в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такое заявление.

2. В момент сдачи на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении каждое государство может заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю, что в целях применения настоящей Конвенции оно приравнивает велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам (подпункт п статьи 1).

В любое время впоследствии каждое государство может посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю, взять обратно свое заявление.

3. Предусмотренные в пункте 2 настоящей статьи заявления вступают в силу через шесть месяцев после получения Генеральным секретарем нотификации или в момент вступления в силу Конвенции в отношении государства, сделавшего заявление, если эта дата является более поздней.

4. Любое изменение ранее выбранного отличительного знака о котором сделано уведомление в соответствии с пунктом 4 статьи 45 или пунктом 3 статьи 46 настоящей Конвенции, вступает в силу через три месяца со дня получения уведомления Генеральным секретарем.

5. Оговорки к настоящей Конвенции и приложения к ней, иные, чем оговорка, предусмотренная в пункте 1 настоящей статьи, разрешаются при условии представления их в письменной форме и, если они сделаны до сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении, при условии подтверждения их в ратификационной грамоте или документе о присоединении. Генеральный секретарь сообщает об указанных оговорках всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции.

6. Каждая Договаривающаяся сторона, которая делает оговорку или заявление в соответствии с пунктами 1 или 4 настоящей статьи, может в любой момент взять свою оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю.

7. Любая оговорка, сделанная в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи,

а) изменяет для Договаривающейся стороны, сделавшей вышеуказанную оговорку, в рамках этой оговорки положения Конвенции, к которым она относится;

б) изменяет в такой же мере эти положения и для других Договаривающихся сторон в их взаимоотношениях с Договаривающейся стороной, сделавшей оговорку.

СТАТЬЯ 55

Помимо заявлений, нотификаций и уведомлений, предусмотренных в статьях 49 и 54 настоящей Конвенции, Генеральный секретарь сообщает всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 45:

а) о подписаниях, ратификациях и присоединениях к Конвенции в соответствии со статьей 45;

б) о нотификациях и заявлениях в соответствии с пунктом 4 статьи 45 и со статьей 46;

с) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 47;

д) о дате вступления в силу поправок к настоящей Конвенции в соответствии с пунктами 2 и 5 статьи 49;

е) о денонсациях в соответствии со статьей 50;

ф) об утрате настоящей Конвенцией силы в соответствии со статьей 51.

СТАТЬЯ 56

Подлинник настоящей Конвенции, составленный в одном экземпляре на английском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все пять текстов являются равными и аутентичными, сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся представители*, надлежащим образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Вене ноября месяца восьмого дня тысяча девятьсот шестьдесят восьмого года.

* См. документ E/CONF.56/16/Rev.1.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ДОПУСКАТЬ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ АВТОМОБИЛИ И ПРИЦЕПЫ

1. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, прицепы и составы транспортных средств, общая масса которых или нагрузка на ось, или габаритные размеры превышают пределы, установленные их национальным законодательством для транспортных средств, зарегистрированных на их территории. Договаривающиеся стороны, на территории которых имеет место международное движение тяжелых транспортных средств, должны стараться заключать региональные соглашения, допускающие к международному движению по дорогам данного района, за исключением дорог с низкими характеристиками, транспортные средства и составы транспортных средств, масса и размеры которых не превышают величин, установленных этими соглашениями.

2. При применении предписаний пункта 1 настоящего приложения не будут считаться превышением разрешенной максимальной ширины выходящие за габаритные размеры по ширине транспортного средства:

а) шины вблизи от точек их соприкосновения с землей и соединительные детали индикаторов давления в шинах;

б) приспособления противоскольжения, надетые на колеса;

в) зеркала заднего вида, сконструированные таким образом, что при легком нажиме они могут поворачиваться в оба направления, не выступая при этом за разрешенную максимальную ширину;

г) боковые указатели поворота и габаритные огни при условии, что они выступают за габарит не более, чем на несколько сантиметров;

е) таможенные печати (пломбы), наложенные на груз, и приспособления для обеспечения сохранности и защиты этих печатей (пломб).

3. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории следующие составы транспортных средств, если их национальное законодательство запрещает движение таких составов:

а) мотоциклы с прицепом;

б) составы, включающие автомобиль и несколько прицепов;

с) транспортные средства с полуприцепом, предназначенные для перевозки пассажиров.

4. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили и прицепы, на которые распространяются отступления согласно пункту 60 приложения 5 настоящей Конвенции.

5. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории велосипеды с подвесным двигателем и мотоциклы, водители и в соответствующих случаях пассажиры которых не имеют защитных шлемов.

6. Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории любого автомобиля, иного, чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем и двухколесный мотоцикл без коляски, наличием на автомобиле устройства, указанного в пункте 56 приложения 5 к настоящей Конвенции и предназначенного, в случае остановки на проезжей части, для предупреждения об опасности, которую представляет собой остановившееся на ней транспортное средство.

7. Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории по некоторым трудным дорогам или в некоторых районах со сложным рельефом автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг, соблюдением специальных предписаний их национального законодательства, касающихся допуска к движению по этим дорогам или в этих районах зарегистрированных ими транспортных средств, имеющих такую же разрешенную максимальную массу.

8. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, имеющие огни ближнего света с асимметричными лучами, если регулировка этих лучей не соответствует принятому на их территории направлению движения.

9. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили или буксируемые автомобилем прицепы, имеющие отличительный знак, иной, чем предусмотренный для этого транспортного средства статьей 37 настоящей Конвенции.

Приложение 2

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В МЕЖДУНАРОДНОМ ДВИЖЕНИИ

1. Указанный в статьях 35 и 36 настоящей Конвенции регистрационный номер должен состоять либо из цифр, либо из цифр и букв. Цифры должны быть арабскими, а буквы — заглавными буквами латинского алфавита. Однако допускается употребление других цифр или букв, но в таких случаях регистрационный номер должен быть повторен арабскими цифрами и заглавными латинскими буквами.

2. Регистрационный номер должен быть составлен и обозначен таким образом, чтобы находящийся на оси неподвижного транспортного средства наблюдатель мог его различать днем в ясную погоду с расстояния не менее 40 м; однако Договаривающиеся стороны могут уменьшить это минимальное расстояние для зарегистрированных на их территории мотоциклов и особых категорий автомобилей, регистрационным номерам которых трудно придать такие размеры, чтобы их можно было различать с расстояния 40 м.

3. Если регистрационный номер обозначен на специальной табличке, эта табличка должна быть плоской и закрепленной в вертикальном или почти вертикальном положении перпендикулярно среднему продольному сечению транспортного средства. Если номер обозначается или наносится краской на самом транспортном средстве, поверхность, на которой он обозначается или наносится краской, должна быть плоской и вертикальной или почти плоской и вертикальной и перпендикулярной среднему продольному сечению транспортного средства.

4. С учетом положений пункта 5 статьи 32 табличка или поверхность, на которой обозначен или нанесен краской регистрационный номер, может быть из светоотражающего материала.

Приложение 3

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЙ ЗНАК АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В МЕЖДУНАРОДНОМ ДВИЖЕНИИ

1. Упомянутый в статье 37 настоящей Конвенции отличительный знак должен состоять из одной-трех заглавных букв латинского алфавита. Буквы должны быть высотой не менее 0,08 м и обозначены штрихами шириной не менее 0,01 м. Буквы должны быть нанесены черной краской на белом фоне, имеющем форму эллипса, главная ось которого горизонтальна.

2. В тех случаях, когда отличительный знак содержит только одну букву, главная ось эллипса может быть вертикальной.

3. Отличительный знак не должен включаться в регистрационный номер или обозначаться таким образом, что он может быть принят за этот последний и может ухудшить его удобочитаемость.

4. На мотоциклах и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее 0,175 м и 0,115 м. На других автомобилях и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее:

а) 0,24 м и 0,145 м, если отличительный знак состоит из трех букв;

б) 0,175 м и 0,115 м, если отличительный знак состоит менее чем из трех букв.

5. Положения пункта 3 приложения 2 применяются к обозначению отличительного знака на транспортных средствах.

Приложение 4

ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В МЕЖДУНАРОДНОМ ДВИЖЕНИИ

1. Оознавательные знаки включают:

а) для автомобилей:

- i) название или марку завода-изготовителя транспортного средства;
- ii) на шасси или (при отсутствии его) на кузове автомобиля - заводской номер или серийный номер завода-изготовителя;
- iii) на двигателе - заводской номер двигателя, если такой номер обозначается заводом-изготовителем;

б) для прицепов - обозначения, указанные выше в подпунктах i) и ii);

в) для велосипедов с подвесным двигателем - указание рабочего объема двигателя и марку "СМ".

2. Буквы и цифры, включенные в опознавательные знаки, упомянутые в пункте 1 настоящего приложения, должны помещаться в легко доступном месте и быть удобочитаемыми; кроме того, они должны быть нанесены таким образом, чтобы их было трудно изменить или устранить. Оознавательные знаки должны наноситься либо исключительно латинскими буквами или прописью и арабскими цифрами либо они должны быть повторены таким образом.

Приложение 5

ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ

1. Без ущерба для положений пункта 2 а) статьи 3 и пункта 1 статьи 39 настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся сторона может определять для автомобилей, которые она регистрирует, и для прицепов, которые она допускает к движению в соответствии со своим национальным законодательством, предписания, дополняющие положения настоящего приложения или являющиеся более строгими, чем положения настоящего приложения. Все транспортные средства, находящиеся в международном движении, должны отвечать техническим требованиям, действовавшим в стране регистрации в момент их первого ввода в эксплуатацию.

2. В настоящем приложении термин "прицеп" применяется только к прицепам, предназначенным для буксировки автомобилем.

3. Договаривающиеся стороны, которые в соответствии с подпунктом п) статьи 1 настоящей Конвенции заявили о своем намерении приравнять к мотоциклам трехколесные транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг, должны распространить на эти последние содержащиеся в настоящем приложении предписания, касающиеся либо мотоциклов, либо других автомобилей.

ГЛАВА I

Торможение

4. В настоящей главе:

а) термин "колеса одной оси" означает колеса, расположенные симметрично или почти симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, даже в том случае, если они не находятся на одной и той же оси (ось-тандем рассматривается как две оси);

б) термин "рабочий тормоз" означает устройство, используемое для замедления движения и остановки транспортного средства;

с) термин "стояночный тормоз" означает устройство, используемое для удержания транспортного средства в неподвижном состоянии в отсутствие водителя, или для удержания отцепленного прицепа в неподвижном состоянии;

д) термин "аварийный тормоз" означает устройство, предназначенное для замедления движения и остановки транспортного средства в случае выхода из строя рабочего тормоза.

A. Торможение автомобилей, иных, чем мотоциклы

5. Каждый автомобиль, иной, чем мотоцикл, должен иметь тормоза, которые могут легко приводиться в действие находящимся за рулем водителем. Эти тормозные устройства должны выполнять следующие три функции торможения:

а) рабочий тормоз - замедлять движение транспортного средства и останавливать его надежно, быстро и эффективно, независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъем или под уклон;

б) стояночный тормоз - удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки, на подъеме или на спуске с заметным уклоном, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического типа;

с) аварийный тормоз - замедлять движение транспортного средства и останавливать его, независимо от его условий загрузки, на достаточно коротком расстоянии даже в случае выхода из строя рабочего тормоза.

6. При условии соблюдения положений пункта 5 настоящего приложения приспособления, обеспечивающие выполнение трех функций торможения (рабочее, аварийное и стояночное), могут иметь общие части; совмещение приводов допускается только при условии, что при этом остаются по крайней мере два отдельных привода.

7. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса транспортного средства.

8. Аварийный тормоз должен действовать по крайней мере на одно колесо с каждой стороны среднего продольного сечения транспортного средства: аналогичное положение относится к стояночному тормозу.

9. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.

10. Никакая тормозящая поверхность не должна быть устроена таким образом, чтобы она могла отделяться от колес. Однако такое разъединение допускается для некоторых тормозящих поверхностей при условии, что:

- а) оно является кратковременным, например при изменении передаточного числа;
- б) в отношении стояночного тормоза оно может произойти лишь в результате действия водителя;
- в) в отношении рабочего или аварийного тормозов торможение продолжается с предписанной эффективностью в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения.

10-бис. Все оборудование транспортного средства, способствующее торможению, должно быть разработано и сконструировано таким образом, чтобы обеспечить эффективность рабочего тормоза после продолжительного и неоднократного использования.

10-тер. Действие рабочего тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по различным осям транспортного средства.

10-кватор. Если управление рабочим тормозом частично или полностью осуществляется при помощи источника энергии, иного, чем физическая энергия водителя, должна быть обеспечена возможность остановить транспортное средство в пределах достаточного расстояния даже в случае выхода из строя данного источника энергии.

В. Торможение прицепов

11. При условии соблюдения положений подпункта с) пункта 17 настоящего приложения каждый прицеп, за исключением легких прицепов, должен иметь, в частности:

- а) рабочий тормоз, позволяющий замедлить движение транспортного средства и остановить его надежно, быстро и эффективно, независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъем или под уклон;

б) стояночный тормоз, позволяющий удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки, на подъеме или спуске с заметным уклоном, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического действия. - Настоящее положение не распространяется на прицепы, которые не могут быть отцеплены от транспортного средства-тягача без помощи инструментов, при том условии, что требования, предъявляемые к стояночному торможению, будут соблюдаться в отношении состава транспортных средств.

12. Устройства, обеспечивающие выполнение этих двух функций торможения (рабочее и стояночное), могут иметь общие части.

13. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса прицепа. Действие тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по различным осям прицепа.

14. Рабочий тормоз должен приводиться в действие приводом рабочего тормоза транспортного средства-тягача; однако, если разрешенная максимальная масса прицепа не превышает 3 500 кг, рабочий тормоз может быть сконструирован таким образом, чтобы во время движения он приводился в действие лишь путем сближения прицепа с тягачом (торможение силой инерции).

15. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.

16. Тормозящие устройства должны автоматически обеспечивать остановку прицепа в случае разрыва сцепного устройства во время движения. Однако это предписание не распространяется ни на одноосные, ни на двухосные прицепы, расстояние между осями которых составляет менее 1 м (40 дюймов), при условии, что их разрешенная максимальная масса не превышает 1 500 кг и что, за исключением полуприцепов, у них наряду с сцепным устройством имеется дополнительное сцепное приспособление.

С. Торможение составов транспортных средств

17. В дополнение к содержащимся в разделах А и В настоящей главы положениям, касающимся несцепленных транспортных средств (автомобилей и прицепов), к составам сцепленных транспортных средств относятся следующие положения:

а) тормозные устройства каждого транспортного средства, являющегося частью состава, должны быть совместимыми;

б) действие рабочего тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по различным осям состава;

с) разрешенная максимальная масса прицепа, не оборудованного рабочим тормозом, не должна превышать половины суммы массы транспортного средства-тягача без нагрузки и массы водителя.

Д. Торможение мотоциклов

18. а) Каждый мотоцикл должен иметь два тормозных устройства, одно из которых действует по крайней мере на заднее или задние колеса, а другое — по крайней мере на переднее или передние колеса; если у мотоцикла имеется коляска, торможение колеса коляски не требуется. Эти тормозные устройства должны позволять замедлить движение мотоцикла и остановить его надежно, быстро и эффективно, независимо от условий его загрузки и от того, движется ли он на подъем или под уклон.

б) В Дополнение к положениям, содержащимся в подпункте а) настоящего пункта, мотоциклы с тремя колесами, расположенными симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, должны быть оборудованы стояночным тормозом, соответствующим положениям подпункта б) пункта 5 настоящего приложения.

ГЛАВА II

Устройства освещения и световой сигнализации транспортного средства

19. При применении положений настоящей главы термин:

"фонарь дальнего света" означает фонарь, предназначенный для освещения дороги на дальнее расстояние впереди транспортного средства;

"фонарь ближнего света" означает фонарь, предназначенный для освещения дороги впереди транспортного средства таким образом, чтобы не ослеплять чрезмерно и не причинять неудобств водителям встречных транспортных средств и другим участникам дорожного движения;

"передний габаритный фонарь" означает фонарь, предназначенный для сигнализации впереди транспортного средства и его габаритной ширины;

"задний габаритный фонарь" означает фонарь, предназначенный для сигнализации сзади транспортного средства и его габаритной ширины;

"стоп-сигнал" означает фонарь, предназначенный для сигнализации другим пользователям дороги, находящимся сзади транспортного средства, что водитель привел в действие рабочий тормоз;

"передний противотуманный фонарь" означает фонарь, предназначенный для улучшения освещенности дороги в случае густого тумана, снегопада, сильного дождя или в аналогичных условиях;

"задний противотуманный фонарь" означает фонарь, предназначенный для улучшения видимости транспортного средства сзади в случае густого тумана, снегопада, сильного дождя или в аналогичных условиях;

"фонарь заднего хода" означает фонарь, предназначенный для освещения дороги сзади транспортного средства и подачи предупреждающего сигнала другим пользователям дороги, когда транспортное средство дает или намеревается дать задний ход;

"фонарь указателя поворота" означает фонарь, предназначенный для сигнализации другим участникам дорожного движения, что водитель намеревается изменить направление движения вправо или влево;

"стояночный фонарь" означает фонарь, предназначенный для сигнализации транспортного средства, находящегося на стоянке; он может заменять передние и задние габаритные фонари;

"контурные габаритные фонари" означают фонари, смонтированные как можно выше у крайней точки габаритной ширины транспортного средства и предназначенные для четкого обозначения его габаритной ширины. Для некоторых автомобилей и прицепов этот сигнал дополняют габаритные фонари и привлекает особое внимание к его габаритам;

"аварийный сигнал" означает сигнал, обеспечиваемый одновременным включением всех фонарей указателей поворота;

"боковой фонарь" означает фонарь, установленный на боку транспортного средства и предназначенный для обозначения наличия транспортного средства сбоку;

"специальный предупреждающий фонарь" означает фонарь, предназначенный для обозначения транспортных средств, пользующихся преимущественным правом проезда, или транспортного средства или нескольких транспортных средств, присутствие которых на дороге требует принятия со стороны других участников дорожного движения мер особой предосторожности, в частности для обозначения автоколонн, транспортных средств исключительно больших размеров а также транспортных средств и машин, используемых при строительстве и обслуживании автодорог;

"устройство освещения заднего номерного знака" означает устройство, служащее для освещения заднего номерного знака; оно может состоять из нескольких оптических элементов;

"дневной ходовой фонарь" означает фонарь, предназначенный для улучшения видимости движущегося транспортного средства спереди в дневное время;

"светоотражающее приспособление" означает приспособление, предназначенное для сигнализации наличия транспортного средства посредством отражения света, излучаемого источником света, не связанным с этим транспортным средством;

"освещающая поверхность" означает ортогональную проекцию в вертикальной поперечной плоскости эффективной светонизлучающей поверхности. В случае светоотражающего приспособления эффективная поверхность представляет собой видимую поверхность светоотражающего оптического устройства.

20. Цвета указанных в настоящей главе огней должны по мере возможности соответствовать определениям, содержащимся в добавлении к настоящему приложению.

21. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого по ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь спереди четное число белых или желтых селективных фонарей дальнего света, способных надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью. Внешние края освещающих поверхностей фонарей дальнего света ни в коем случае не должны быть расположены ближе к краю габаритной ширины транспортного средства, чем внешние края освещающей поверхности фонарей ближнего света.

22. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого на ровной дороге может превышать 10 км (6 миль) в час, должен быть снабжен спереди четным числом белых или желтых селективных фонарей ближнего света, способных надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью. Автомобиль должен быть оборудован таким образом, чтобы одновременно можно было включить не более двух фонарей ближнего света. Фонари ближнего свет должны быть отрегулированы таким образом, чтобы они соответствовали определению, содержащемуся в пункте 19 настоящего приложения.

23. Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь спереди два передних габаритных фонаря белого цвета; однако селективный желтый цвет допускается для передних габаритных фонарей, совмещенных с фонарями дальнего или ближнего света, излучающими селективный желтый свет. Если эти передние габаритные фонари являются единственными фонарями, включенными спереди транспортного средства, они должны быть видимыми ночью в ясную погоду, не ослеплять и не причинять излишних неудобств другим участникам дорожного движения.

24. а) Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь сзади четное число задних габаритных фонарей красного цвета, видимых в ясную погоду ночью, не ослепляющих и не причиняющих излишних неудобств другим участникам дорожного движения;

б) каждый прицеп должен иметь сзади четное число задних габаритных фонарей красного цвета, видимых в ясную погоду ночью и не ослепляющих и не причиняющих излишних неудобств другим участникам дорожного движения. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,80 м, могут иметь лишь один из этих фонарей, если такой прицеп буксируется двухколесным мотоциклом без коляски.

25. Каждый автомобиль или прицеп, имеющий сзади номерной знак, должен быть снабжен приспособлением для освещения, устроенным таким образом, чтобы этот номерной знак был удобочитаем в ясную погоду.

26. На всех автомобилях (включая мотоциклы) и на всех составах транспортных средств, состоящих из автомобиля и одного или нескольких прицепов, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы фонари дальнего света, фонари ближнего света, передние противотуманные фонари, передние габаритные фонари автомобилей и упомянутое выше в пункте 25 приспособление для освещения могли включаться лишь при одновременном включении задних габаритных фонарей автомобиля или последнего транспортного средства, включенного в состав.

Необходимо, чтобы задние противотуманные фонари могли включаться лишь при одновременном включении фонарей дальнего света, фонарей ближнего света или передних противотуманных фонарей.

Однако это положение не применяется к фонарям дальнего или ближнего света, если они используются для подачи световых сигналов, указанных в пункте 3 статьи 32 настоящей Конвенции. Кроме того, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы передние габаритные фонари автомобилей всегда включались при включении фонарей ближнего света, фонарей дальнего света или противотуманных фонарей.

27. Каждый автомобиль, кроме двухколесного мотоцикла без коляски, должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления нетреугольной формы. При освещении фонарями дальнего света, фонарями ближнего света или противотуманными фонарями другого транспортного средства эти светоотражающие приспособления должны быть видны водителю этого транспортного средства в ясную погоду ночью.

28. Каждый прицеп должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления. Эти светоотражающие приспособления должны иметь форму равностороннего треугольника с вершиной, обращенной кверху, и одной горизонтальной стороной. Никакой сигнальный фонарь не должен помещаться внутри этого треугольника. Указанные светоотражающие приспособления должны отвечать в отношении видимости требованиям, изложенным выше в пункте 27. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,80 м, могут иметь только одно светоотражающее приспособление, если они буксируются двухколесным мотоциклом без коляски.

29. Каждый прицеп должен иметь спереди два белых светоотражающих приспособления нетреугольной формы. Эти светоотражающие приспособления должны удовлетворять условиям видимости, изложенным выше в пункте 27.

30. Прицеп должен иметь спереди два белых габаритных фонаря, если его ширина превышает 1,60 метра. Предписанные таким образом передние габаритные фонари должны быть расположены возможно ближе к краю габаритной ширины прицепа.

31. Каждый автомобиль, кроме двухколесных мотоциклов с коляской или без нее, скорость которого по ровной дороге может превышать 25 км (15 миль) в час, должен иметь сзади по крайней мере два красных стоп-сигнала, светосила которых явно превосходит светосилу задних габаритных фонарей. Это же положение относится к каждому прицепу, находящемуся в конце состава транспортных средств.

32. С оговоркой о том, что Договаривающиеся стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут освобождать велосипеды с подвесным двигателем от соблюдения всех нижеследующих положений или их части:

а) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен быть снабжен одним или двумя фонарями ближнего света, отвечающими в отношении цвета и видимости предписаниям, указанным выше в пункте 22;

б) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее, скорость которого на ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь, помимо фонаря ближнего света, по крайней мере один фонарь дальнего света, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 21 настоящего приложения. Если такой мотоцикл имеет более одного фонаря дальнего света, эти фонари должны располагаться возможно ближе друг к другу.

33. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски может быть снабжен спереди одним или двумя передними габаритными фонарями, отвечающими в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего приложения. Если такой мотоцикл имеет два передних габаритных фонаря, эти фонари должны располагаться возможно ближе друг к другу.

34. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в подпункте а) пункта 24 настоящего приложения.

35. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь сзади одно светоотражающее приспособление нетреугольной формы, удовлетворяющее в отношении цвета и видимости предписаниям, указанным выше в пункте 27.

36. Каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен иметь стоп-сигнал, удовлетворяющий положениям пункта 31 настоящего приложения, с оговоркой о том, что Договаривающиеся стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут не распространять это предписание на двухколесные велосипеды с подвесным двигателем с коляской или без нее.

37. Без ущерба для положений, касающихся фонарей и приспособлений, предписанных для мотоциклов без коляски, каждая коляска, соединенная с двухколесным мотоциклом, должна иметь один передний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего приложения, один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в подпункте а) пункта 24 настоящего приложения, и одно светоотражающее приспособление, отвечающее в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 27 настоящего приложения. Электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы подфарник и задний габаритный фонарь коляски включались одновременно с задним габаритным фонарем мотоцикла. Во всяком случае коляска не должна иметь фонаря дальнего или ближнего света.

38. Автомобили с тремя колесами, симметричными по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, приравненные к мотоциклам в соответствии с подпунктом п) статьи 1 Конвенции, должны быть снабжены приспособлениями, предписываемыми в пунктах 21, 22, 23, 24 а), 27 и 31 настоящего приложения. Однако на электрическом транспортном средстве, ширина которого не превышает 1,30 м и скорость которого не превышает 40 км (25 миль) в час, установка одного фонаря дальнего света и одного фонаря ближнего света является достаточной.

39. Каждый автомобиль, за исключением велосипедов с подвесным двигателем, и каждый прицеп должны иметь неподвижные фонари указателей поворота с мигающими огнями автожелтого света, расположенные попарно на транспортном средстве и видимые в дневное и ночное время для участников дорожного движения, которые учитывают движение данного транспортного средства.

40. Если на автомобиле имеются передние противотуманные фонари, они должны быть белого или желтого селективного света в количестве двух, а на мотоциклах — одного, и устанавливаться таким образом, чтобы ни одна точка их освещающей поверхности не находилась выше самой высокой точки освещающей поверхности фонарей ближнего света.

41. Никакой фонарь заднего хода не должен приводить к ослеплению или создавать неудобства для других участников дорожного движения. Если автомобиль оборудован фонарями заднего хода, то эти фонари должны излучать белый или желтый селективный свет. Эти фонари должны включаться только тогда, когда включена передача заднего хода.

42. Никакие фонари, иные, чем фонари указателей поворота и специальные предупреждающие фонари, не должны быть мигающими или проблесковыми. Боковые фонари могут работать в мигающем режиме одновременно с фонарями указателей поворота.

42-бис. Специальные предупреждающие фонари должны быть мигающими или проблесковыми. Цвет этих фонарей должен соответствовать положениям пункта 14 статьи 32.

42-тер. Каждый автомобиль, за исключением мотоциклов, и каждый прицеп должны быть оснащены таким образом, чтобы они могли подавать аварийный сигнал.

42-кватер. Если на автомобиле или прицепе установлены задние противотуманные фонари, то они должны быть красного цвета.

42-квинквес. Каждый автомобиль и каждый прицеп длиной более 6 м должны быть оснащены боковыми светоотражающими приспособлениями автожелтого цвета.

42-секстис. Каждый автомобиль и прицеп шириной более 1,80 м должны быть оснащены контурными габаритными фонарями. Такие фонари являются обязательными, если ширина автомобиля или прицепа превышает 2,10 м. Количество этих фонарей, в случае их установки, должно быть не менее двух, и они должны излучать спереди белый или автожелтый и сзади красный свет.

42-септисес. Каждый автомобиль и прицеп могут иметь боковые габаритные фонари. В случае установки таких фонарей они должны излучать автожелтый свет.

43. При применении положений настоящего приложения следует рассматривать:

а) как один фонарь любое сочетание двух и более фонарей, тождественных или нет, но имеющих одинаковое назначение и одинаковый цвет;

б) как два фонаря или парное число фонарей единую освещающую поверхность в форме полосы при условии, что она расположена симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства. Освещение этой поверхности должно осуществляться по крайней мере двумя источниками света, находящимися возможно ближе к ее краям.

44. На одном и том же транспортном средстве фонари, имеющие одинаковое назначение и направленные в одну и ту же сторону, должны быть одинакового цвета. Фонари и светоотражающие приспособления, число которых является четным, должны быть расположены симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, за исключением транспортных средств, внешняя форма которых не является симметричной. Каждая пара фонарей должна иметь явно одинаковую светосилу.

45. Различные по своему назначению фонари и - при условии соблюдения положений других пунктов настоящей главы - фонари и светоотражающие приспособления могут быть смонтированы в один световой прибор или соединены в нем при условии, что каждый из этих фонарей и светоотражающих приспособлений соответствует относящимся к нему положениям настоящего приложения.

ГЛАВА III

Другие предписания

Рулевое управление

46. Каждый автомобиль должен иметь прочное рулевое устройство, позволяющее водителю легко, быстро и уверенно менять направление движения транспортного средства.

Зеркало заднего вида

47. Каждый автомобиль должен иметь одно или несколько зеркал заднего вида; количество, размер и расположение этих зеркал должны быть таковы, чтобы водитель мог видеть дорожное движение позади своего транспортного средства.

Звуковой сигнальный прибор

48. Каждый автомобиль должен иметь по крайней мере один звуковой сигнальный прибор достаточной мощности. Звук, издаваемый сигнальным прибором, должен быть продолжительным, однотонным и нерезким. Транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда, и пассажирские транспортные средства общего пользования могут иметь дополнительные звуковые сигнальные приборы, не отвечающие этим требованиям.

Стеклоочиститель

49. Каждый автомобиль, снабженный ветровым стеклом, размеры и форма которого таковы, что водитель может свободно видеть со своего места дорогу впереди лишь через прозрачные элементы этого ветрового стекла, должен иметь по крайней мере один эффективный и прочный стеклоочиститель, который, находясь в соответствующем положении, действует, не требуя постоянного вмешательства водителя.

Стеклоомыватель

50. Каждый автомобиль, который в обязательном порядке должен иметь по крайней мере один стеклоочиститель, должен иметь и стеклоомыватель.

Ветровое стекло и стекла

51. На каждом автомобиле и на каждом прицепе:

а) прозрачные материалы, из которых изготовлены внешние элементы транспортного средства, включая ветровое стекло, или элементы внутренней перегородки, должны быть такими, чтобы в случае их повреждения опасность нанесения увечий была сведена до минимума;

б) ветровое стекло должно быть сделано из материала, прозрачность которого не ухудшается, и должно быть таким, чтобы оно не вызывало никакого значительного искажения видимых через него предметов и чтобы в случае его повреждения водитель имел возможность видеть в достаточной мере дорогу.

Приспособление для движения задним ходом

52. Каждый автомобиль должен быть снабжен приспособлением для движения задним ходом, приводимым в действие с места водителя. Однако это приспособление является обязательным для мотоциклов и автомобилей с тремя колесами, расположенными симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, только в том случае, если их разрешенный максимальный вес превышает 400 кг (900 фунтов).

Глушитель

53. Каждый двигатель внутреннего сгорания, установленный на автомобиле, должен быть снабжен эффективным глушителем.

Шины

54. Колеса автомобилей и их прицепов должны быть снабжены пневматическими шинами, которые должны обеспечивать хорошее сцепление даже на мокрой дороге. Однако настоящее положение не препятствует Договаривающимся сторонам разрешать использование приспособлений, которые могут дать результаты, по крайней мере эквивалентные результатам, получаемым при использовании пневматических шин.

Спидометр

55. Каждый автомобиль, скорость которого по ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь спидометр; однако каждая Договаривающаяся сторона может не распространить этого предписания на некоторые категории мотоциклов и других легких транспортных средств.

Приспособление для сигнализации на автомобилях

56. Приспособление, упомянутое в пункте 5 статьи 23 и в пункте 6 приложения 1 к настоящей Конвенции, должно быть:

а) либо щитком, имеющим форму равностороннего треугольника с красными краями, середина этого треугольника может быть полой или окрашенной в светлый цвет; красные края должны иметь светоотражающую полосу. Кроме того, они могут иметь красное флюоресцирующее покрытие и/или освещаться изнутри; щиток должен быть приспособлен для того, чтобы его можно было ставить в устойчивое вертикальное положение;

б) либо другим столь же эффективным приспособлением, предписанным законодательством страны, в которой зарегистрировано транспортное средство.

Противоугонное устройство

57. Каждый автомобиль должен быть снабжен противоугонным устройством, позволяющим с момента оставления транспортного средства на стоянке вывести из строя или заблокировать какой-либо основной агрегат транспортного средства.

Удерживающие устройства

58. В тех случаях, когда технически целесообразно, все обращенные вперед сиденья транспортных средств категории В, указанных в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, за исключением транспортных средств, сконструированных или используемых для специальных целей на основании положений национального законодательства, должны быть оснащены официально утвержденными ремнями безопасности или официально утвержденными приспособлениями равной эффективности.

Общие положения

59. а) Механизмы и приспособления автомобиля по возможности не должны представлять опасности пожара или взрыва; они не должны также выделять в чрезмерном количестве вредные газы, плотный дым, издавать неприятный запах или производить шум.

б) Система зажигания высокого напряжения двигателей автомобилей по возможности не должна являться источником чрезмерных радиоэлектрических помех.

с) Конструкция каждого автомобиля должна обеспечивать водителю спереди, справа и слева достаточную обзорность, позволяющую ему безопасно управлять автомобилем.

д) Конструкция и оборудование автомобилей и прицепов должны по возможности обеспечивать уменьшение опасности для их пассажиров и для других пользователей дороги в случае дорожно-транспортного происшествия. В частности, транспортные средства не должны иметь ни внутри, ни снаружи никаких украшений или других не являющихся необходимыми предметов, имеющих острые края или выходящих за габарит транспортного средства, которые могут представлять опасность для водителей и пассажиров и для других пользователей дороги.

е) Транспортные средства, максимальная допустимая масса которых превышает 3,5 т, должны иметь по мере возможности боковые и задние противоподкатные защитные устройства.

ГЛАВА IV

Отступления от правил

60. При применении настоящей Конвенции на своей территории Договаривающиеся стороны могут допускать отступления от положений настоящего приложения в отношении:

а) автомобилей и прицепов, конструктивная скорость которых на ровной дороге не может превышать 30 км (19 миль) в час или скорость которых, согласно национальному законодательству, не должна превышать 30 км в час;

б) инвалидных колясок, т.е. маленьких автомобилей, которые специально сконструированы и предназначены - а не только приспособлены - для использования лицом, имеющим увечье или физический недостаток, и которые обычно используются только этим лицом;

с) транспортных средств, предназначенных для экспериментов в целях применения достижений техники и повышения безопасности;

д) транспортных средств особой формы или особого типа или транспортных средств, используемых для специальных целей в особых условиях;

е) транспортных средств, приспособленных для использования инвалидами.

61. Договаривающиеся стороны могут также допускать отступления от положений настоящего приложения в отношении регистрируемых ими транспортных средств, которые могут находиться в международном движении:

а) разрешая автожелтый цвет для передних габаритных фонарей автомобилей и прицепов;

б) в отношении расположения фонарей на специализированных транспортных средствах, внешняя форма которых не позволяет соблюдать эти положения, не прибегая к монтажным приспособлениям, которые могут быть легко повреждены или сорваны;

с) в отношении прицепов, которые служат для перевозки длинномерных грузов (бревен, труб и т.д.) и которые при движении не сцепляются с тягачом, а связаны с ним только грузом;

д) разрешая установку сзади белых светониспускающих приспособлений и спереди красных светониспускающих приспособлений в случае:

- вращающихся и проблесковых фонарей на транспортных средствах, имеющих преимущественное право проезда;
- стационарных фонарей для грузов исключительного характера;
- боковых фонарей и светоотражающих приспособлений;
- световых устройств, устанавливаемых на крыше для указания назначения транспортного средства;

е) разрешая вращающиеся или проблесковые фонари, испускающие спереди и сзади синий свет;

ф) разрешая применение с любой стороны транспортного средства особой формы или вида или используемой для специальных целей в особых условиях ленты со светоотражающими или флюоресцирующими красными и светоотражающими белыми полосами;

г) разрешая применение сзади номерных знаков с белыми или цветными светоотражающими цифровыми или буквенными обозначениями или со светоотражающим фоном, а также светоотражающих отличительных знаков или другой предписываемой национальным законодательством отличительной маркировки;

h) разрешая красный цвет для расположенных сзади боковых светоотражающих приспособлений и боковых фонарей.

ГЛАВА V

Переходные положения

62. Положения настоящего приложения не распространяются на автомобили, которые впервые зарегистрированы, и на прицепы, которые сданы в эксплуатацию на территории Договаривающейся стороны до вступления в силу настоящей Конвенции или два года спустя после ее вступления в силу, при условии, что эти автомобили и прицепы отвечают предписаниям частей I, II и III приложения 6 Конвенции 1949 года о дорожном движении.

✓
62-бис. Положения настоящего приложения не распространяются на автомобили, которые впервые зарегистрированы, и на прицепы, которые сданы в эксплуатацию на территории Договаривающейся стороны до вступления в силу поправок к настоящей Конвенции или два года спустя после их вступления в силу, при условии, что эти автомобили и прицепы отвечают требованиям положений приложения 5 к Конвенции 1968 года о дорожном движении в том виде, в каком они существовали до внесения этих поправок, и других положений, содержащихся в главе V указанного приложения.

✓

ДОБАВЛЕНИЕ

ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЦВЕТНЫХ ФИЛЬТРОВ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ЦВЕТОВ, УКАЗАННЫХ В НАСТОЯЩЕМ ПРИЛОЖЕНИИ (В КОЭФФИЦИЕНТАХ ЦВЕТНОСТИ)

Красный...	предел в сторону желтого	$y \leq 0,335$
	предел в сторону пурпурного <u>1/</u> . . .	$z \leq 0,008$
Белый...	предел в сторону синего	$x \geq 0,310$
	предел в сторону желтого	$x \leq 0,500$
	предел в сторону зеленого	$y \leq 0,150 + 0,640 x$
	предел в сторону зеленого	$y \leq 0,440$
	предел в сторону пурпурного	$y \geq 0,050 + 0,750 x$
	предел в сторону красного	$y \geq 0,382$
Автожелтый <u>2/</u>	предел в сторону желтого <u>1/</u> . . .	$y \leq 0,429$
	предел в сторону красного <u>1/</u> . . .	$y \geq 0,398$
	предел в сторону белого <u>1/</u>	$z \leq 0,007$
Желтый селективный <u>3/</u>	предел в сторону красного <u>1/</u> . . .	$y \geq 0,138 + 0,580 x$
	предел в сторону зеленого <u>1/</u> . . .	$y \leq 1,29 x - 0,100$
	предел в сторону белого <u>1/</u>	$y \geq - x + 0,966$
	предел в сторону спектральной величины <u>1/</u>	$y \leq - x + 0,992$
Синий...	предел в сторону зеленого	$y = 0,065 + 0,805 x$
	предел в сторону белого	$y = 0,400 - x$
	предел в сторону пурпурного	$x = 0,133 + 0,600 y$

Для проверки колориметрических характеристик данных фильтров будет использоваться источник света с цветовой температурой в 2854°K (в соответствии со стандартным источником А Международной комиссии по освещению [МКО]).

1/ В этих случаях приняты пределы, иные, чем рекомендованные МКО, ввиду того, что напряжение питания у зажимов ламп, которыми оборудованы огни, колеблется весьма значительно.

2/ Применяется к цвету автомобильных огней, который до настоящего времени назывался "оранжевым" или "желто-оранжевым". Соответствует вполне определенной части "желтой" зоны цветного треугольника МКО.

3/ Применяется исключительно к фарам дальнего и ближнего света. Что касается противотуманных фар, то селективность цвета будет считаться удовлетворительной, если показатель частоты будет равен не менее 0,820, а предел в сторону белого - $y \geq - x + 0,966$, составив в этом случае $y \geq - x + 0,940$ и $y = 0,440$.

и до конца

Приложение 6

НАЦИОНАЛЬНОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

1. Национальное водительское удостоверение должно представлять собой документ.
2. Удостоверение печатается на языке или языках, определяемых компетентным органом, который выдает или которому поручено выдавать этот документ; однако на нем указывается на французском языке название "permis de conduire", которое может сопровождаться или не сопровождаться названием "водительское удостоверение" на других языках, а также название и/или отличительный знак страны, в которой это удостоверение выдано.
3. Вносимые в удостоверение записи делаются либо только буквами латинского алфавита или прописью, либо повторяются таким же образом.
4. В удостоверении в обязательном порядке указываются перечисленные ниже сведения; эти сведения нумеруются цифрами от 1 до 11:
 1. фамилия
 2. имя и отчество 1/
 3. дата и место рождения 2/
 4. место жительства 3/
 5. орган, выдавший удостоверение
 6. дата и место выдачи удостоверения
 7. дата окончания действия удостоверения 4/
 8. номер удостоверения
 9. подпись и/или штамп или печать органа, выдавшего удостоверение
 10. подпись владельца 5/
 11. категория или категории, либо подкатегории транспортных средств, на которые распространяется это удостоверение, с указанием даты выдачи удостоверения и дат окончания действия для каждой из этих категорий.

Кроме того, к водительскому удостоверению должна прилагаться фотография владельца. Национальное законодательство определяет дополнительные сведения, которые вносятся в водительское удостоверение, а также размер и тип переплета удостоверения.

5. Категориями транспортных средств, на право управления которыми может быть выдано удостоверение, являются следующие:
 - А. мотоциклы;
 - В. автомобили, за исключением относящихся к категории А, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3 500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми;
 - С. автомобили, за исключением относящихся к категории D, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг;

- Д. автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя;
- Е. составы транспортных средств с тягачом, относящимся к категориям В, С или D, которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или в эти категории.
6. В соответствии с национальными законодательствами могут указываться дополнительные категории транспортных средств, не принадлежащие к вышеупомянутым категориям А-Е, подкатегории в рамках категорий и сочетание категорий, которые должны быть точно указаны в водительском удостоверении.

Примечания:

- 1/ В этом подпункте может указываться фамилия отца или мужа.
- 2/ Если дата рождения неизвестна, то указывается приблизительный возраст на дату выдачи удостоверения. Если место рождения неизвестно, то оно не указывается. Вместо места рождения могут указываться другие сведения, определяемые национальным законодательством.
- 3/ Указание местожительства необязательно.
- 4/ Это указание необязательно, если срок действия удостоверения не ограничен.
- 5/ В противном случае, отпечаток большого пальца.

Приложение 7

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

1. Международное водительское удостоверение представляет собой книжку формата А 6 (148 x 105 мм). Она имеет серую обложку и белые внутренние страницы.
2. Лицевая и внутренняя стороны первого листа обложки идентичны соответственно прилагаемым образцам страниц № 1 и 2; они печатаются на национальном языке или по крайней мере на одном из национальных языков государства, в котором выдано удостоверение. В конце внутренних страниц две соседние страницы соответствуют прилагаемому образцу № 3 и печатаются на французском языке. На предшествующих им внутренних страницах повторяется на нескольких языках, из которых обязательными являются английский, испанский и русский языки, первая из этих двух страниц.
3. Вносимые в удостоверение от руки или отпечатанные на машинке записи делаются буквами латинского алфавита или прописью.
4. Договаривающиеся стороны, выдающие или разрешающие выдавать международные водительские удостоверения, обложка которых печатается на ином языке, чем английский, испанский, русский и французский, должны направить Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций перевод текста прилагаемого образца № 3 на этот язык.

ОБРАЗЕЦ СТРАНИЦЫ № 1
(Лицевая сторона первой страницы обложки)

..... 1/

Международное автомобильное движение
МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ
№

Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года

Действительно до 2/
Выдано
в
дата

Номер национального водительского удостоверения

3/

4/

- 1/ Название государства, в котором выдано удостоверение, и отличительный знак этого государства, определенный в приложении 3.
- 2/ Не более трех лет с момента выдачи или даты истечения срока действия национального водительского удостоверения, в зависимости от того, какой срок наступит скорее.
- 3/ Подпись органа власти или объединения, выдавшего удостоверение.
- 4/ Печать или штамп органа власти или объединения, выдавшего удостоверение.

ОБРАЗЕЦ СТРАНИЦЫ № 2

(Внутренняя сторона первой страницы обложки)

Настоящее удостоверение недействительно для движения на территории .

..... 1/

Оно действительно на территории всех других Договаривающихся сторон. Категории транспортных средств, на управление которыми оно дает право, указаны в конце книжки.

2/

Настоящее удостоверение не освобождает его владельца от неукоснительного соблюдения на территории любого государства, по которой он ездит, законов и правил, касающихся права на обоснование или занятие какой-либо профессией. В частности, оно теряет свою силу в государстве, которое становится обычным местожительством его владельца.

1/ Здесь указывается название государства, являющегося Договаривающейся Стороной, в котором его владелец имеет обычное местожительство.

2/ Место, предназначенное для необязательного включения списка государств, являющихся Договаривающимися сторонами.

ОБРАЗЕЦ № 3

Левая страница

ЗАПИСИ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ВОДИТЕЛЮ	
Фамилия	..... 1.
Имя <u>1/</u>	..... 2.
Место рождения <u>2/</u>	..... 3.
Дата рождения <u>3/</u>	..... 4.
Местожительство	..... 5.
КАТЕГОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, НА УПРАВЛЕНИЕ КОТОРЫМИ ВЫДАНО УДОСТОВЕРЕНИЕ	
Мотоциклы	А
Автомобили, за исключением упомянутых в категории А, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3 500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми	В
Автомобили, предназначенные для перевозки грузов, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг	С
Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя	Д
Составы транспортных средств с тягачом, относящимся к категориям В, С и Д, которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или в эти категории.	Е
УСЛОВИЯ, ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ <u>5/</u>	

1/ Здесь можно указать имя отца или мужа.

2/ Не заполнять, если место рождения неизвестно.

3/ Если дата рождения неизвестна, следует указать приблизительный возраст в момент выдачи удостоверения.

4/ Печать или штамп органа власти или объединения, выдавшего удостоверение. Эта печать или штамп ставится рядом с категориями А, В, С, Д или Е только в том случае, если владелец имеет право управлять транспортными средствами указанной категории.

5/ Например, "Управление только в очках", "Действительно только для управления транспортным средством № ...", "При условии переоборудования транспортного средства для управления лицом, лишенным одной ноги".

ОБРАЗЕЦ № 3

Правая страница

1.	.....
2.	.....
3.	.....
4.	.....
5.	.....
А	(4/)
В	(4/)
С	(4/)
Д	(4/)
Е	(4/)
Фотография	
(4/)	
Подпись владельца <u>б/</u>	
ИСКЛЮЧЕНИЯ	
Владелец лишен права вождения по территории	
до	дата
В .....	..... в/ (в/)
Владелец лишен права вождения по территории	
до	дата
В .....	..... в/ (в/)

б/ Или отпечаток большого пальца руки.

г/ Название государства.

в/ Подпись и печать или штамп органа власти, аннулировавшего действительность водительского удостоверения на его территории. Если предназначенные для исключений места на настоящей странице уже полностью использованы, другие исключения следует заносить на обратную сторону этой страницы.

1. For the purpose of this annex, the term "Convention" means the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968.

2. This annex contains only the additions to, and modifications of the corresponding provisions of the Convention.

3. Ad Article 1 of the Convention (Definitions)

Sub-paragraph (c)

This sub-paragraph shall be read as follows: "Built-up area" means an area with entries and exits specially sign-posted as such;"

Sub-paragraph (n)

Three-wheeled vehicles whose unladen weight does not exceed 400 kg (900 lb) shall be treated as motor cycles.

Additional sub-paragraph to be inserted at the end of this Article

This sub-paragraph shall be read as follows: "Persons pushing or pulling a child's carriage, a bath chair or invalid chair, or any other small vehicle without an engine, or pushing a cycle or moped and handicapped persons travelling in invalid chairs propelled by such persons or moving at walking pace shall be treated as pedestrians."

4. Ad Article 3 of the Convention (Obligations of the Contracting Parties)

Paragraph 4

The measures referred to in this paragraph may neither modify the scope of Article 39 of the Convention, nor render optional the provisions it contains.

5. Ad Article 6 of the Convention (Instructions given by authorized officials)

Paragraph 3

The provisions of this paragraph which are recommendations in the Convention shall be obligatory.

ANNEXE

6. Ad Article 7 of the Convention (General rules)

Paragraph 2

The provisions of this paragraph which are recommendations in the Convention shall be obligatory.

Additional paragraphs to be inserted at the end of this Article

These paragraphs shall be read as follows:

" - Road users shall show extra care in relation to children, handicapped persons, such as blind persons carrying a white stick, and aged persons.

- Drivers shall take care that their vehicles do not inconvenience road-users or the occupants of properties bordering on the road, for example, by causing noise or raising dust or smoke where they can avoid doing so."

7. Ad Article 8 of the Convention (Drivers)

Paragraph 2

The provision of this paragraph which is a recommendation in the Convention shall be obligatory.

8. Ad Article 9 of the Convention (Flocks and herds)

The provision of this Article which is a recommendation in the Convention shall be obligatory.

9. Ad Article 10 of the Convention (Position on the carriageway)

The title shall be read as follows: "Position on the Road".

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 1 of this Article

This paragraph shall be read as follows:

"(a) Except in case of absolute necessity, every driver shall take exclusively, where they exist, the ways, carriageways, lanes and tracks allotted to road-users in his category;

(b) Where no lane or track is allotted to them, the drivers of mopeds, cycles and vehicles without engine may ride along any suitable verge in the direction of traffic if this can be done without inconvenience to other road-users."

10. Ad Article 11 of the Convention (Overtaking and movement of traffic in lines)

Paragraph 5, sub-paragraph (b)

This provision shall not be applied.

Paragraph 6, sub-paragraph (b)

As a result of the non-application of sub-paragraph 5 (b) of this Article the provision of the last phrase of this sub-paragraph shall not be applied.

Paragraph 8, sub-paragraph (b)

This sub-paragraph shall be read as follows: "Immediately before or on a level-crossing not equipped with gates or half-gates, save where road traffic is regulated by traffic light signals as used at intersections."

11. Ad Article 12 of the Convention (Passing of oncoming traffic)

Paragraph 2

This paragraph shall be read as follows: "On mountain roads and steep roads with characteristics similar to those of mountain roads, where the passing of oncoming traffic is impossible or difficult, it is the driver of the vehicle travelling downhill who should pull in to the side of the road in order to allow any vehicle proceeding uphill to pass, except where the arrangement of lay-bys to enable vehicles to pull in to the side of the road is such that, having regard to the speed and position of the vehicles, the vehicle proceeding uphill has a lay-by ahead of it and the need for one of the vehicles to reverse could be avoided if the vehicle proceeding uphill pulled in to that lay-by. Where one of the two vehicles which are about to pass is obliged to reverse in order to make passing possible, combinations of vehicles shall have the right of way over other vehicles, heavy vehicles over light vehicles and buses over lorries; where both vehicles are of the same category, it is the driver of the vehicle proceeding downhill who should reverse unless it is manifestly easier for the driver of the vehicle proceeding uphill to do so, for example, if the latter is near a lay-by."

12. Ad Article 13 of the Convention (Speed and distance between vehicles)

Paragraph 4

This paragraph, including its sub-paragraphs (a) and (b) shall be read as follows: "Outside built-up areas, on roads where only one lane is allotted to traffic in the direction concerned, in order to facilitate overtaking, drivers of vehicles which are subject to a special speed restriction, and drivers of vehicles or of combinations of vehicles of more than 7 m (23 feet) over-all length shall, except when they are overtaking or preparing to overtake, keep at such distances from power-driven vehicles ahead of them that other vehicles overtaking them can without danger move into the space in front of the overtaken vehicle. However, this provision shall not apply in very dense traffic or in circumstances where overtaking is prohibited."

13. Ad Article 14 of the Convention (General requirements governing manoeuvres)

Paragraph 1

This paragraph shall be read as follows: "Any driver wishing to perform a manoeuvre such as pulling out of or into a line of parked vehicles, moving over to the right or to the left on the carriageway, particularly in order to change lanes, or turning left or right into another road or into a property bordering on the road, shall first make sure that he can do so without risk of endangering other road users travelling behind or ahead of him or about to pass him, having regard to their position, direction and speed."

14. Ad Article 15 of the Convention (Special regulations relating to regular public-transport service vehicles)

The provision of this Article which is a recommendation in the Convention shall be obligatory.

15. Ad Article 18 of the Convention (Intersections and obligation to give way).

Paragraph 3

This paragraph shall be read as follows: "Every driver emerging on to a road from a property bordering thereon shall give way to road-users travelling on that road."

Paragraph 4, sub-paragraph (b)

This sub-paragraph shall be read as follows: "In States where traffic keeps to the left, the right of way at intersections shall be regulated by road signs, signals or markings."

16. Ad Article 20 of the Convention (Rules applicable to pedestrians)

Paragraph 1

This paragraph shall be read as follows: "Pedestrians shall, wherever possible, avoid using the carriageway; if they use it they shall do so with care and they shall not unnecessarily obstruct or impede traffic."

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 2 of this Article

This paragraph shall be read as follows: "The provision of paragraph 2 of this Article of the Convention notwithstanding, handicapped persons travelling in invalid chairs may in all cases use the carriageway."

Paragraph 4

This paragraph shall be read as follows: "Pedestrians walking on the carriageway in accordance with paragraph 2, the additional paragraph to be read immediately after paragraph 2, and paragraph 3 of this Article shall keep as close as possible to the edge of the carriageway."

Paragraph 5

This paragraph shall be read as follows:

"(a) Outside built-up areas, pedestrians walking on the carriageway shall keep to the side opposite to that appropriate to

the direction of traffic, except where to do so places them in danger, or in special circumstances. However, persons pushing a cycle, a moped or a motor cycle, handicapped persons travelling in invalid chairs and groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession, shall keep to the side of the carriageway appropriate to the direction of traffic. Unless they form a procession, pedestrians using a carriageway shall move in single file, if possible and if traffic safety so requires particularly when visibility is poor or there is very dense vehicular traffic.

(b) The provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph may be made applicable in built-up areas."

Paragraph 6, sub-paragraph (c)

This sub-paragraph shall be read as follows: "In order to cross the carriageway elsewhere than at a pedestrian crossing sign-posted as such or indicated by markings on the carriageway, pedestrians shall not step on the carriageway without first making sure that they can do so without impeding vehicular traffic. Pedestrians shall cross the carriageway at right-angles to its axis."

17. Ad Article 21 of the Convention (Behaviour of drivers towards pedestrians)

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 1 of this Article

This paragraph shall be read as follows: "Without prejudice to the provisions of Article 7, paragraph 1 and Article 13, paragraph 1 of the Convention, if there is on the carriageway no pedestrian crossing sign-posted as such or indicated by markings on the carriageway, drivers turning into another road shall do so giving way, if necessary stopping for this purpose, to pedestrians who have stepped on to the carriageway in the circumstances provided for in Article 20, paragraph 6, of the Convention."

Paragraph 3

This provision shall not be applied.

18. Ad Article 23 of the Convention (Standing and parking)

Paragraph 1

This paragraph shall be read as follows: "Outside built-up areas, standing or parked vehicles and halted animals shall so far as possible be stationed elsewhere than on the carriageway. In and outside built-up areas they shall not be stationed on cycle tracks, on pavements or on verges specially provided for pedestrian traffic, save where applicable domestic legislation so permits."

Paragraph 2, sub-paragraph (b)

This sub-paragraph shall be read as follows: "Vehicles other than two-wheeled cycles, two-wheeled mopeds and two-wheeled motor cycles without sidocar shall not be parked two abreast on the carriageway. Standing or parking of vehicles shall, unless the layout of the area permits otherwise, be placed parallel to the edge of the carriageway."

Paragraph 3, sub-paragraph (a)

This sub-paragraph shall be read as follows: "The standing or parking of a vehicle shall be prohibited on the carriageway:

- (i) Within 5 m (16½ feet) before pedestrian crossings, on pedestrian crossings, on crossings for cyclists, and on level crossings;
- (ii) On tramway or railway tracks on a road or close to such tracks, in such a way that the movement of trams or trains might be impeded;"

Additional text to be inserted immediately after item (ii) of this sub-paragraph

This text shall be read as follows: "On approaches to intersections within 5 m (16½ feet) of the prolongation of the edge nearest to the transverse carriageway and on intersections, save where otherwise indicated by road signs or signals or road markings."

Paragraph 3, sub-paragraph (b)

Additional text to be inserted immediately after item (ii) of this sub-paragraph

This text shall be read as follows: "At any place where the vehicle would conceal road signs or traffic light signals from the view of road-users."

Paragraph 3, sub-paragraph (c) (i)

This provision shall be read as follows: "Within the distance prescribed by domestic legislation, on the approaches to level crossings and within 15 m (50 feet) on either side of bus, trolley bus or rail vehicle stops, unless domestic legislation provides for a lesser distance;"

Paragraph 3, sub-paragraph (c) (v)

This provision shall not be applied.

Paragraph 5

This paragraph shall be read as follows:

"(a) Every power driven vehicle other than a two-wheeled moped or a two-wheeled motor cycle without sidecar, and every trailer, coupled or uncoupled, shall, when stationary on the carriageway outside a built-up area, be signalled to approaching drivers in such a way as to give them adequate advance warning of its presence:

- (i) if the driver has been compelled to halt his vehicle at a place where standing is prohibited in accordance with the provisions of paragraph 3 (b) (i) or (ii) of this Article of the Convention;
- (ii) if the conditions are such that approaching drivers cannot, or can only with difficulty, be aware in time of the obstacle which the vehicle constitutes.

(b) The provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph may be made applicable in built-up areas.

(c) It is recommended, for the application of the provisions of this paragraph, that domestic legislation should provide for the use of one of the devices referred to in Annex 5, paragraph 56 of the Convention."

19. Ad Article 25 of the Convention (Motorways and similar roads)

Paragraph 1

This paragraph shall be read as follows: "On motorways and on special approach or exit roads sign-posted as motorways,

(a) The use of the road shall be prohibited to pedestrians, animals, cycles, mopeds unless they are treated as motor-cycles, and all vehicles other than motor vehicles and their trailers, and to motor vehicles or motor-vehicle trailers which are incapable, by virtue of their design, of attaining on a flat road a speed specified by domestic legislation but which shall not be less than 40 km (25 miles) per hour;

(b) Drivers shall be forbidden:

- (i) To have their vehicles standing or parked elsewhere than at marked parking sites; if a vehicle is compelled to stop, its driver shall endeavour to move it off the carriageway and also off the flush verge, and, if he is unable to do so, immediately signal the presence of the vehicle at a distance so as to warn approaching drivers in time; if a vehicle to which Article 23, paragraph 5 of the Convention applies is involved, it is recommended that domestic legislation should provide for the use of one of the appliances referred to in Annex 5, paragraph 56, of the Convention;
- (ii) To make U-turns to travel in reverse and to drive on to the central dividing strip, including the crossovers linking the two carriageways."

Additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 1 of this Article

This paragraph shall be read as follows: "Where a motorway comprises three or more lanes for the same direction of traffic the drivers of goods vehicles of more than 3500 kg (7700 lb) permissible maximum weight or of combinations of vehicles more than 7 m (23 feet) in length shall be forbidden to take any lane other than the two lanes nearest to the edge of the carriageway appropriate to the direction of traffic."

Paragraph 4

This paragraph shall be read as follows: "For the purpose of the application of paragraph 1 of this Article as re-worded above, of the additional paragraph to be read immediately after paragraph 1, and of paragraphs 2 and 3 of this Article of the Convention other roads reserved for motor vehicle traffic, duly sign-posted as such and not affording access to and from properties alongside shall be treated as motorways."

20. At Article 27 of the Convention (Special rules applicable to cyclists, moped drivers and motor cyclists)

Paragraph 2

This paragraph shall be read as follows: "It shall be prohibited for cyclists to ride without holding the handlebars with at least one hand, to allow themselves to be towed by another vehicle, or to carry, tow or push objects which hamper their cycling or endanger other road-users. The same provisions shall apply to moped drivers and motor cyclists; in addition, however, moped drivers and motor cyclists shall hold the handlebars with both hands except when giving a prescribed signal in conformity with the Convention."

Paragraph 4

This paragraph shall be read as follows: "Moped drivers may be authorized to use the cycle track and, if considered advisable, be prohibited from using the rest of the carriageway."

21. Ad Article 29 of the Convention (Rail-borne vehicles)

Paragraph 2

This paragraph shall be read as follows: "Special rules differing from those laid down in Chapter II of the Convention may be adopted for the movement of rail-borne vehicles on the road. However, such rules may not conflict with the provisions of Article 18, paragraph 7 of the Convention."

Additional paragraph to be inserted at the end of this Article

This paragraph shall be read as follows: "Rail-borne vehicles in motion or standing on a track laid on the carriageway shall be overtaken on the side appropriate to the direction of the traffic. If passing or overtaking cannot be performed on the side appropriate to the direction of traffic owing to lack of space, these manoeuvres may be performed on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic, provided that no inconvenience or danger is caused to oncoming road users. On one-way carriageways, rail-borne vehicles may be overtaken on the side opposite to that appropriate to that of the direction of traffic when traffic requirements so warrant."

22. Ad Article 30 of the Convention (Loading of vehicles)

Paragraph 4

The beginning of this paragraph shall be read as follows:
"Loads projecting beyond the front, rear or sides of the vehicle shall be clearly marked in all cases where their projection might not be noticed by the drivers of other vehicles; between nightfall and dawn, and also at other times when visibility is inadequate, a white light and a white reflecting device shall be used for such marking at the front and a red light and a red reflecting device at the rear. More particularly, on power-driven vehicles,"

26

Paragraph 4, sub-paragraph (b)

This sub-paragraph shall be read as follows: "Between nightfall and dawn and also at other times when visibility is inadequate, loads projecting laterally beyond the outer edge of the vehicle in such a way that the lateral outer edge is more than 0.40 m (16 inches) from the outer edge of the vehicle's front position (side) light shall be marked at the front, and loads projecting in such a way that the lateral outer edge is more than 0.40 m (16 inches) from the outer edge of the vehicle's rear position (side) light shall be similarly marked at the rear."

23. Additional Article to be inserted immediately after Article 30 of the Convention

This Article shall be read as follows:

"(Carriage of passengers)

Passengers shall not be carried in such numbers or in such a way as to constitute a danger."

24. Ad Article 31 of the Convention (Behaviour in case of accident)

Paragraph 1

Additional sub-paragraph to be inserted at the end of this paragraph

This sub-paragraph shall be read as follows: "If the accident has caused only material damage and if any party suffering damage is not present, the persons involved in the accident shall so far as possible give their names and addresses on the spot and shall in any case furnish this information to the party having suffered the damage as soon as possible by the most direct channel, or, failing that, through the police."

25. Ad Article 32 of the Convention (Lighting: General requirements)

Paragraph 6, sub-paragraph (a)

This sub-paragraph shall be read as follows: "Children's carriages, bath chairs or invalid chairs and any other small vehicles, without an engine, which are pushed or drawn by pedestrians;"

Paragraph 7

This paragraph shall be read as follows:

“(a) When moving along the carriageway by night:

- (i) Groups of pedestrians led by a person in charge or forming a procession, must display, on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic, at least one white or selective-yellow light to the front and a red light to the rear, or an amber light in both directions;
- (ii) Drivers of draught, pack or saddle animals, or of cattle, must display, on the side opposite to that appropriate to the direction of traffic, at least one white or selective-yellow light to the front and a red light to the rear, or an amber light in both directions. These lights may be displayed by a single device.

(b) The lights referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph are, however, not required within an appropriately lit built-up area.”

26. Ad Article 34 of the Convention (Exemptions)

Paragraph 2

This paragraph shall be read as follows: “The drivers of priority vehicles shall not be bound, when warning of their movement is given by the vehicle's special warning devices, and provided that they do not endanger other road-users, to comply with all or any of the provisions of Chapter II of the Convention, as they may have been modified by this Agreement, other than those of its Article 6, paragraph 2. The drivers of such vehicles shall operate such warning devices only when the urgency of their journey so warrants.”

ACCORD EUROPEEN COMPLETANT LA CONVENTION
SUR LA CIRCULATION ROUTIERE
OUVERTE A LA SIGNATURE A VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968

LES PARTIES CONTRACTANTES, PARTIES A LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIERE OUVERTE A LA SIGNATURE A VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968, DESIREUSES d'établir une plus grande uniformité des règles relatives à la circulation routière en Europe, SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article premier

1. Les Parties contractantes, Parties à la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, prendront les mesures appropriées pour que les règles de circulation en vigueur sur leur territoire soient, quant à leur substance, en conformité avec les dispositions de l'annexe au présent Accord.
2. à condition qu'elles ne soient sur aucun point incompatibles avec les dispositions de l'annexe au présent Accord,
 - a) ces règles peuvent ne pas reprendre celles de ces dispositions qui s'appliquent à des situations ne se présentant pas sur le territoire des Parties contractantes en cause;
 - b) ces règles peuvent contenir des dispositions non prévues à cette annexe.
3. Les dispositions du présent article n'obligent pas les Parties contractantes à prévoir des sanctions pénales pour toute violation des dispositions de l'annexe reprises dans leurs règles de circulation.

Article 2

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 30 avril 1972 à la signature des Etats qui sont signataires de la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 ou y ont adhéré et qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du Mandat de cette Commission.

2.

2. Le présent Accord est sujet à ratification, après que l'Etat aura ratifié la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 ou y aura adhéré. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. Le présent Accord restera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 du présent article et qui est Partie à la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général.

Article 3

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera le présent Accord ou y adhèrera, ou à tout moment ultérieur, déclarer par notification adressée au Secrétaire général que l'Accord devient applicable à tous les territoires ou à l'un quelconque d'entre eux dont il assure les relations internationales. L'Accord deviendra applicable au territoire ou aux territoires désigné(s) dans la notification trente jours après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu cette notification ou à la date d'entrée en vigueur de l'Accord pour l'Etat adressant la notification, si cette date est postérieure à la précédente.

2. Tout Etat qui aura fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article pourra à toute date ultérieure, par notification adressée au Secrétaire général, déclarer que l'Accord cessera d'être applicable au territoire désigné dans la notification et l'Accord cessera d'être applicable audit territoire un an après la date de réception de cette notification par le Secrétaire général.

Article 4

1. Le présent Accord entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt du dixième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque Etat qui ratifiera le présent Accord ou y adhérera après le dépôt du dixième instrument de ratification ou d'adhésion, l'Accord entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt, par cet Etat, de son instrument de ratification ou d'adhésion.

3. Si la date d'entrée en vigueur résultant des paragraphes 1 et 2 du présent article est antérieure à celle résultant de l'application de l'Article 47 de la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, c'est à cette dernière date que le présent Accord entrera en vigueur au sens du paragraphe 1 du présent article.

Article 5

A son entrée en vigueur, le présent Accord abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, les dispositions concernant la circulation routière contenues dans l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière de 1949, signé à Genève le 16 septembre 1950 et l'Accord européen portant application de l'Article 2 de la Convention de 1949 sur la circulation routière, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties contractantes, en date du 16 septembre 1950.

Article 6

1. Après une période de douze mois, à dater de l'entrée en vigueur du présent Accord, toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à l'Accord. Le texte de toute proposition d'amendement, accompagné d'un exposé des motifs, sera adressé au Secrétaire général qui le communiquera à toutes les Parties contractantes. Les Parties contractantes auront la possibilité de lui faire savoir dans le délai de douze mois suivant la date de cette communication : a) si elles acceptent l'amendement, ou b) si elles le

rejetent, ou c) si elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général transmettra également le texte de l'amendement proposé aux autres Etats visés à l'article 2 du présent Accord.

2. a) Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article sera réputée acceptée si, dans le délai de douze mois susmentionné, moins du tiers des Parties contractantes informent le Secrétaire général soit qu'elles rejettent l'amendement, soit qu'elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes toute acceptation ou tout rejet de l'amendement proposé et toute demande de convocation d'une conférence. Si le nombre total des rejets et des demandes reçues pendant le délai spécifié de douze mois est inférieur au tiers du nombre total des Parties contractantes, le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes que l'amendement entrera en vigueur six mois après l'expiration du délai de douze mois spécifié au paragraphe 1 du présent article pour toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui, pendant le délai spécifié, ont rejeté l'amendement ou demandé la convocation d'une conférence pour l'examiner.

b) Toute Partie contractante qui, pendant ledit délai de douze mois, aura rejeté une proposition d'amendement ou demandé la convocation d'une conférence pour l'examiner, pourra, à tout moment après l'expiration de ce délai, notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement, et le Secrétaire général communiquera cette notification à toutes les autres Parties contractantes. L'amendement entrera en vigueur pour la Partie contractante qui aura notifié son acceptation, six mois après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu la notification.

3. Si un amendement proposé n'a pas été accepté conformément au paragraphe 2 du présent article et si, dans le délai de douze mois spécifié au paragraphe 1 du présent article, moins de la moitié du nombre total des Parties contractantes informent le Secrétaire général qu'elles rejettent l'amendement proposé et si un tiers au moins du nombre total des Parties contractantes, mais pas moins de cinq, l'informent qu'elles l'acceptent ou qu'elles désirent qu'une conférence soit réunie pour l'examiner, le Secrétaire général convoquera une conférence en vue d'examiner l'amendement proposé ou toute autre proposition dont il serait saisi en vertu du paragraphe 4 du présent article.

4. Si une conférence est convoquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, le Secrétaire général y invitera toutes les Parties contractantes et les autres Etats visés à l'article 2 du présent Accord. Il demandera à tous les Etats invités à la Conférence de lui présenter, au plus tard six mois avant sa date d'ouverture, toutes propositions qu'ils souhaiteraient voir examiner également par ladite Conférence en plus de l'amendement proposé, et il communiquera ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la Conférence, à tous les Etats invités à la Conférence.

5. a) Tout amendement au présent Accord sera réputé accepté s'il a été adopté à la majorité des deux tiers des Etats représentés à la Conférence, à condition que cette majorité groupe au moins les deux tiers des Parties contractantes représentées à la Conférence. Le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes l'adoption de l'amendement et celui-ci entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification pour toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui, durant ce délai, auront notifié au Secrétaire général qu'elles rejettent l'amendement.

b) Toute Partie contractante qui aura rejeté un amendement pendant ledit délai de douze mois pourra, à tout moment, notifier au Secrétaire général qu'elle l'accepte et le Secrétaire général communiquera cette notification à toutes les autres Parties contractantes. L'amendement entrera en vigueur pour la Partie contractante qui aura notifié son acceptation six mois après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu la notification ou à la fin dudit délai de douze mois, si la date en est postérieure à la précédente.

6. Si la proposition d'amendement n'est pas réputée acceptée conformément au paragraphe 2 du présent article, et si les conditions prescrites au paragraphe 3 du présent article pour la convocation d'une conférence ne sont pas réunies, la proposition d'amendement sera réputée rejetée.

7. Indépendamment de la procédure d'amendement prévue aux paragraphes 1 à 6 du présent article, l'annexe au présent Accord peut être modifiée par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes. Si l'administration d'une Partie contractante a déclaré que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale à cet effet ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de l'administration compétente de la Partie contractante en cause à la modification de l'annexe ne sera considéré comme donné qu'au moment où cette administration aura déclaré au Secrétaire général que les autorisations ou les approbations requises ont été obtenues. L'accord entre les administrations compétentes pourra prévoir que, pendant une période transitoire, les anciennes dispositions de l'annexe resteront en vigueur, en tout ou en partie, simultanément avec les nouvelles. Le Secrétaire général fixera la date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions.

8. Chaque Etat, au moment où il signera ou ratifiera le présent Accord, ou y adhérera, notifiera au Secrétaire général les nom et adresse de son administration compétente pour donner l'accord prévu au paragraphe 7 du présent article.

Article 7

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification. Toute Partie contractante qui cessera d'être Partie à la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, cessera à la même date d'être Partie au présent Accord.

Article 8

Le présent Accord cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, ainsi qu'au moment où cessera d'être en vigueur la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968.

Article 9

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.
2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 10

Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.

Article 11

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 9 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 9 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.
2. Les réserves au présent Accord, autres que la réserve prévue au paragraphe 1 du présent article, sont autorisées à condition qu'elles soient formulées par écrit et, si elles ont été formulées avant le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion, qu'elles soient confirmées dans ledit instrument.
3. Tout Etat au moment où il déposera son instrument de ratification du présent Accord ou d'adhésion à celui-ci, notifiera par écrit au Secrétaire général dans quelle mesure les réserves qu'il aurait formulées à la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 s'appliquent au présent Accord. Celles de ces réserves qui n'auraient pas fait l'objet de la notification faite au moment du dépôt de l'instrument de ratification du présent Accord ou d'adhésion à celui-ci, seront réputées ne pas s'appliquer au présent Accord.
4. Le Secrétaire général communiquera les réserves et notifications faites en application du présent article, à tous les Etats visés à l'article 2 du présent Accord.

5. Tout Etat qui aura fait une déclaration, une réserve ou une notification en vertu du présent article, pourra, à tout moment, la retirer par notification adressée au Secrétaire général.

6. Toute réserve faite conformément au paragraphe 2 ou notifiée conformément au paragraphe 3 du présent article

a) modifie, pour la Partie contractante qui a fait ou notifié ladite réserve, les dispositions de l'Accord sur lesquelles porte la réserve dans les limites de celle-ci;

b) modifie ces dispositions dans les mêmes limites pour les autres Parties contractantes pour ce qui est de leurs relations avec la Partie contractante ayant fait ou notifié la réserve.

Article 12

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 6 et 11 du présent Accord, le Secrétaire général notifiera aux Parties contractantes et aux autres Etats visés à l'article 2 :

- a) les signatures, ratifications et adhésions au titre de l'article 2;
- b) les notifications et déclarations au titre de l'article 3;
- c) les dates d'entrée en vigueur du présent Accord en vertu de l'article 4;
- d) la date d'entrée en vigueur des amendements au présent Accord conformément aux paragraphes 2, 5 et 7 de l'article 6;
- e) les dénonciations au titre de l'article 7;
- f) l'abrogation du présent Accord au titre de l'article 8.

Article 13

Après le 30 avril 1972, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats visés à l'article 2 du présent Accord.

10.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève, le premier mai mil neuf cent soixante et onze, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

АННУ

1. Pour l'application des dispositions de la présente annexe, le terme "Convention" désigne la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature, à Vienne, le 8 novembre 1968.

2. La présente annexe ne contient que des compléments et modifications apportés aux dispositions correspondantes de la Convention.

3. Ad Article premier de la Convention (Définitions)

Alinéa c)

Cet alinéa se lira comme suit : "Le terme "agglomération" désigne un espace qui comprend des immeubles bâtis et dont les entrées et les sorties sont spécialement désignées comme telles;"

Alinéa n)

Les véhicules à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg (900 livres) seront assimilés aux motocycles.

Alinéa additionnel, à insérer à la fin de cet Article

Cet alinéa se lira comme suit : "Sont assimilées aux piétons les personnes qui poussent ou traînent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension et sans moteur, celles qui conduisent à la main et en marchant un cycliste ou un cyclomoteur, ainsi que les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas."

4. Ad Article 3 de la Convention (Obligations des Parties contractantes)

Paragraphe 4

Les mesures dont il est question dans ce paragraphe ne pourront ni modifier la portée de l'Article 39 de la Convention, ni rendre facultative la disposition qu'il contient.

5. Ad Article 6 de la Convention (Injonctions données par les agents réglant la circulation)

Paragraphe 3

Les dispositions de ce paragraphe, qui sont des recommandations dans la Convention, seront obligatoires.

6. Ad Article 7 de la Convention (Règles générales)

Paragraphe 2

Les dispositions de ce paragraphe, qui sont des recommandations dans la Convention, seront obligatoires.

Paragraphe additionnels, à insérer à la fin de cet Article

Ces paragraphes se liront comme suit :

" - Les usagers de la route doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des enfants, des infirmes, notamment des aveugles munis d'une canne blanche, et des personnes âgées.

- Les conducteurs doivent veiller à ce que leurs véhicules n'incommodent pas les usagers de la route et les riverains, notamment en provoquant du bruit, de la poussière ou de la fumée lorsqu'il est possible d'éviter de le faire."

7. Ad Article 8 de la Convention (Conducteurs)

Paragraphe 2

La disposition de ce paragraphe, qui est une recommandation dans la Convention, sera obligatoire.

8. Ad Article 9 de la Convention (Troupeaux)

La disposition de cet Article, qui est une recommandation dans la Convention, sera obligatoire.

9. Ad Article 10 de la Convention (Place sur la chaussée)

Le titre se lira comme suit : "Place sur la route".

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 1 de cet Article

Ce paragraphe se lira comme suit :

"a) Tout conducteur doit, s'il en existe, et sauf en cas de nécessité absolue, emprunter exclusivement les chemins, chaussées, voies et pistes affectés à la circulation des usagers de sa catégorie;

b) Dans le cas où ni voie ni piste ne leur seraient affectées, les cyclomotoristes, les cyclistes et les conducteurs de véhicules sans moteur peuvent, si cela peut se faire sans inconvénient pour les autres usagers de la route, utiliser, dans le sens de la circulation, tout accotement praticable."

10. Ad Article 11 de la Convention (Dépassement et circulation en files)

Paragraphe 5, alinéa b)

Cette disposition ne sera pas appliquée.

Paragraphe 6, alinéa b)

En conséquence de l'inapplication de l'alinéa b) du paragraphe 5 de cet Article, la disposition du dernier membre de phrase de cet alinéa ne sera pas appliquée.

Paragraphe 8, alinéa b)

Cet alinéa se lira comme suit : "Immédiatement avant et sur des passages à niveau non munis de barrières ou de demi-barrières, sauf si la circulation routière y est réglée par des signaux lumineux de circulation tels qu'ils sont utilisés aux intersections."

11. Ad Article 12 de la Convention (Croisement)

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit : "Sur les routes de montagne et sur les routes à forte pente qui ont des caractéristiques similaires, où le croisement est impossible ou difficile, il incombe au conducteur du véhicule descendant de ranger son véhicule pour laisser passer tout véhicule montant, sauf dans le cas où la façon dont sont disposés le long de la chaussée, des refuges pour permettre aux véhicules de se ranger est telle que, compte tenu de la vitesse et de la position des véhicules, le véhicule montant dispose d'un refuge devant lui et qu'une marche arrière d'un des véhicules serait nécessaire si le véhicule montant ne se rangeait pas sur ce refuge. Dans le cas où l'un des deux véhicules qui vont se croiser doit faire marche arrière pour permettre le croisement, les ensembles de véhicules ont la priorité sur les autres véhicules, les véhicules lourds sur les véhicules légers et les autocars sur les camions; lorsqu'il s'agit de véhicules de la même catégorie, c'est le conducteur du véhicule descendant qui doit faire marche arrière, sauf si cela est manifestement plus facile pour le conducteur du véhicule montant, notamment si celui-ci se trouve près d'un refuge."

12. Ad Article 13 de la Convention (Vitesse et distance entre véhicules)

Paragraphe 4

Ce paragraphe, y compris ses alinéas a) et b), se lira comme suit : "En dehors des agglomérations, sur les routes où une seule voie est affectée à la circulation dans le sens en cause, en vue de faciliter les dépassements, les conducteurs de véhicules soumis à une restriction spéciale de vitesse et de véhicules ou d'ensembles de véhicules de plus de 7 m (23 pieds) de longueur hors tout doivent, sauf lorsqu'ils dépassent ou s'appêtent à dépasser, adapter l'intervalle entre leurs véhicules et les véhicules à moteur les précédant de façon que les véhicules les dépassant puissent sans danger se rabattre dans l'intervalle laissé devant le véhicule dépassé. Cette disposition n'est toutefois applicable ni lorsque la circulation est très encombrée ni lorsque le dépassement est interdit."

13. Ad Article 14 de la Convention (Prescriptions générales pour les manoeuvres)

Paragraphe 1

Ce paragraphe se lira comme suit : "Tout conducteur qui veut exécuter une manoeuvre, telle que sortir d'une file de véhicules en stationnement ou y entrer, se déporter à droite ou à gauche sur la chaussée, notamment pour changer de voie, tourner à gauche ou à droite pour emprunter une autre route ou pour entrer dans une propriété riveraine, doit ne commencer à exécuter cette manoeuvre qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans risquer de constituer un danger pour les autres usagers de la route qui le suivent, le précédent ou vont le croiser, compte tenu de leur position, de leur direction et de leur vitesse."

14. Ad Article 15 de la Convention (Prescriptions particulières relatives aux véhicules des services réguliers de transport en commun)

La disposition de cet Article, qui est une recommandation dans la Convention, sera obligatoire.

15. Ad Article 18 de la Convention (Intersections et obligation de céder le passage)

Paragraphe 3

Ce paragraphe se lira comme suit : "Tout conducteur débouchant d'une propriété riveraine sur une route est tenu de céder le passage aux usagers circulant sur cette route."

Paragraphe 4, alinéa b)

Cet alinéa se lira comme suit : "Dans les Etats où le sens de la circulation est à gauche, la priorité aux intersections est réglée par un signal routier ou par une marque routière."

16. Ad Article 20 de la Convention (Prescriptions applicables aux piétons)

Paragraphe 1

Ce paragraphe se lira comme suit : "Les piétons doivent autant que possible éviter d'emprunter la chaussée, mais s'ils l'utilisent, ils doivent le faire avec prudence et ils ne doivent pas sans nécessité gêner ou empêcher la circulation."

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 2 de cet Article

Ce paragraphe se lira comme suit : "Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de cet Article de la Convention, les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante peuvent, dans tous les cas, circuler sur la chaussée."

Paragraphe 4

Ce paragraphe se lira comme suit : "Lorsque des piétons circulent sur la chaussée en application du paragraphe 2, du paragraphe additionnel à lire immédiatement après ce paragraphe 2, et du paragraphe 3 du présent Article, ils doivent se tenir le plus près possible du bord de la chaussée."

Paragraphe 5

Ce paragraphe se lira comme suit :

"a) En dehors des agglomérations, lorsque des piétons circulent sur la chaussée, ils doivent se tenir, sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité et sauf circonstances

particulières, du côté opposé à celui correspondant au sens de la circulation. Toutefois, les personnes qui poussent à la main un cycle, un cyclomoteur ou un motocycle, les infirmes se déplaçant dans une chaise roulante et les groupes de piétons conduits par un moniteur ou formant un cortège, doivent se tenir du côté de la chaussée correspondant au sens de la circulation. Sauf s'ils forment un cortège, les piétons circulant sur la chaussée doivent, si possible, se déplacer en une seule file si la sécurité de la circulation l'exige, notamment en cas de mauvaise visibilité ou de forte densité de la circulation des véhicules.

b) Les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe peuvent être rendues applicables dans les agglomérations."

Paragraphe 6. alinéa c)

Cet alinéa se lira comme suit : "Pour traverser en dehors d'un passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée, les piétons ne doivent pas s'engager sur la chaussée avant de s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans gêner la circulation des véhicules. Les piétons doivent traverser la chaussée perpendiculairement à son axe."

17. Ad Article 21 de la Convention (Comportement des conducteurs à l'égard des piétons)

Paragraphe additionnel, à insérer immédiatement après le paragraphe 1 de cet Article

Ce paragraphe se lira comme suit : "Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'Article 7 et du paragraphe 1 de l'Article 13 de la Convention, lorsqu'il n'existe pas sur la chaussée de passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée, les conducteurs qui tournent pour s'engager sur une autre route ne doivent le faire qu'en laissant passer, quitte à s'arrêter à cet effet, les piétons qui se sont engagés sur la chaussée de cette autre route dans les conditions prévues au paragraphe 6 de l'Article 20 de la Convention."

Paragraphe 3

Cette disposition ne sera pas appliquée.

18. Ad Article 23 de la Convention (Arrêt et stationnement)

Paragraphe 1

Ce paragraphe se lira comme suit : "En dehors des agglomérations, les véhicules et animaux à l'arrêt ou en stationnement doivent être autant que possible placés hors de la chaussée. Dans les agglomérations et en dehors de celles-ci, ils ne doivent pas être placés sur les pistes cyclables, sur les trottoirs ou sur les accotements aménagés pour la circulation des piétons, sauf dans la limite où la législation nationale applicable le permet."

Paragraphe 2, alinéa b)

Cet alinéa se lira comme suit : "Les véhicules autres que les cycles à deux roues, les cyclomoteurs à deux roues ou les motocycles à deux roues sans side-car ne doivent pas être en stationnement en double file sur la chaussée. Les véhicules à l'arrêt ou en stationnement doivent, sous réserve des cas où la disposition des lieux permet qu'il en soit autrement, être rangés parallèlement au bord de la chaussée."

Paragraphe 3, alinéa a)

Cet alinéa se lira comme suit : "Tout arrêt et tout stationnement d'un véhicule sont interdits sur la chaussée :

- 1) A moins de 5 m (16½ pieds) avant les passages pour piétons, sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et sur les passages à niveau;
- ii) sur les voies de tramways ou de trains sur route ou près de ces voies, lorsque la circulation de ces tramways ou de ces trains pourrait de ce fait se trouver entravée;"

Texte additionnel, à insérer immédiatement après le point ii) de cet alinéa

Ce texte se lira comme suit : "Aux abords des intersections, à moins de 5 m (16½ pieds) du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale, ainsi que dans les intersections, sauf indication contraire donnée par un signal routier ou par une marque routière."

46

Paragraphe 3, alinéa b)

Texte additionnel, à insérer immédiatement après le point iii) de cet alinéa

Ce texte se lira comme suit : "Aux emplacements tels que le véhicule masquerait un signal routier ou un signal lumineux de circulation à la vue des usagers de la route."

Paragraphe 3, alinéa c) 1)

Cette disposition se lira comme suit : "Sur la distance précisée par la législation nationale aux abords des passages à niveau et à moins de 15 m (50 pieds) de part et d'autre des arrêts d'autobus, de trolleybus ou de véhicules sur rails, sauf si la législation nationale prévoit une distance moindre;"

Paragraphe 3, alinéa c) v)

Cette disposition ne sera pas appliquée.

Paragraphe 5

Ce paragraphe se lira comme suit :

"a) Tout véhicule à moteur autre qu'un cyclomoteur à deux roues ou un motorcycle à deux roues sans side-car, ainsi que toute remorque, attelée ou non, qui est immobilisé sur la chaussée hors d'une agglomération, doit être signalé aux autres conducteurs qui s'approchent de façon à ce que ceux-ci soient avertis à temps de sa présence :

- i) lorsque le conducteur a été contraint d'immobiliser son véhicule à un endroit où l'arrêt est interdit, conformément aux dispositions du paragraphe 3 b) i) ou ii) de cet Article de la Convention,
- ii) lorsque les conditions sont telles que les conducteurs qui s'approchent ne peuvent pas ou ne peuvent que difficilement apercevoir à temps l'obstacle que le véhicule constitue.

b) Les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe peuvent être rendues applicables dans les agglomérations.

21. Ad Article 29 de la Convention (Véhicules sur rails)

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit : "Des règles spéciales différentes de celles qui sont définies au Chapitre II de la Convention pourront être adoptées pour la circulation sur route des véhicules se déplaçant sur rails. Toutefois, de telles règles ne pourront être contraires aux dispositions du paragraphe 7 de l'Article 18 de la Convention."

Paragraphe additionnel, à insérer à la fin de cet Article

Ce paragraphe se lira comme suit : "Le dépassement des véhicules sur rails, en mouvement ou à l'arrêt, dont la voie est établie sur la chaussée se fait du côté correspondant au sens de la circulation. Si le croisement et le dépassement ne peuvent s'effectuer du côté correspondant au sens de la circulation, en raison de l'exiguïté du passage, ces manœuvres peuvent se faire du côté opposé au côté correspondant au sens de la circulation, à condition de ne pas gêner ni mettre en danger les voyageurs circulant en sens inverse. Sur les chaussées à sens unique, le dépassement peut se faire du côté opposé au côté correspondant au sens de la circulation lorsque les nécessités de la circulation le justifient."

22. Ad Article 30 de la Convention (Chargement des véhicules)

Paragraphe 4

Le début de ce paragraphe se lira comme suit : "Les chargements dépassant du véhicule vers l'avant, vers l'arrière ou sur les côtés doivent être signalés de façon bien visible dans tous les cas où leurs contours risquent de n'être pas perçus des conducteurs des autres véhicules; entre la tombée de la nuit et le lever du jour, ainsi qu'aux autres moments où la visibilité est insuffisante, cette signalisation doit être faite à l'avant par un feu blanc et un dispositif réfléchissant blanc et à l'arrière par un feu rouge et un dispositif réfléchissant rouge. En particulier, sur les véhicules à moteur, ..."

Paragraphe 4, alinéa b)

Cet alinéa se lira comme suit : "Entre la tombée de la nuit et le lever du jour, ainsi qu'aux autres moments où la visibilité est insuffisante, les chargements dépassant latéralement le gabarit du véhicule de telle sorte que leur extrémité latérale se trouve à plus de 0,40 m (16 pouces) du bord extérieur du feu-position avant du véhicule doivent être signalés vers l'avant et il en est de même, vers l'arrière, de ceux dont l'extrémité latérale se trouve à plus de 0,40 m (16 pouces) du bord extérieur du feu-position arrière rouge du véhicule."

23. Article additionnel, à insérer immédiatement après l'Article 30 de la Convention

Cet article se lira comme suit :

"(Transport de passagers)

Les passagers ne seront transportés ni en nombre tel, ni de manière telle qu'ils constituent un danger."

24. Ad Article 31 de la Convention (Comportement en cas d'accident)

Paragraphe 1

Alinéa additionnel, à insérer à la fin de ce paragraphe

Cet alinéa se lira comme suit : "Lorsque l'accident n'a provoqué que des dommages matériels et si une partie lésée n'est pas présente, les personnes impliquées dans l'accident doivent autant que possible fournir, sur place, l'indication de leurs nom et adresse et, en tout cas, fournir au plus tôt ces renseignements à la partie lésée, par la voie la plus directe ou, à défaut, par l'intermédiaire de la police."

25. Ad Article 32 de la Convention (Eclairage : Prescriptions générales)

Paragraphe 6, alinéa a)

Cet alinéa se lira comme suit : "Les voitures d'enfant, de malade ou d'infirmes et tous autres véhicules de petite dimension et sans moteur poussés ou trainés par des piétons;"

Paragraphe 7

Ce paragraphe se lira comme suit :

- a) De nuit, lorsqu'ils circulent sur la chaussée,
- i) Les groupes de piétons conduits par un moniteur ou formant un cortège doivent montrer, du côté opposé au côté correspondant au sens de la circulation, au moins soit un feu blanc ou jaune sélectif vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière, soit un feu jaune-auto dans les deux directions;
 - ii) Les conducteurs d'animaux de trait, de charge ou de selle, ou de bestiaux doivent montrer, du côté opposé au côté correspondant au sens de la circulation, au moins soit un feu blanc ou jaune sélectif vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière, soit un feu jaune-auto dans les deux directions. Ces feux peuvent être émis par un appareil unique.
- b) Les feux visés à l'alinéa a) de ce paragraphe ne sont toutefois pas requis si le déplacement se fait dans une agglomération convenablement éclairée."

26. Ad Article 34 de la Convention (Déroations)

Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit : "Les conducteurs de véhicules prioritaires ne sont pas tenus, quand leur circulation est annoncée par les avertisseurs spéciaux du véhicule et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route, de respecter tout ou partie des dispositions du Chapitre II de la Convention, telles qu'elles peuvent avoir été modifiées par le présent Accord, autres que celles du paragraphe 2 de son Article 6. Les conducteurs de ces véhicules ne peuvent mettre ces avertisseurs en action que dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission."

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, ДОПОЛНЯЮЩЕЕ КОНВЕНЦИЮ О
ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ, ОТКРЫТУЮ ДЛЯ ПОДПИСАНИЯ
В ВЕНЕ 8 НОЯБРЯ 1968 ГОДА

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ, ЯВЛЯЮЩИЕСЯ СТОРОНАМИ КОНВЕНЦИИ О
ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ, ОТКРЫТУЮ ДЛЯ ПОДПИСАНИЯ В ВЕНЕ 8 НОЯБРЯ 1968 ГОДА,
СТРЕМЯСЬ к дальнейшей унификации правил, касающихся дорожного
движения в Европе,
СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

1. Договаривающиеся стороны, являющиеся Сторонами Конвенции о дорожном движении, открытой для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, принимают соответствующие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила дорожного движения по своему существу соответствовали положениям приложения к настоящему Соглашению.
2. При условии, что они ни в каком отношении не противостоят положениям приложения к настоящему Соглашению:
 - а) эти правила могут включать те положения, которые относятся к случаям, не имеющим места на территории данных Договаривающихся сторон;
 - б) эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в этом приложении.
3. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривающиеся стороны предусматривать санкции за любое нарушение положений приложения, которые они включили в свои правила дорожного движения.

Статья 2

1. Настоящее Соглашение открыто до 30 апреля 1972 года для подписания государствами, которые подписали Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, или присоединились к ней и которые либо являются членами Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения данной Комиссии.

а) принимают ли они поправку; б) отклоняют ли они поправку или
 с) желают ли они, чтобы для рассмотрения этой поправки была созвана
 конференция. Генеральный Секретарь направляет также текст предло-
 женной поправки другим государствам, указанным в статье 2 настоящего
 Соглашения.

2. а) Любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с
 пунктом 1 настоящей статьи, считается принятой, если в течение упомя-
 нутого выше двенадцатимесячного срока менее трети Договаривающихся
 сторон информируют Генерального Секретаря о том, что они отклоняют
 поправку или желают созвать конференцию для рассмотрения этой по-
 правки. Генеральный Секретарь уведомляет все Договаривающиеся сто-
 роны о каждом принятии или отклонении предложенной поправки и о по-
 сьбе поступления просьбы о созыве конференции. Если в течение уста-
 новленного двенадцатимесячного срока такие отклонения и просьбы бу-
 дут получены менее чем от трети всех Договаривающихся сторон, Гене-
 ральный Секретарь информирует все Договаривающиеся стороны о том,
 что поправка вступает в силу через шесть месяцев по истечении две-
 надцатимесячного срока, указанного в пункте 1 настоящей статьи, для
 всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение
 установленного срока отклонили поправку или обратились с просьбой
 созвать конференцию для ее обсуждения.

б) Каждая Договаривающаяся сторона, которая в течение выше-
 указанного двенадцатимесячного срока отклонила предложенную поправку
 или попросила созвать конференцию для ее рассмотрения, может в любое
 время после истечения этого срока уведомить Генерального Секретаря
 о принятии ее поправки, и Генеральный Секретарь рассылает это уве-
 домление всем остальным Договаривающимся сторонам. Поправка всту-
 пает в силу в отношении Договаривающейся стороны, направившей такое
 уведомление о принятии, через шесть месяцев со дня его получения
 Генеральным Секретарем.

3. Если предложенная поправка не была принята в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если в течение двенадцатимесячного срока, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, менее половины общего числа Договаривавшихся сторон информируют Генерального Секретаря о том, что они отклоняют предложенную поправку, и если по крайней мере треть всех Договаривавшихся сторон, но не менее пяти, информируют его о том, что они принимают ее или желают созвать конференцию для обсуждения этой поправки, Генеральный Секретарь созывает конференцию для рассмотрения предложенной поправки или любого другого предложения, которое может быть ему представлено в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.

4. Если конференция созывается в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, Генеральный Секретарь приглашает на нее все Договаривавшиеся стороны и другие государства, указанные в статье 2 настоящего Соглашения. Генеральный Секретарь обращается ко всем приглашенным на конференцию государствам с просьбой представить ему по крайней мере за шесть месяцев до открытия конференции любые предложения, которые они в дополнение к предложенной поправке могут пожелать рассмотреть на конференции, и уведомляет об этих предложениях по крайней мере за три месяца до открытия конференции все приглашенные на конференцию государства.

5. а) Любая поправка к настоящему Соглашению считается принятой, если она принимается большинством в две трети государств, представленных на конференции, при условии, что это большинство включает по крайней мере две трети всех Договаривавшихся сторон, представленных на конференции. Генеральный Секретарь извещает все Договаривавшиеся стороны о принятии поправки, и она вступает в силу через двенадцать месяцев со дня такого уведомления в отношении всех Договаривавшихся сторон, за исключением тех, которые в течение этого срока сообщили Генеральному Секретарю об отклонении поправки.

6.

б) Каждая Договаривающаяся сторона, отклонившая в течение вышеуказанного двенадцатимесячного срока поправку, может в любое время уведомить Генерального Секретаря о принятии ее поправки, и Генеральный Секретарь извещает об этом все остальные Договаривающиеся стороны. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающейся стороны, уведомившей о ее принятии, через шесть месяцев после получения уведомления Генеральным Секретарем или по истечении вышеуказанного двенадцатимесячного срока, если этот срок истекает позднее.

6. Если предложенная поправка не считается принятой в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если не выполнены условия созыва конференции, предписанные в пункте 3 настоящей статьи, предложенная поправка считается отклоненной.

7. Независимо от предусматриваемого пунктами 1-6 настоящей статьи порядка внесения поправок, приложение к настоящему Соглашению может быть изменено по соглашению между компетентными органами всех Договаривающихся сторон. Если компетентный орган одной из Договаривающихся сторон заявит, что согласно национальному законодательству это соглашение зависит от получения специального разрешения или одобрения законодательного органа, согласие компетентного органа упомянутой Договаривающейся стороны на изменение приложения будет считаться данным лишь тогда, когда этот компетентный орган заявит Генеральному Секретарю, что требуемые полномочия или разрешения получены. В соглашении между компетентными органами может быть предусмотрено, что в течение переходного периода старые положения приложения полностью или частично остаются в силе одновременно с новыми. Генеральный Секретарь установит дату вступления в силу новых положений.

8. Каждое государство при подписании или ратификации настоящего Соглашения или присоединении к нему сообщает Генеральному Секретарю название и адрес компетентного органа, уполномоченного давать согласие, предусмотренное в пункте 7 настоящей статьи.

58

Статья 7

Каждая Договаривавшаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение посредством письменной нотификации, адресованной Генеральному Секретарю. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации. Каждая Договаривавшаяся сторона, которая перестает быть Стороной Конвенции о дорожном движении, открытой для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, с того же дня перестает быть Стороной настоящего Соглашения.

Статья 8

Настоящее Соглашение терпит силу, если число Договаривавшихся сторон в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев составляет менее пяти, а также с того момента, когда терпит силу Конвенция о дорожном движении, открытая для подписания в Вене 8 ноября 1968 года.

Статья 9

1. Всякий спор между двумя или несколькими Договаривавшимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, который спорящие Стороны не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается на арбитра по заявлению одной из Договаривавшихся сторон, между которыми возник этот спор; он передается одному или нескольким арбитрам, избранным по взаимному согласению спорящими Сторонами. Если в течение трех месяцев со дня передачи дела в арбитрам спорящие Стороны не придут к согласению относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить единого арбитра, которому спор передается на решение.
2. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, имеет обязательную силу для спорящих Договаривавшихся сторон.

Статья 10

Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся сторон принимать совместные с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней и внутренней безопасности.

Статья 11

1. Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 9 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся стороны не являются связанными статьей 9 в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такое заявление.
2. Оговорки к настоящему Соглашению, иные, чем оговорка, предусмотренная в пункте 1 настоящей статьи, разрешаются при условии представления их в письменной форме и, если они сделаны до сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении, при условии подтверждения их в ратификационной грамоте или в документе о присоединении.
3. Каждое государство при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении к настоящему Соглашению должно в письменной форме уведомить Генерального Секретаря о том, в какой мере оговорки, сделанные им к Конвенции о дорожном движении, открытой для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, относятся к настоящему Соглашению. Те из оговорок, о которых не будет сделано нотификации в момент сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении к настоящему Соглашению, будут считаться не применяемыми к настоящему Соглашению.
4. Генеральный Секретарь сообщает об оговорках и нотификациях, сделанных во исполнение настоящей статьи, всем государствам, указанным в статье 2 настоящего Соглашения.

5. Каждое государство, сделавшее заявление, оговорку или нотификацию в соответствии с настоящей статьей, может в любой момент снять их путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю.

6. Любая оговорка, сделанная в соответствии с пунктом 2 или нотифицированная в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи,

а) изменяет для Договаривавшейся стороны, сделавшей или нотифицировавшей вышеуказанную оговорку, в рамках этой оговорки положения Соглашения, к которым она относится;

б) изменяет в такой же мере эти положения и для других Договаривавшихся сторон в их взаимоотношениях с Договаривавшейся стороной, сделавшей или нотифицировавшей оговорку.

Статья 12

Помимо заявлений, нотификаций и уведомлений, предусмотренных в статьях 6 и 11 настоящего Соглашения, Генеральный Секретарь сообщает Договаривавшимся сторонам и другим государствам, указанным в статье 2:

а) о подписаниях, ратификациях и присоединениях в соответствии со статьей 2;

б) о нотификациях и заявлениях в соответствии со статьей 3;

с) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 4;

д) о дате вступления в силу поправок к настоящему Соглашению в соответствии с пунктами 2, 5 и 7 статьи 6;

е) о денонсациях в соответствии со статьей 7;

ф) об утрате настоящим Соглашением силы в соответствии со статьей 8.

Статья 13

После 30 апреля 1972 года подлинник настоящего Соглашения, составленный в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в статье 2 настоящего Соглашения.

10.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся представители, наделенным образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Закове первого мая тысяча девятьсот семьдесят первого года.

62

ИРИТОРЕИИ

1. При применении положений настоящего приложения термин "Конвенция" означает Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года.

2. Настоящее приложение содержит лишь дополнения и изменения, внесенные в соответствующие положения Конвенции.

3. К статье 1 Конвенции (Определения)

Пункт "с"

Этот пункт следует читать: "Термин "населенный пункт" означает застроенную территорию, въезды на которую и выезды с которой специально обозначены соответствующими знаками;"

Пункт "д"

К мотоциклам приравниваются трехколесные транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг (900 фунтов).

Дополнительный пункт вложить в конце этой статьи

Этот пункт следует читать: "К пешеходам приравниваются лица, ведущие детскую коляску, коляску для больного, инвалидную коляску или любое другое транспортное средство небольших размеров и без двигателя, лица, ведущие велосипед или верховый велосипед с подвесным двигателем, а также инвалиды, передвигающиеся в инвалидных колясках, приводимых в движение ими самими, или двигающиеся со скоростью пешехода".

4. К статье 3 Конвенции (Обязательства Договаривающихся сторон)

Пункт 4

Меры, о которых говорится в этом пункте, не могут ни изменить сферы применения статьи 39 Конвенции, ни сделать необязательным содержание в ней положения.

5. К статье 6 Конвенции (Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение)

Пункт 3

Положения этого пункта, которые в Конвенции являются рекомендациями, будут обязательными.

64

6. К статье 7 Конвенции (Общие правила)

Пункт 2

Положения этого пункта, которые в Конвенции являются рекомендациями, будут обязательными.

Дополнительные пункты включить в конце этой статьи

Эти пункты следует читать:

"- Пользователи дороги должны проявлять особую осторожность по отношению к детям, инвалидам, в частности к слепым, идущим со специальной палкой, и к престарелым людям.

- Водители должны стараться, чтобы их транспортные средства не причиняли неудобства пользователям дороги и людям, проживающим в придорожных владениях, в частности не создавали лишнего шума, не поднимали пыли и не выбрасывали выхлопные газы, если этого можно избежать".

7. К статье 8 Конвенции (Водители)

Пункт 2

Положение этого пункта, которое в Конвенции является рекомендацией, будет обязательным.

8. К статье 9 Конвенции (Стада животных)

Положение этой статьи, которое в Конвенции является рекомендацией, будет обязательным.

9. К статье 10 Конвенции (Расположение на проезжей части)

Заголовком читать: "Расположение на дороге".

Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта 1 этой статьи

Этот пункт следует читать:

"а) водитель должен, за исключением случаев особой необходимости, следовать при наличии таковых только по тем дорогам, проезжим частям дороги, полосам движения и дорожкам, которые предназначены для движения пользователей дороги его категории;

б) в случае отсутствия предназначенной для них полосы движения или дорожки водители велосипедов с подвесным двигателем, велосипедисты и водители других транспортных средств без двигателя могут, если это не создает неудобств для других пользователей дороги, использовать в направлении движения любую пригодную для проезда обочину".

Пункт 3

Это положение не будет применяться.

18. К статье 23 Конвенции (Остановка и стоянка)

Пункт 1

Этот пункт следует читать: "Вне населенных пунктов останавливавшиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства и животные должны, по мере возможности, находиться вне проезжей части. В населенных пунктах и вне их они не должны находиться на велосипедных дорожках, на тротуарах или на обочинах, предназначенных для движения пешеходов, за исключением случаев, разрешенных национальным законодательством".

Пункт 2, подпункт "б"

Этот подпункт следует читать: "Транспортные средства, исключая двухколесные велосипеды, двухколесные велосипеды с подвесным двигателем и двухколесные мотоциклы без коляски, не должны находиться на стоянке на проезжей части в два ряда. Остановившиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства должны располагаться параллельно краю проезжей части, за исключением тех мест, конфигурацией которых допускает иное расположение транспортных средств".

Пункт 3, подпункт "а"

Этот подпункт следует читать: "Всякая остановка и стоянка транспортного средства запрещается на проезжей части дороги:

- i) на расстоянии менее 5 м (16,5 фута) перед пешеходными переходами, на пешеходных переходах, на переездах для велосипедистов и на железнодорожных переездах;
- ii) на трамвайных и железнодорожных путях, проходящих по дороге или вблизи от этих путей, если это может затруднить движение трамваев или поездов";

Дополнительный текст включить непосредственно после подпункта "а" "ii" этого пункта

Этот текст следует читать: "На перекрестках и вблизи от них на расстоянии менее 5 м (16,5 фута) от ближайшего угла, за исключением случаев, когда дорожный знак или сигнал либо разметка даст явное указание".

Пункт 3, подпункт "б"

Дополнительный текст включить непосредственно после подпункта "б" "iii" этого пункта .

Этот текст следует читать: "В местах, где транспортное средство закрывало бы от пользователей дороги дорожный знак или световой дорожный сигнал".

Пункт 3, подпункт "с" "i"

Это положение следует читать: "Вблизи железнодорожных переездов - на расстоянии, установленном национальным законодательством, и на расстоянии менее 15 м (50 футов) по обе стороны от остановок автобусов, троллейбусов или рельсовых транспортных средств, если национальным законодательством не предусматривается меньшее расстояние;"

Пункт 3, подпункт "с" "ii"

Это положение не будет применяться.

Пункт 5

Этот пункт следует читать:

"a) Каждое механическое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, а также каждый спеленный или не спеленный с тягачом прицеп, которые остановились на проезжей части дороги вне населенного пункта, должны быть обозначены таким образом, чтобы своевременно предупредить об этом приближающихся водителей:

i) если водитель был вынужден остановить свое транспортное средство в месте, где остановка запрещена в соответствии с положениями подпункта "б" "i" или "ii" пункта 3 этой статьи Конвенции;

ii) если условия таковы, что приближающиеся водители не могут или могут лишь с большим трудом своевременно заметить присутствие, каким является остановившееся транспортное средство.

b) Положения подпункта "a" настоящего пункта можно придать обязательный характер также и в населенных пунктах.

с) При применении положений этого пункта рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве использование одного из приспособлений, указанных в пункте 56 приложения 5 к Конвенции".

19. К статье 25 Конвенции (Автомагистрали и дороги подобного рода)

Пункт 1

Этот пункт следует читать: "На автомагистрали, а также на специальных въездах на автомагистрали и съездах с них, обозначенных как автомагистрали:

а) запрещается движение пешеходов, животных, велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, если они не приравнены к мотоциклам, и всех транспортных средств, иных, чем автомобили и их прицепы, а также автомобилей и их прицепов, конструктивная скорость которых не может достигать на ровной дороге определенной величины, установленной национальным законодательством, но которая не должна быть менее 40 км (25 миль) в час;

б) водителям запрещается:

- i) останавливать транспортное средство или ставить его на стоянку в иных местах, чем специально обозначенные для этого места стоянки. Водитель, вынужденный по не зависящим от него обстоятельствам остановиться, должен постараться вывести транспортное средство с проезжей части, а также с полосы вынужденной остановки или, если он не может этого сделать, немедленно обозначить транспортное средство на достаточном расстоянии, с тем чтобы своевременно предупредить приближающихся водителей; если речь идет об одном из транспортных средств, на которые не распространяется действие пункта 5 статьи 23 Конвенции, то рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве использование одного из приспособлений, указанных в пункте 56 приложения 5 к Конвенции;
- ii) разворачиваться или двигаться задним ходом или въезжать на центральную разделительную полосу и на поперечные соединения обеих проезжих частей дороги".

Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта 1 этой статьи

Этот пункт следует читать: "Когда на автомагистрали для движения в одном направлении имеется три или более полос движения, водителям транспортных средств, предназначенных для перевозок грузов, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т (7 700 фунтов), или составов транспортных средств длиной более 7 м (23 фута) запрещается выезжать на другие полосы, кроме двух полос движения, расположенных у края проезжей части, соответствующего направлению движения".

Пункт 4

Этот пункт следует читать: "При применении положений пункта 1 настоящей статьи в приведенной выше редакции дополнительного пункта, который следует читать непосредственно после этого пункта 1, и пунктов 2 и 3 этой статьи Конвенции к автомагистралям приравниваются другие, предназначенные для автомобильного движения и обозначенные как таковые дороги, не обслуживаемые пригородных властей".

20. К статье 27 Конвенции (Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов)

Пункт 2

Этот пункт следует читать: "Водителям велосипедов запрещается передвигаться, не держась за руль по крайней мере одной рукой, использовать другие транспортные средства в качестве буксира или перевозить, буксировать или толкать предметы, которые могут помешать управлению или представляют опасность для других пользователей дороги. Аналогичные положения применяются к водителям велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов, но, помимо этого, они должны держать руль обеими руками, за исключением тех случаев, когда необходимо подать предписанный в соответствии с Конвенцией сигнал".

Пункт 4

Этот пункт следует читать: "Водителям велосипедов с подвесным двигателем может быть разрешено передвигаться по велосипедной дорожке и, если это целесообразно, им может быть запрещено передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки".

21. К статье 29 Конвенции (Рельсовые транспортные средства)

Пункт 2

Этот пункт следует читать: "В отношении движения рельсовых транспортных средств по автомобильным дорогам могут быть приняты специальные правила, отличающиеся от предусмотренных в главе II Конвенции. Однако эти правила не должны противоречить положениям пункта 7 статьи 18 Конвенции".

Дополнительный пункт включить в конце этой статьи

Этот пункт следует читать: "Обгон движущихся или остановившихся рельсовых транспортных средств, рельсовый путь которых проходит по проезжей части дороги, производится со стороны, соответствующей направлению движения. Если встречный разъезд и обгон нельзя совершить со стороны, соответствующей направлению движения, в связи с узким проездом, эти маневры могут производиться со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, при условии, что это не стесняет и не подвергает опасности пользователей дороги, движущихся во встречном направлении. На проезжих частях с односторонним движением обгон может производиться со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, когда это оправдано требованиями дорожного движения".

22. К статье 30 Конвенции (Груз транспортных средств)

Пункт 4

Начало этого пункта следует читать: "Груз, выступающий спереди, сзади или сбоку за габарит транспортного средства, должен быть заметным образом обозначен во всех случаях, когда он может не быть замечен водителями других транспортных средств; в период между наступлением ночи и рассветом, а также в другие моменты, когда видимость является недостаточной, эта сигнализация осуществляется спереди с помощью белого огня и белого светоотражающего приспособления, а сзади - с помощью красного огня и красного светоотражающего приспособления. В частности, на механических транспортных средствах: ...".

Пункт 4, подпункт "б"

Этот подпункт следует читать: "В период между наступлением ночи и рассветом, а также в другие моменты, когда видимость является недостаточной, грузы, выступающие сбоку за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,4 м (16 дюймов) от внешнего края подфарника транспортного средства, должны обозначаться спереди; аналогичным образом в эти периоды должны обозначаться сзади грузы, выступающие за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,4 м (16 дюймов) от внешнего края заднего красного габаритного фонаря транспортного средства".

23. Дополнительная статья, включить непосредственно после статьи 30 Конвенции

Эту статью следует читать:

"(Перевозка пассажиров)

Пассажиры не должны перевозиться в таком количестве и таким образом, чтобы это создавало опасность".

24. К статье 31 Конвенции (Поведение водителя в случае дорожно-транспортного происшествия)

Пункт 1

Дополнительный подпункт включить в конце этого пункта

Этот подпункт следует читать: "Если в результате дорожно-транспортного происшествия причиной лишь материальный ущерб и если понесенный ущерб сторонам не присутствует на месте происшествия, то лица, причастные к дорожно-транспортному происшествию, должны по мере возможности сообщить на месте свои фамилии и адрес и во всяком случае как можно скорее сообщить эти сведения потерпевшей стороне непосредственно или через полицию".

25. К статье 32 Конвенции (Освещение: Общие предписания)

Пункт 6, подпункт "а"

Этот подпункт следует читать: "Детский колясок, колясок для больного или инвалидных колясок и любых других транспортных средств небольших размеров и без двигателя, передвигаемых пешеходами";

Пункт 7

Этот пункт следует читать:

"а) Ночью движущиеся по проезжей части

i) группы пешеходов, возглавляемые руководителями, или пешеходы должны иметь со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, по крайней мере либо один белый или желтый селективный огонь спереди и один красный огонь сзади, либо по одному автоматному огню спереди и сзади;

ii) погонщики упряжных, вьючных или верховых животных и погонщики скота должны иметь со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, по крайней мере либо один белый или желтый селективный огонь спереди и один красный огонь сзади, либо по одному автоматному огню спереди и сзади. Эти огни могут излучаться одним прибором.

б) Однако при движении в населенном пункте, который освещен надлежащим образом, упомянутые в подпункте "а" данного пункта огни не требуются".

26. К статье 34 Конвенции (Отступления)

Пункт 2

Этот пункт следует читать: "Водители транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда, подавшие сигналы о своем приближении специальными сигнальными приборами транспортного средства, и при условии, что не будут поставлены под угрозу другие пользователи дороги, могут не соблюдать все или некоторые положения главы II Конвенции в той измененной редакции, в которой они изложены в настоящем Соглашении, иные, чем положения пункта 2 статьи 6. Водители этих транспортных средств могут пользоваться этими сигнальными приборами лишь в тех случаях, когда это оправдано срочным характером их поездки".

76.

EUROPEAN AGREEMENT SUPPLEMENTING THE CONVENTION
ON ROAD TRAFFIC
OPENED FOR SIGNATURE AT VIENNA ON 8 NOVEMBER 1968
DONE AT GENEVA ON 1 MAY 1971

ACCORD EUROPÉEN COMPLÉTANT LA CONVENTION
SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE
OUVERTE À LA SIGNATURE À VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968
FAIT A GENÈVE LE 1^{er} MAI 1971

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, ДОПОЛНЯЮЩЕЕ КОНВЕНЦИЮ
О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ,
ОТКРЫТУЮ ДЛЯ ПОДПИСАНИЯ В ВЕНЕ 8 НОЯБРЯ 1968 ГОДА
СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 1 МАЯ 1971 ГОДА

EUROPEAN AGREEMENT SUPPLEMENTING THE
CONVENTION ON ROAD TRAFFIC
OPENED FOR SIGNATURE AT VIENNA ON 8 NOVEMBER 1968

THE CONTRACTING PARTIES, BEING ALSO PARTIES TO THE CONVENTION ON ROAD TRAFFIC OPENED FOR SIGNATURE AT VIENNA ON 8 NOVEMBER 1968,
DESIRING to achieve greater uniformity in the rules governing road traffic in Europe,
HAVE AGREED as follows:

Article 1

1. The Contracting Parties, being also Parties to the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968, shall take appropriate measures to ensure that the traffic rules in force in their territories conform in substance to the provisions of the annex to this Agreement.
2. Provided that they are in no way incompatible with the provisions of the annex to this Agreement,
 - (a) the said rules need not reproduce such of those provisions as apply to situations which do not arise in the territories of the Contracting Parties in question;
 - (b) the said rules may include provisions not contained in the annex.
3. The provisions of this article shall not require Contracting Parties to prescribe penalties for any violation of such of the provisions of the annex as are reproduced in their traffic rules.

Article 2

1. This Agreement shall be open until 30 April 1972 for signature by States which are signatories to the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968, or have acceded thereto, and are either members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraph 8 of the terms of reference of the Commission.

2.

2. This Agreement shall be subject to ratification after the State concerned has ratified the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968, or has acceded thereto. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

3. This Agreement shall remain open for accession by any of the States referred to in paragraph 1 of this article which are Parties to the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General.

Article 3

1. Any State may, at the time of signing or ratifying this agreement, or of acceding thereto, or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General that the Agreement shall become applicable to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement shall become applicable to the territory or territories named in the notification thirty days after the receipt of the notification by the Secretary-General or on the date of entry into force of the Agreement for the State making the notification, whichever is the later.

2. Any State which has made a declaration under paragraph 1 of this article may at any time thereafter declare by notification addressed to the Secretary-General that the Agreement shall cease to be applicable to the territory named in the notification and the Agreement shall cease to be applicable to such territory one year from the date of receipt by the Secretary-General of the notification.

Article 4

1. This Agreement shall enter into force twelve months after the date of deposit of the tenth instrument of ratification or accession.

£

2. For each State ratifying, or acceding to, this Agreement after the deposit of the tenth instrument of ratification or accession, the Agreement shall enter into force twelve months after the date of deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

3. If the date of entry into force applicable in pursuance of paragraphs 1 and 2 of this article precedes that resulting from the application of Article 47 of the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968, this Agreement shall enter into force within the meaning of paragraph 1 of this article on the later of those two dates.

Article 5

Upon its entry into force, this Agreement shall terminate and replace, in relations between the Contracting Parties, the provisions concerning road traffic contained in the European Agreement supplementing the Convention on Road Traffic and the Protocol on Road Signs and Signals of 1949 signed at Geneva on 16 September 1950 and the European Agreement on the Application of Article 23 of the 1949 Convention on Road Traffic concerning the Dimensions and Weights of Vehicles permitted to travel on certain roads of the Contracting Parties, signed at Geneva on 16 September 1950.

Article 6

1. After this Agreement has been in force for twelve months, any Contracting Party may propose one or more amendments to the Agreement. The text of any proposed amendment, accompanied by an explanatory memorandum, shall be transmitted to the Secretary-General, who shall communicate it to all Contracting Parties. The Contracting Parties shall have the opportunity of informing him within a period of twelve months following the date of its circulation whether they: (a) accept

the amendment; or (b) reject the amendment; or (c) wish that a conference be convened to consider the amendment. The Secretary-General shall also transmit the text of the proposed amendment to the other States referred to in article 2 of this Agreement.

2. (a) Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 1 of this article shall be deemed to be accepted if within the period of twelve months referred to in the preceding paragraph less than one-third of the Contracting Parties inform the Secretary-General that they either reject the amendment or wish that a conference be convened to consider it. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of each acceptance or rejection of any proposed amendment and of requests that a conference be convened. If the total number of such rejections and requests received during the specified period of twelve months is less than one-third of the total number of Contracting Parties, the Secretary-General shall notify all Contracting Parties that the amendment will enter into force six months after the expiry of the period of twelve months referred to in paragraph 1 of this article for all Contracting Parties except those which, during the period specified, have rejected the amendment or requested the convening of a conference to consider it.

(b) Any Contracting Party which, during the said period of twelve months, has rejected a proposed amendment or requested the convening of a conference to consider it may at any time after the end of such period notify the Secretary-General that it accepts the amendment, and the Secretary-General shall communicate such notification to all the other Contracting Parties. The amendment shall enter into force, with respect to the Contracting Party which has notified its acceptance, six months after the date on which the Secretary-General receives the notification.

3. If a proposed amendment has not been accepted in accordance with paragraph 2 of this article and if within the period of twelve months specified in paragraph 1 of this article less than half of the total number of the Contracting Parties inform the Secretary-General that they reject the proposed amendment and if at least one-third of the total number of Contracting Parties, but not less than five, inform him that they accept it or wish a conference to be convened to consider it, the Secretary-General shall convene a conference for the purpose of considering the proposed amendment or any other proposal which may be submitted to him in accordance with paragraph 4 of this article.

4. If a conference is convened in accordance with paragraph 3 of this article, the Secretary-General shall invite to it all the Contracting Parties and the other States referred to in article 2 of this Agreement. He shall request all States invited to the Conference to submit to him, at least six months before its opening date, any proposals which they may wish the conference to consider in addition to the proposed amendment and shall communicate such proposals, at least three months before the opening date of the Conference, to all States invited to the Conference.

5. (a) Any amendment to this Agreement shall be deemed to be accepted if it has been adopted by a two-thirds majority of the States represented at the Conference, provided that such majority comprises at least two-thirds of the Contracting Parties represented at the Conference. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the adoption of the amendment, and the amendment shall enter into force twelve months after the date of this notification for all Contracting Parties except those which during that period have notified the Secretary-General that they reject the amendment.

6.

(b) A Contracting Party which has rejected an amendment during the said period of twelve months may at any time notify the Secretary-General that it accepts the amendment, and the Secretary-General shall communicate such notification to all the other Contracting Parties. The amendment shall enter into force, with respect to the Contracting Party which has notified its acceptance, six months after receipt by the Secretary-General of the notification or at the end of the said period of twelve months whichever is later.

6. If the proposed amendment is not deemed to be accepted pursuant to paragraph 2 of this article and if the conditions prescribed by paragraph 3 of this article for convening a conference are not fulfilled, the proposed amendment shall be deemed to be rejected.

7. Independently of the amendment procedure prescribed in paragraphs 1-6 of this article, the annex to this Agreement may be amended by agreement between the competent administrations of all Contracting Parties. If the administration of a Contracting Party states that its national law obliges it to subordinate its agreement to the grant of a specific authorization or to the approval of a legislative body, the competent administration of the Contracting Party in question shall be considered to have consented to the amendment to the annex only at such time as it notifies the Secretary-General that it has obtained the required authorization or approval. The agreement between the competent administrations may provide that, during a transitional period, the former provisions of the annex shall remain in force, in whole or in part, simultaneously with the new provisions. The Secretary-General shall appoint the date of entry into force of the new provisions.

8. Each State shall, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, inform the Secretary-General of the name and address of its administration competent in the matter of agreement as contemplated in paragraph 7 of this article.

R

Article 7

Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of such notification. Any Contracting Party which ceases to be a Party to the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968 shall on the same date cease to be a Party to this Agreement.

Article 8

This Agreement shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than five for any period of twelve consecutive months, or at such time as the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968 ceases to be in force.

Article 9

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or other means of settlement shall be referred to arbitration if any of the Contracting Parties in dispute so requests, and shall, to that end, be submitted to one or more arbitrators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of an arbitrator or arbitrators within three months after the request for arbitration, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be submitted for decision.
2. The award of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 1 of this article shall be binding upon the Contracting Parties in dispute.

Article 10

Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary to its external or internal security.

Article 11

1. Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification or accession, declare that it does not consider itself bound by article 9 of this Agreement. Other Contracting Parties shall not be bound by article 9 with respect to any Contracting Party which has made such a declaration.
2. Reservations to this Agreement, other than the reservation provided for in paragraph 1 of this article, shall be permitted on condition that they are formulated in writing and, if formulated before the deposit of the instrument of ratification or accession, are confirmed in that instrument.
3. Any State shall, at the time of depositing its instrument of ratification of this Agreement or of accession thereto, notify the Secretary-General in writing to what extent any reservation made by it to the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968 apply to this Agreement. Any reservations to the Convention on Road Traffic which have not been included in the notification made at the time of depositing the instrument of ratification of this Agreement or of accession thereto shall be deemed to be inapplicable to this Agreement.
4. The Secretary-General shall communicate the reservations and notifications made pursuant to this article to all States referred to in article 2 of this Agreement.

5. Any State which has made a declaration, a reservation or a notification under this article may withdraw it at any time by notification addressed to the Secretary-General.

6. Any reservation made in accordance with paragraph 2 or notified in accordance with paragraph 3 of this article

(a) modifies, for the Contracting Party which has made or notified the reservation, the provisions of the Agreement to which the reservation relates, to the extent of the reservation;

(b) modifies those provisions to the same extent for the other Contracting Parties in their relations with the Contracting Party which made or notified the reservation.

Article 12

In addition to the declarations, notifications and communications provided for in articles 6 and 11 of this Agreement, the Secretary-General shall notify the Contracting Parties and the other States referred to in article 2 of the following:

(a) signatures, ratifications and accessions under article 2;

(b) notifications and declarations under article 3;

(c) the dates of entry into force of this Agreement in accordance with article 4;

(d) the date of entry into force of amendments to this Agreement in accordance with article 6, paragraphs 2, 5 and 7;

(e) denunciations under article 7;

(f) the termination of this Agreement under article 8.

Article 13

After 30 April 1972 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies to all the States referred to in article 2 of this Agreement.

10.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this first day of May nineteen hundred and seventy-one, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

16

*European agreement
completing the convention on
road traffic.
Vienna 1968*

E/CONF.58/18/Rev.1
17/Rev.1
19

**КОНФЕРЕНЦИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ**

Состоялась в Вене, Австрия,
с 7 октября по 8 ноября 1968 года

**ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ
И ОТНОСЯЩИЕСЯ ДОКУМЕНТЫ**



**КОНФЕРЕНЦИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ**

Вена, 7 октября — 8 ноября 1968 года

Заключительный Акт
Конвенция о дорожном движении
Конвенция о дорожных знаках и сигналах



Нью-Йорк, 1969

E/CONF.56/16/Rev.1
17/Rev.1
19

**Издание Организации Объединенных
Наций**

В продаже под № R.69.VIII.1

Цена: 2,50 долл. США
(или эквивалент в другой валюте)

СОДЕРЖАНИЕ

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ И ОТНОСЯЩИЕСЯ ДОКУМЕНТЫ

	Стр.		Стр.
I			
Заключительный Акт Конференции Организации Объединенных Наций по дорожному движению	3	Статья 24 — Двери транспортных средств	21
II			
Конвенция о дорожном движении	9	Статья 25 — Автомагистраль и дороги подобного рода	21
Глава I. Общие положения		Статья 26 — Особые правила, касающиеся шестив и инвалидов	21
Статья 1 — Определения	9	Статья 27 — Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов	21
Статья 2 — Приложения к Конвенции	11	Статья 28 — Звуковые и световые сигналы	22
Статья 3 — Обязательства Договаривающихся сторон	11	Статья 29 — Рельсовые транспортные средства	22
Статья 4 — Дорожные знаки и сигналы	12	Статья 30 — Груз транспортных средств	22
Глава II. Правила дорожного движения		Статья 31 — Поведение водителя в случае дорожно-транспортного происшествия	23
Статья 5 — Значение дорожных знаков и сигналов	12	Статья 32 — Освещение: общие предписания	23
Статья 6 — Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение	13	Статья 33 — Освещение: условия использования огней, предусмотренных в приложении 5	24
Статья 7 — Общие правила	13	Статья 34 — Отступления	25
Статья 8 — Водители	13		
Статья 9 — Стада животных	13	Глава III. Условия допуска к международному движению автомобилей и прицепов	
Статья 10 — Расположение на проезжей части	13	Статья 35 — Регистрация	25
Статья 11 — Обгон и движение в рядах	14	Статья 36 — Регистрационный номер	26
Статья 12 — Встречный разъезд	15	Статья 37 — Отличительный знак государства регистрации	26
Статья 13 — Скорость и дистанция	16	Статья 38 — Оознавательные знаки	26
Статья 14 — Общие предписания, касающиеся маневров	16	Статья 39 — Технические предписания	26
Статья 15 — Особые предписания, касающиеся транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта	17	Статья 40 — Переходное положение	26
Статья 16 — Изменения направления движения	17	Глава IV. Водители автомобилей	
Статья 17 — Замедление движения	17	Статья 41 — Действительность водительских удостоверений	27
Статья 18 — Перекрестки и обязанность уступить дорогу	17	Статья 42 — Приостановление действия водительских удостоверений	27
Статья 19 — Железнодорожные перевозки	18	Статья 43 — Переходное положение	28
Статья 20 — Предписания, касающиеся пешеходов	18	Глава V. Условия допуска велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем к международному движению	
Статья 21 — Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам	19	Статья 44	28
Статья 22 — Островки безопасности	19	Глава VI. Заключительные положения	
Статья 23 — Остановка и стоянка	20		

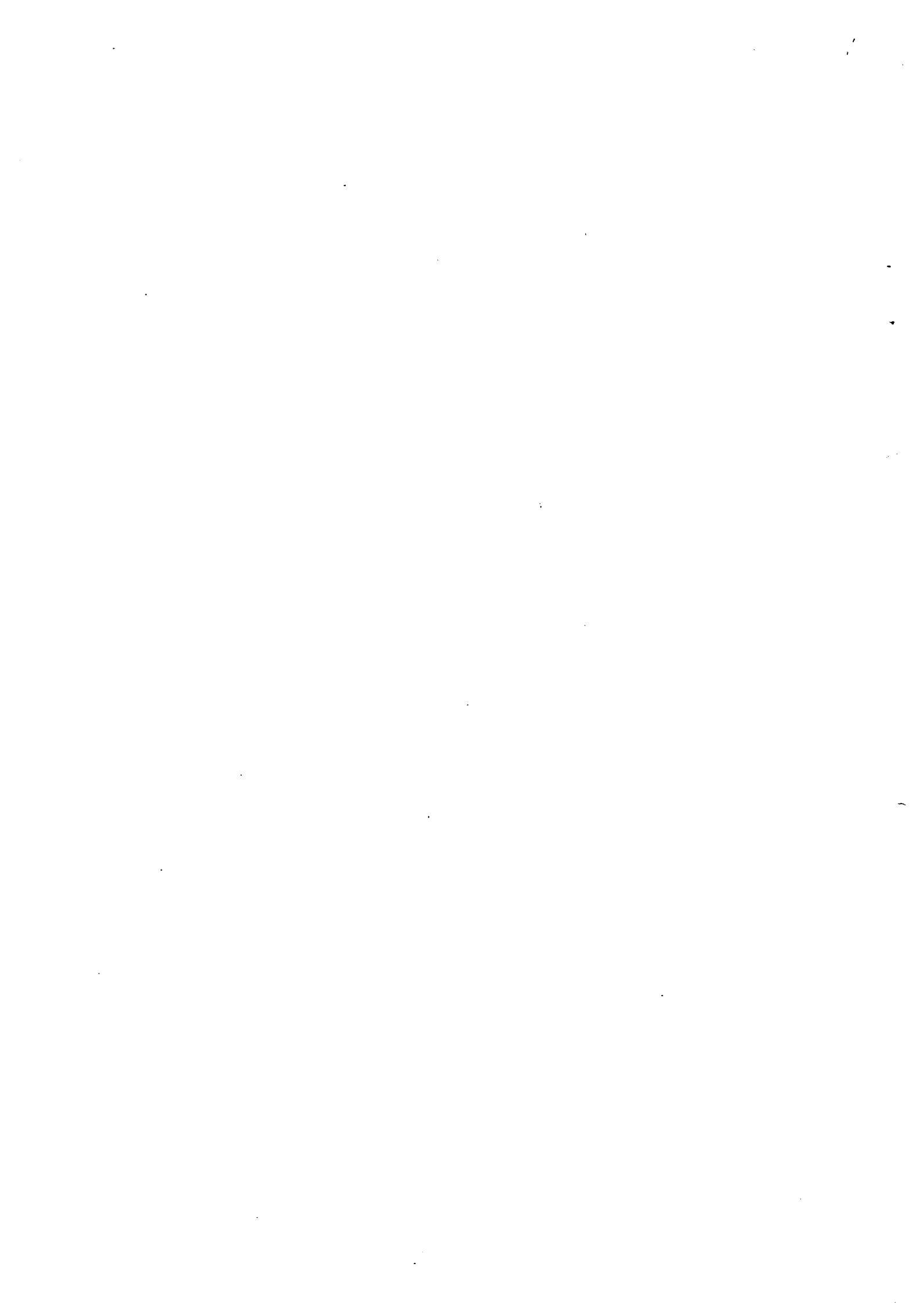
	Стр.		Стр.
Статья 45	28		
Статья 46	29		
Статья 47	29		
Статья 48	29		
Статья 49	29		
Статья 50	30		
Статья 51	30		
Статья 52	30		
Статья 53	31		
Статья 54	31		
Статья 55	31		
Статья 56	31		
<i>Приложение 1.</i> Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобили и прицепы	33		
<i>Приложение 2.</i> Регистрационный номер автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении	33		
<i>Приложение 3.</i> Отличительный знак автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении	34		
<i>Приложение 4.</i> Опознавательные знаки автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении	34		
<i>Приложение 5.</i> Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов	34		
Глава I — Торможение	34		
А. Торможение автомобилей, иных, чем мотоциклы	34		
В. Торможение прицепов	35		
С. Торможение составов транспортных средств	35		
D. Торможение мотоциклов	35		
Глава II — Огни и светоотражающие приспособления	35		
Глава III — Другие предписания	37		
Глава IV — Отступления от правил	38		
Глава V — Переходные положения	39		
Добавление	39		
<i>Приложение 6.</i> Национальное водительское удостоверение	39		
<i>Приложение 7.</i> Международное водительское удостоверение	41		
III			
Конвенция о дорожных знаках и сигналах			
Глава I. Общие положения			
Статья 1 — Определение	47		
Статья 2 — Приложения к Конвенции	48		
Статья 3 — Обязанности Договаривающихся сторон	49		
Статья 4	49		
Глава II. Дорожные знаки и сигналы			
Статья 5	49		
Статья 6	50		
Статья 7	50		
Статья 8	50		
<i>Предупреждающие знаки</i>			
Статья 9	51		
		<i>Знаки, означающие обязательное предписание, за исключением знаков, относящихся к остановке или стоянке</i>	
		Статья 10 — Знаки преимущественного права проезда	52
		Статья 11 — Запрещающие и ограничивающие знаки	52
		Статья 12 — Предписывающие знаки	52
		Статья 13 — Общие предписания, относящиеся к сигнальным знакам, описанным в приложении 4 к настоящей Конвенции	53
		<i>Указательные знаки, за исключением знаков, относящихся к стоянке</i>	
		Статья 14	53
		Статья 15 — Предварительные указатели направлений	53
		Статья 16 — Указатели направлений	53
		Статья 17 — Маршрутные марки	53
		Статья 18 — Указатели наименований	53
		Статья 19 — Подтверждающие знаки	54
		Статья 20 — Знаки на пешеходных переходах	54
		Статья 21 — Общие предписания, касающиеся различных указательных знаков	54
		<i>Знаки, относящиеся к остановке и стоянке</i>	
		Статья 22	54
	Глава III. Световые дорожные сигналы		
	Статья 23 — Сигналы, предназначенные для регулирования движения транспортных средств		54
	Статья 24 — Сигналы, предназначенные только для пешеходов		56
	Глава IV. Разметка дорог		
	Статья 25		56
	Статья 26		56
	Статья 27		57
	Статья 28		57
	Статья 29		57
	Статья 30		58
	Глава V. Прочие дорожные знаки и сигналы		
	Статья 31 — Сигнализация ремонтных работ		58
	Статья 32 — Разметка с помощью огней или светоотражающих приспособлений		58
	<i>Железнодорожные переезды</i>		
	Статья 33		58
	Статья 34		58
	Статья 35		59
	Статья 36		59
	Глава VI. Заключительные положения		
	Статья 37		60
	Статья 38		60
	Статья 39		60
	Статья 40		60
	Статья 41		60

	Стр.		Стр.
Статья 42	61	Раздел В — Знаки, устанавливаемые в непосредственной близости от железнодорожных переездов	67
Статья 43	61		
Статья 44	61	Раздел С — Дополнительные знаки, устанавливаемые вблизи от железнодорожных переездов	67
Статья 45	62		
Статья 46	62		
Статья 47	62		
Статья 48	62		
Приложение 1. Предупреждающие знаки, за исключением знаков, устанавливаемых вблизи от перекрестков или железнодорожных переездов	64	Приложение 4. Знаки, означающие обязательное предписание, за исключением знаков, относящихся к преимущественному праву проезда, остановке и стоянке	67
Раздел А — Образцы предупреждающих знаков	64	Раздел А — Запрещающие или ограничивающие знаки	67
Раздел В — Обозначения предупреждающих знаков и предписания относительно использования этих знаков	64	1. Характеристики знаков и обозначений	67
1. Опасный поворот или опасные повороты	64	2. Описание знаков	67
2. Крутой спуск	64	Раздел В — Предписывающие знаки	69
3. Крутой подъем	64	1. Общие характеристики знаков и обозначений	69
4. Сужение дороги	64	2. Описание знаков	69
5. Разводной мост	64	Приложение 5. Указательные знаки, за исключением знаков, относящихся к стоянке	69
6. Выезд на набережную или на берег	65	Раздел А — Предварительные указатели направлений	70
7. Неровная дорога	65	1. Общий случай	70
8. Скользящая дорога	65	2. Особые случаи	70
9. Выброс гравия	65	Раздел В — Указатели направлений	70
10. Падение камней	65	Раздел С — Указатели наименований	70
11. Пешеходный переход	65	Раздел D — Подтверждающие знаки	70
12. Дети	65	Раздел E — Пешеходный переход	70
13. Выезд велосипедистов	65	Раздел F — Другие знаки, дающие водителям транспортных средств полезные указания	70
14. Место прогона скота и появления других животных	65	1. Знак «БОЛЬНИЦА»	70
15. Ремонтные работы	65	2. Знак «ДОРОГА С ОДНОСТОРОННИМ ДВИЖЕНИЕМ»	70
16. Световая сигнализация	65	3. Знак «ДОРОГА ВЕДЕТ В ТУПИК»	70
17. Взлетно-посадочная полоса	65	4. Знаки, предупреждающие о въезде на автомагистраль или о выезде с автомагистрали	70
18. Боковой ветер	65	5. Знаки, предупреждающие о въезде на дорогу, на которой действуют правила движения, применимые к автомагистралям, или о выезде с такой дороги	70
19. Двустороннее движение	65	6. Знаки, обозначающие автобусную или трамвайную остановку	70
20. Прочие опасности	65	7. Знак «ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДОРОГИ»	70
Приложение 2. Знаки, регулирующие преимущественное право проезда на перекрестках, предупреждающие знаки, устанавливаемые вблизи от перекрестков, и знаки, регулирующие преимущественное право проезда на узких участках дорог	66	Раздел G — Знаки, обозначающие объекты, которые могут быть полезны для пользователей дороги	71
Раздел А — Знаки, регулирующие преимущественное право проезда на перекрестках	66	1. Характеристики знаков и обозначений раздела	71
1. Знак «ПЕРЕСЕЧЕНИЕ С ГЛАВНОЙ ДОРОГОЙ»	66	2. Описание обозначений	71
2. Знак «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН»	66	Приложение 6. Знаки, относящиеся к остановке и стоянке	71
3. Знак «ГЛАВНАЯ ДОРОГА»	66	Раздел А — Знаки, запрещающие или ограничивающие остановку или стоянку	71
4. Знак «КОНЕЦ ГЛАВНОЙ ДОРОГИ»	66	Общие характеристики знаков и обозначений	71
Раздел В — Предупреждающие знаки, устанавливаемые вблизи от перекрестков	66	Описание знаков	71
1. Знаки	66	Раздел В — Знаки, дающие полезные указания, относящиеся к стоянке	72
2. Обозначения	66	1. Знак «МЕСТО СТОЯНКИ»	72
Раздел С — Знаки, регулирующие преимущественное право проезда на узких участках дорог	66	2. Знак, указывающий выезд из зоны ограниченной стоянки	72
1. Знак, предоставляющий приоритет встречному транспорту	66		
2. Знак, предоставляющий приоритет по отношению к встречному транспорту	67		
Приложение 3. Знаки, относящиеся к железнодорожным переездам	67		
Раздел А — Предупреждающие знаки	67		

	Стр.		Стр.
Приложение 7. Дополнительные таблички	72	С — Линии, обозначающие место, где водители обязаны уступать дорогу	74
Приложение 8. Разметка дорог	72	D — Пешеходные переходы	74
Глава I — Общие положения	72	E — Перезеды для велосипедистов	74
Глава II — Продольная разметка	72	Глава IV — Другие виды разметки	74
А — Размеры обозначений	72	А — Стрелы	74
В — Обозначение полос движения	72	В — Параллельные косые линии	74
С — Обозначение особых случаев	73	С — Надписи	74
D — Граничные линии, обозначающие границы проезжей части дороги	74	D — Обозначения, касающиеся остановки и стоянки	75
E — Обозначение препятствий	74	E — Разметка на проезжей части дороги и на примыкающих к ней сооружениях	75
F — Линии поворота	74	Приложение 9. Цветное изображение сигнальных знаков, обозначений и табличек, о которых идет речь в приложениях 1—7	95
Глава III — Поперечная разметка	74		
А — Общие положения	74		
В — Стоп-линии	74		

КОНФЕРЕНЦИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ



ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ

1. Конференция Организации Объединенных Наций по дорожному движению была созвана Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций в соответствии с резолюциями 1129 (XLI) и 1203 (XLII), принятыми Экономическим и Социальным Советом 27 июля 1966 года и 26 мая 1967 года. Ниже приводятся тексты этих резолюций:

Резолюция 1129 (XLI)

«Экономический и Социальный Совет,

ссылаясь на свои резолюции 967 (XXXVI) от 25 июля 1963 года, 1034 (XXXVII) от 14 августа 1964 года и 1082 В (XXXIX) от 30 июля 1965 года о пересмотре Конвенции 1949 года о дорожном движении и Протокола о дорожных знаках и сигналах,

считая, в соответствии с мнением, выраженным уже в его резолюциях 1034 (XXXVII) и 1082 В (XXXIX), что Конвенция 1949 года о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах от 1949 года должны быть изменены и дополнены с целью облегчения дорожного движения,

принимая к сведению доклад Генерального Секретаря, в частности его пункт 6, учитывая содержание своей резолюции 1082 В (XXXIX),

принимая к сведению приглашение правительства Австрии,

1. *постановляет, что международной конференции, которая будет созвана, надлежит решить вопрос о том, следует ли разработать более одного акта взамен Конвенции и Протокола от 1949 года и должны ли некоторые положения, относящиеся к дорожным знакам и сигналам, иметь обязательный характер или же лишь войти в рекомендуемую практику;*

2. *постановляет, что к участию в Конференции будут приглашены все государства — члены Организации Объединенных Наций, специализированных учреждений и Международного агентства по атомной энергии, а также, с правом совещательного голоса, специализированные учреждения и в качестве наблюдателей заинтересованные межправительственные организации и заинтересованные неправительственные организации, имеющие консультативный статус при Совете;*

3. *постановляет далее, что эта Конференция созывается на период не более 25 рабочих дней в Вене в марте 1968 года, причем день созыва будет определен Генеральным Секретарем по согласованию с правительством Австрии;*

4. *предлагает Генеральному Секретарю подготовить и распространить в качестве документов Конференции:*

a) *проект конвенции о дорожном движении,*

b) *проект конвенции о дорожных знаках и сигналах, основанный на ранее составленных проектах, с учетом поправок, предложенных региональными экономическими комиссиями,*

c) *замечания по этим проектам конвенций, в которых будут:*

i) *ясно указаны любые существенные различия между новыми и ранее разосланными текстами,*

ii) *воспроизведены те поправки, предложенные региональными экономическими комиссиями, которые не были включены в новые тексты;*

5. *предлагает далее Генеральному Секретарю:*

a) *при рассылке новых проектов конвенции просить:*

i) *правительства государств, которые будут приглашены на Конференцию, направить ему, не позднее чем за 4 месяца до открытия Конференции, поправки к этим проектам, которые они пожелают внести,*

ii) *специализированные учреждения и межправительственные и неправительственные организации, которые будут приглашены на Конференцию, направить ему в течение того же срока предложения о внесении поправок в технические положения новых проектов конвенций, которые они сочтут необходимыми представить,*

b) *разослать поправки и предложения, полученные в соответствии с приведенным выше подпунктом a «i» и «ii», не позднее чем за два месяца до открытия Конференции,*

c) *принять другие необходимые меры для созыва Конференции, включая подготовку и рас-*

сылку проекта предварительных правил процедуры для Конференции и прочих требуемых документов».

Резолюция 1203 (XLII)

«Экономический и Социальный Совет,

ссылаясь на свою резолюцию 1129 (XLI) от 26 июля 1966 года относительно мер по созыву международной конференции для замены Конвенции о дорожном движении и Протокола о дорожных знаках и сигналах, подписанных в Женеве 19 сентября 1949 года,

принимая к сведению доклад Генерального Секретаря от 16 марта 1967 года, измененный его запиской от 3 апреля 1967 года,

постановляет, что период созыва конференции, указанный в резолюции 1129 (XLI), должен быть изменен следующим образом:

а) в пункте 3 упомянутой резолюции опустить слова, следующие за словами «в Вене», за исключением слов «не более 25 рабочих дней», и включить слова «с 30 сентября по 1 ноября 1968 года»;

б) в подпункте а пункта 5 заменить слова «четыре месяца» словами «шесть месяцев» и в подпункте б того же пункта заменить слова «два месяца» словами «три месяца».

2. Сроки, предусмотренные в вышеуказанной резолюции для работы Конференции, были изменены по просьбе приглашающего правительства; Конференция по дорожному движению состоялась с 7 октября по 8 ноября 1968 года.

Делегации, участвовавшие в работе Конференции, представляли правительства следующих государств:

Австралии	Индонезии
Австрии	Ирана
Алжира	Испании
Аргентины	Италии
Афганистана	Канады
Белорусской Советской Социалистической Республики	Кении
Бельгии	Кипра
Болгарии	Китая
Бразилии	Коста-Рики
Ватикана	Кувейта
Венгрии	Либерии
Венесуэлы	Ливии
Габона	Люксембурга
Ганы	Малайзии
Греции	Мали
Дании	Мексике
Доминиканской Республики	Монако
Израиля	Нигерии
Индии	Нидерландов
	Норвегии
	Объединенной Арабской Республики

Перу	Турции
Польши	Украинской Советской Социалистической Республики
Португалии	Федеративной Республики Германии
Республики Кореи	Филиппин
Румынии	Финляндии
Сан-Марино	Франции
Саудовской Аравии	Центральноафриканской Республики
Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии	Чехословакии
Соединенных Штатов Америки	Чили
Союза Советских Социалистических Республик	Швейцарии
Судана	Швеции
Таиланда	Эквадора
	Югославии
	Японии

Правительства следующих государств были представлены на Конференции наблюдателями:

Боливии
Гватемалы
Колумбии
Кубы
Никарагуа

Всемирная организация здравоохранения, Международная организация труда и Международное агентство по атомной энергии были представлены на Конференции с правом совещательного голоса.

Следующие организации были представлены на Конференции наблюдателями:

А — Межправительственные организации

Европейская конференция министров транспорта
Европейский совет
Комиссия европейских сообществ
Лига арабских государств
Международный институт по унификации частного права
Организация сотрудничества железных дорог
Северный совет

В — Неправительственные организации

Всемирная туристическая и автомобильная организация
Всемирная федерация профсоюзов
Европейский комитет по страхованию
Международная ассоциация по предупреждению дорожно-транспортных происшествий
Международная дорожная федерация
Международная комиссия по освещению
Международная конфедерация свободных профсоюзов
Международная конфедерация христианских профсоюзов
Международная организация по стандартизации
Международная организация уголовной полиции
Международная торговая палата
Международная федерация высших полицейских чинов

Международный союз автомобильного транспорта
Международный союз железных дорог
Международный союз официальных туристских организаций
Международный союз по общественному транспорту
Лига обществ Красного Креста
Постоянное международное бюро мотоцикlostроения
Постоянное международное бюро предпринимателей автомобильной промышленности.

3. Конференции был представлен проект Конвенции о дорожном движении и проект Конвенции о дорожных знаках и сигналах, подготовленные Генеральным Секретарем, которые послужили основой для дискуссии¹.

4. Учитывая решения, содержащиеся в кратких отчетах о пленарных заседаниях и в кратких отчетах о решениях, принятых главными комитетами, Конференция выработала и открыла для подписания Конвенцию о дорожном движении и Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

¹ Документы E/CONF.56/1 и Add.1 и E/CONF.56/3 и Add.1.

5. Кроме того, Конференция приняла без голосования, на основе единодушного одобрения следующую резолюцию, озаглавленную «Выражение признательности правительству и народу Австрийской Республики»:

«Конференция Организации Объединенных Наций по дорожному движению по случаю окончания своей работы в Вене 7 ноября 1968 года выражает глубокую признательность народу и правительству Австрии, а также населению города Вены за радушное гостеприимство, оказанное ими всем делегатам Конференции».

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся представители подписали настоящий Заключительный акт.

СОСТАВЛЕНО в Вене в одном подлинном экземпляре, английский, испанский, китайский, русский и французский тексты которого являются равно аутентичными, восьмого ноября тысяча девятьсот шестьдесят восьмого года. Подлинник передается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем правительствам, приглашенным к участию в Конференции.

ЗА АВСТРАЛИЮ
ДЖОН ПЕРМЕЗЕЛЬ

ЗА АВСТРИЮ
КУРТ ВАЛЬДХЕЙМ
ОТТО МИТТЕРЕР

ЗА АЛЖИР

ЗА АРГЕНТИНУ
КАРЛОС ОРТИЗ ДЕ РОЗАС

ЗА АФГАНИСТАН
СААДУЛЛА ЮСУФИ

ЗА БЕЛОРУССКУЮ СОВЕТСКУЮ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ РЕСПУБЛИКУ
АНДРЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ
ЗУБОВИЧ

ЗА БЕЛЬГИЮ
ГЕОРГЕС ПУТТЕВИЛС

ЗА БОЛГАРИЮ
ДЕМИР БОРАЧЕВ

ЗА БРАЗИЛИЮ
СИЛЬВИО КАРЛОС
ДИНИЗ БОРГЕС

ЗА ВАТИКАН

ЗА ВЕНГРИЮ
ЛАСЛО ФЕЛЬДВАРИ

ЗА ВЕНЕСУЭЛУ
ФРАНСИСКО АЗПУРА
ЭСПИНОЗА

ЗА ГАБОН

ЗА ГАНУ
ЖОНАТАН В. ДЕКЕР

ЗА ГРЕЦИЮ
ОДИССЕУС
Н. ПАПАДАКИС

ЗА ДАНИЮ
КРИСТИАН ФРОСИГ
ОГЕ АНДЕРСЕН

ЗА ДОМИНИКАНСКУЮ РЕСПУБЛИКУ
ТЕОДОР ШМИДТ

ЗА ИЗРАИЛЬ
ЭЗРА КАММА
ЯКОБ ФРИШЕР

ЗА ИНДИЮ

ЗА ИНДОНЕЗИЮ
ЮНУС ПОХАН

ЗА ИРАН
АСЛАН АФШАР

ЗА ИСПАНИЮ
ХОАКИН БУКСО-ДУЛЬСЕ

ЗА ИТАЛИЮ
ЛИОНЕЛЛО КОЗЗИ

ЗА КАНАДУ
ГИЛЛЕС СИКОТТЕ

ЗА КЕНИЮ
ШАШИКАНТ КАНТИХАЛ
РАВАЛ

ЗА КИПР
ДИНОС НИКОЛАУ
АФАМИС

ЗА КИТАЙ
ЧЖЭН БАО-НАНЬ

ЗА КОРЕЙСКУЮ РЕСПУБЛИКУ
ТОНГ УН ПАК

ЗА КОСТА-РИКУ
ФРАНЦ ЮЗ. ХАСЛИНГЕР

ЗА КУВЕИТ
МОХАММЕД СААД КАДР

ЗА ЛИБЕРИЮ
ТИЛМОН ГАРДИНЕР

ЗА ЛИВАН

ЗА ЛИВНИЮ
АБДУЛЛА ГИБРИЛ
САЛАХ

ЗА ЛЮКСЕМБУРГ
РЕНЕ ЛОЖЕЛАН

ЗА МАЛАЙЗИЮ
АБДУЛ ФАТАХ БИН
ЗАКАРИА

ЗА МАЛИ
МАХАМАР МАИГА

ЗА МАРОККО

ЗА МЕКСИКУ
Г. МОРАЛЕС ГАРЗА

ЗА МОНАКО

ЗА НИГЕРИЮ
ЭТМИН ИНИАНГ

ЗА НИДЕРЛАНДЫ
ИОХАН КАУФМАН
АЦРИАН Х. РЕЙНБЕРГ

- ЗА НОРВЕГИЮ
РОЛЬФ НОРМАНН
ТОРГЕРСЕН
- ЗА ОБЪЕДИНЕННУЮ АРАБСКУЮ
РЕСПУБЛИКУ
МАХМУД ИОНИС ЭЛЬ-
АНСАРИ
ЮССЕФ ЭЗЗЕЛЬДИНЕ
- ЗА ПЕРУ
ЭНРИКЕ ЛАФОССЕ
- ЗА ПОЛЬШУ
ЮЗЕФ ВОЙЦЕХОВСКИИ
- ЗА ПОРТУГАЛИЮ
АРМАНДО ДЕ ПАУЛА
КОЭЛХО
МАРИО ХОСЕ ДЕ АБРЕУ
Е СИЛЬВА
- ЗА РУМЫНИЮ
ВИКТОР МАТЕЕВИЧ
- ЗА САН-МАРИНО
ВИЛЬГЕЛЬМ МЮЛЛЕР-
ФЕМБЕК
- ЗА САУДОВСКУЮ АРАВИЮ
АБДУЛ МУНЕМ БАС
- ЗА СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО
ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕ-
ВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ
ДЖЕЙМС РИЧАРД МАДЖ
- ЗА СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕ-
РИКИ
ВИЛЬЯМ Ж. СТИБРАВИ
ЧАРЛЬЗ В. ПРИСК
ХЕНРИ Х. КЕЛЛИ
- ЗА СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИ-
СТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК
БОРИС ТИХОЛОВИЧ
ШУМИЛИН
- ЗА СУДАН
АЛИ ЯСИН
- ЗА ТАИЛАНД
МАНУ АМАТАЯКУЛ
- ЗА ТУРЦИЮ
ГЮЛЬТЕКИН ТОПСАН
- ЗА УКРАИНСКУЮ СОВЕТСКУЮ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ РЕСПУ-
БЛИКУ
- ЗА ФЕДЕРАТИВНУЮ РЕСПУБ-
ЛИКУ ГЕРМАНИИ
ОТТО ЛИНДЕР
- ЗА ФИЛИППИНЫ
БАЛЬТАЗАР АКУИНО
РОМЕО ФЛОРЕС ЭДУ
- ЗА ФИНЛЯНДИЮ
ЭНСИО ХЕЛАНИЕМИ
- ЗА ФРАНЦИЮ
ЖАН ГАБАРРА
- ЗА ЦЕНТРАЛЬНОАФРИКАНСКУЮ
РЕСПУБЛИКУ
- ЗА ЧЕХОСЛОВАКИЮ
ЮЗЕФ ДЫКАСТ
- ЗА ЧИЛИ
МИГУЭЛЬ СЕРРАНО
- ЗА ШВЕЙЦАРИЮ
ОСКАР ШЮРЧ
- ЗА ШВЕЦИЮ
БЕРТИЛ Г. ХОЛМКУНСТ
- ЗА ЭКВАДОР
АРСЕНИО ЛАРКО ДИАС
- ЗА ЮГОСЛАВИЮ
ЛАЗАР МОЖСОВ
- ЗА ЯПОНИЮ
КИНЬЯ НИИСЭКИ

Председатель Конференции
А. БУЦЦИ КУАТТРИНИ

Исполнительный Секретарь
Ф. Д. МЭССОН

КОНФЕРЕНЦИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ

КОНВЕНЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ



КОНВЕНЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

Договаривающиеся стороны,

желая облегчить международное дорожное движение и повысить безопасность на дорогах путем принятия единообразных правил движения, *согласились* о нижеследующем:

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ I

Определения

При применении положений настоящей Конвенции нижеследующие термины имеют то значение, которое придается им в настоящей статье:

a) термин «национальное законодательство» Договаривающейся стороны означает совокупность национальных или местных законов и правил, действующих на территории этой Договаривающейся стороны;

b) транспортное средство считается находящимся в «международном движении» по территории какого-либо государства, если оно:

- i) принадлежит физическому или юридическому лицу, имеющему обычное местожительство вне этого государства;
- ii) не зарегистрировано в этом государстве;
- iii) временно ввезено в него;

однако каждая Договаривающаяся сторона вправе не считать находящимся в «международном движении» любое транспортное средство, которое оставалось на ее территории более одного года без значительного перерыва, продолжительность которого может устанавливаться этой Договаривающейся стороной.

Состав транспортных средств считается находящимся в «международном движении», если по крайней мере одно из транспортных средств состава отвечает этому определению;

c) термин «населенный пункт» означает застроенную территорию, въезды на которую и выезды с которой специально обозначены соответствующими знаками или которая каким-либо иным образом определена в национальном законодательстве;

d) термин «дорога» означает всю полосу отвода любой дороги или улицы, открытой для движения;

e) термин «проезжая часть дороги» означает часть дороги, обычно используемую для движения транспортных средств; дорога может иметь несколько проезжих частей, четко разграниченных, в частности разделительной полосой, или находящихся на различных уровнях;

f) на проезжей части, где крайняя полоса или крайние полосы движения или велодорожки предназначены для движения определенных транспортных средств, термин «край проезжей части» означает для других пользователей дороги край остальной части дороги;

g) термин «полоса движения» означает любую из продольных полос, на которые может быть разделена проезжая часть дороги, обозначенных или не обозначенных посредством продольной разметки, но имеющих ширину, достаточную для движения в один ряд автомобилей, мотоциклов;

h) термин «перекресток» означает любое пересечение на одном уровне, соединение или разветвление дорог, включая территорию, образуемую такими пересечениями, соединениями или разветвлениями;

i) термин «железнодорожный переезд» означает любое пересечение на одном уровне дороги с железнодорожными или трамвайными путями, имеющими независимое полотно;

j) термин «автомагистраль» означает дорогу, специально построенную и предназначенную для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и которая,

- i) за исключением отдельных мест или во временном порядке, имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или, в исключительных случаях, другими средствами;
- ii) не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;
- iii) специально обозначена в качестве автомагистрали;

к) транспортное средство считается:

- i) «остановленным», если оно приведено в неподвижное состояние на период времени, необходимый либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов;
- ii) «находящимся на стоянке», если оно приведено в неподвижное состояние по причине, иной, чем необходимость избежать столкновения с другим пользователем дороги или с каким-либо препятствием или выполнить предписания правил движения, и если его остановка не ограничивается временем, необходимым либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов.

Однако Договаривающиеся стороны могут считать «остановленными» транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше, в подпункте ii, если длительность этого состояния не превышает предела времени, установленного национальным законодательством, и могут считать «находящимися на стоянке» транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше, в подпункте i, если длительность этого состояния превышает предел времени, установленный национальным законодательством;

l) термин «велосипед» означает любое транспортное средство, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение исключительно мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности с помощью педалей или рукояток;

m) термин «велосипед с подвесным двигателем» означает любое двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим 50 см³ (3,05 куб. дюйма), и максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/час (30 миль/час); однако Договаривающиеся стороны могут не считать велосипедами с подвесным двигателем в соответствии со своим национальным законодательством те транспортные средства, которые не имеют характеристик велосипедов в отношении возможностей их использования, в частности возможности приведения их в движение с помощью педалей, или которые по своей максимальной конструктивной скорости, весу или некоторым характеристикам двигателя превышают установленные пределы. Ни одно положение настоящего определения не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам полностью приравнивать велосипеды с подвесным двигателем к велосипедам при применении предписаний своих национальных законодательств, касающихся дорожного движения;

n) термин «мотоцикл» означает любое двухколесное транспортное средство с коляской или без нее, имеющее двигатель. Договаривающиеся

стороны могут в своем национальном законодательстве приравнивать к мотоциклам трехколесные транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг (900 фунтов). Термин «мотоцикл» не включает велосипеды с подвесным двигателем, однако Договаривающиеся стороны могут при условии, что они сделают соответствующее заявление согласно пункту 2 статьи 54 настоящей Конвенции, приравнивать велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам при применении настоящей Конвенции;

o) термин «механическое транспортное средство» означает любое самоходное дорожное транспортное средство, за исключением велосипедов с подвесным двигателем, на территории Договаривающихся сторон, которые не приравнивают их к мотоциклам, и за исключением рельсовых транспортных средств;

p) термин «автомобиль» означает механическое транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов. Этот термин охватывает троллейбусы, то есть нерельсовые транспортные средства, соединенные с электрическим проводом; он не охватывает такие транспортные средства, как сельскохозяйственные тракторы, использование которых для перевозки людей или грузов по дорогам или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов, является лишь вспомогательной функцией;

q) термин «прицеп» означает любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки механическим транспортным средством; этот термин охватывает также полуприцепы;

r) термин «полуприцеп» означает любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что часть его опирается на автомобиль, и последний несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза;

s) термин «легкий прицеп» означает всякий прицеп, разрешенный максимальный вес которого не превышает 750 кг (1650 фунтов);

t) термин «состав транспортных средств» означает сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

u) термин «транспортное средство с полуприцепом» означает состав из автомобиля и сцепленного с ним полуприцепа;

v) термин «водитель» («погонщик») означает всякое лицо, управляющее транспортным средством, автомобилем и т. д. (включая велосипеды) или ведущее по дорогам скот, стада, упряжных, вьючных или верховых животных;

ω) термин «разрешенный максимальный вес» означает максимальный вес груженого транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;

х) термин «вес без нагрузки» означает вес транспортного средства без экипажа, пассажиров и груза, но с полным запасом топлива и необходимым комплектом инструмента;

у) термин «вес с нагрузкой» означает фактический вес груженого транспортного средства, экипажа и пассажиров;

з) термины «направление движения» и «ответствующий направлению движения» означают правую сторону, если в соответствии с национальным законодательством водитель транспортного средства должен при встрече с другим транспортным средством пропустить его слева; в противном случае эти термины означают левую сторону;

аа) предписание для водителя «уступить дорогу» другим транспортным средствам означает, что водитель не должен продолжать или возобновлять движение или осуществлять маневр, если это может вынудить водителей других транспортных средств внезапно изменить направление движения или скорость.

СТАТЬЯ 2

Приложения к Конвенции

Нижеследующие приложения к настоящей Конвенции являются ее неотъемлемой частью:

приложение 1: Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобилей и прицепы;

приложение 2: Регистрационный номер автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении;

приложение 3: Отличительный знак автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении;

приложение 4: Оповестительные знаки автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении;

приложение 5: Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов;

приложение 6: Национальное водительское удостоверение;

приложение 7: Международное водительское удостоверение.

СТАТЬЯ 3

Обязательства Договаривающихся сторон

1. а) Договаривающиеся стороны принимают соответствующие меры к тому, чтобы дейст-

ствующие на их территории правила дорожного движения по своему существу соответствовали положениям главы II настоящей Конвенции. При условии, что эти правила ни в каком отношении не противоречат упомянутым положениям:

i) эти правила могут не включать те положения, которые относятся к случаям, не имеющим места на территории данной Договаривающейся стороны;

ii) эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в главе II.

б) Положения настоящего пункта не обязывают Договаривающиеся стороны предусматривать санкции за любое нарушение положений главы II, которые они включили в свои правила дорожного движения.

2. а) Договаривающиеся стороны принимают также надлежащие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила, касающиеся технических условий, которым должны отвечать автомобили и прицепы, соответствовали положениям приложения 5 к настоящей Конвенции; эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в приложении 5, при условии, что эти положения не будут ни в каком отношении противоречить принципам безопасности, определяющим положения приложения 5. Они также принимают надлежащие меры к тому, чтобы находящиеся в международном движении автомобили и прицепы, зарегистрированные на их территории, соответствовали положениям приложения 5 настоящей Конвенции.

б) Что касается действующих на территории Договаривающихся сторон правил, то положения настоящего пункта не предписывают этим сторонам каких-либо обязательств в отношении технических условий, которым должны отвечать механические транспортные средства, не являющиеся автомобилями применительно к настоящей Конвенции.

3. С учетом отступлений, предусмотренных в приложении I к настоящей Конвенции, Договаривающиеся стороны обязуются допускать к международному движению по своей территории автомобили и прицепы, которые отвечают требованиям, предусмотренным в главе III настоящей Конвенции, и водители которых отвечают требованиям главы IV; Договаривающиеся стороны обязуются также признавать свидетельства о регистрации, выдаваемые в соответствии с положениями главы III, как удостоверяющие, если не будет доказано обратное, что транспортные средства, на которые они выданы, отвечают условиям, предусмотренным в указанной главе III.

4. Меры, которые Договаривающиеся стороны приняли или примут либо в одностороннем порядке, либо путем подписания двусторонних или многосторонних соглашений с целью допущения на их территории к международному движению

автомобилей и прицепов, не удовлетворяющих всем условиям, указанным в главе III настоящей Конвенции, и признания, помимо случаев, предусмотренных в главе IV, действительности на их территории водительских удостоверений, выданных какой-либо другой Договаривающейся стороной, считаются соответствующими целям настоящей Конвенции.

5. Договаривающиеся стороны обязуются допускать к международному движению по своей территории велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, которые отвечают техническим условиям, предусмотренным в главе V настоящей Конвенции, и водители которых имеют обычное местожительство на территории другой Договаривающейся стороны. Ни одна Договаривающаяся сторона не может требовать наличия водительского удостоверения у водителей велосипедов или велосипедов с подвесным двигателем, находящихся в международном движении; однако те Договаривающиеся стороны, которые в соответствии с положениями пункта 2 статьи 54 настоящей Конвенции сделают заявление относительно приравнивания к мотоциклам велосипедов с подвесным двигателем, могут требовать наличия водительского удостоверения у водителей велосипедов с подвесным двигателем, находящихся в международном движении.

6. Каждая Договаривающаяся сторона обязуется сообщать любой Договаривающейся стороне по ее просьбе информацию, позволяющую установить лицо, на имя которого автомобиль или сцепленный с автомобилем прицеп зарегистрирован на ее территории, если в представленной просьбе указано, что это транспортное средство причастно к дорожно-транспортному происшествию, имевшему место на территории Договаривающейся стороны, которая обратилась с такой просьбой.

7. Считаются соответствующими целям настоящей Конвенции меры, которые приняли или примут Договаривающиеся стороны либо в одностороннем порядке, либо путем заключения двусторонних или многосторонних соглашений в целях облегчения международного движения путем упрощения таможенных, полицейских, санитарных или иных подобного рода формальностей, а также меры, направленные на то, чтобы привести в соответствие компетенцию и часы работы таможенных отделений и постов на одном и том же пограничном пункте.

8. Положения пунктов 3, 5 и 7 настоящей статьи не препятствуют использованию каждой Договаривающейся стороной своего права подчинять ее территории автомобилей, прицепов, велосипедов с подвесным двигателем и велосипедов, а также их водителей и пассажиров своим правилам коммерческих перевозок пассажиров и грузов, своим правилам в области страхования от

гражданской ответственности водителей и своим таможенным правилам, а также вообще своим предписаниям в областях, не относящихся к дорожному движению.

СТАТЬЯ 4

Дорожные знаки и сигналы

Договаривающиеся стороны настоящей Конвенции, не являющиеся Договаривающимися сторонами Конвенции о дорожных знаках и сигналах, открытой для подписания в Вене одновременно с настоящей Конвенцией, обязуются принять меры к тому, чтобы:

a) все установленные на их территории дорожные знаки и сигналы, световые дорожные сигналы и разметка дорог составляли единую систему;

b) число типов сигналов было ограничено, и сигналы устанавливались лишь в тех местах, где их наличие считается полезным;

c) предупреждающие сигнальные знаки устанавливались на достаточном расстоянии от препятствий для своевременного предупреждения о них водителей;

d) было запрещено:

- i) помещать на сигнальном знаке, на его опоре или на любом другом приспособлении, предназначенном для регулирования движения, что-либо, что не имеет отношения к назначению этого сигнального знака или приспособления; однако, если Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения разрешают какой-либо ассоциации, не имеющей целью получение материальной выгоды, устанавливать указательные знаки, они могут разрешать, чтобы эмблема этой ассоциации обозначалась на знаке или на его опоре при условии, что это не затруднит его понимания;
- ii) помещать плакаты, афиши, производить разметку и устанавливать приспособления, которые либо могут быть приняты за сигнальные знаки или другие приспособления для регулирования движения, либо могут снизить их видимость или эффективность, либо ослеплять пользователей дороги или отвлекать их внимание и тем самым ставить под угрозу безопасность дорожного движения.

Глава II

ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 5

Значение дорожных знаков и сигналов

1. Пользователи дороги должны выполнять предписания дорожных знаков и сигналов, све-

товых дорожных сигналов или разметки дорог, даже если упомянутые предписания кажутся противоречащими другим правилам движения.

2. Предписания световых дорожных сигналов превалируют над предписаниями дорожных знаков, определяющих преимущественное право проезда.

СТАТЬЯ 6

Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение

1. Лица, уполномоченные регулировать дорожное движение, должны быть хорошо распознаваемыми и видимыми на расстоянии как днем, так и ночью.

2. Пользователи дороги должны немедленно выполнять любое указание лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение.

3. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, чтобы в качестве указаний лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение, считались, в частности, перечисленные ниже сигналы:

а) поднятая вертикально рука; этот жест означает «внимание, стоп» для всех пользователей дороги, кроме тех водителей, которые не могли бы уже остановиться в условиях достаточной безопасности; кроме того, если этот сигнал подается на перекрестке, водитель, уже выехавший на перекресток, может продолжать движение;

б) рука или руки, вытянутые горизонтально; этот жест означает сигнал «стоп» для всех пользователей дороги, которые независимо от направления их движения движутся с направлений, пересекающих направление, обозначенное вытянутой рукой или руками лица, уполномоченного регулировать дорожное движение; подав этот сигнал, регулировщик может опустить руку или руки; для водителей, к которым он обращен грудью или спиной, этот жест также означает сигнал «стоп»;

в) покачивание красным огнем; этот жест означает сигнал «стоп» для пользователей дороги, в сторону которых направлен этот огонь.

4. Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение, превалируют над предписаниями дорожных знаков и сигналов и световых дорожных сигналов или разметки дорог, а также правил дорожного движения.

СТАТЬЯ 7

Общие правила

1. Пользователи дороги должны вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности или препятствий для движения, не подвергать опасности людей и не причинять ущерба госу-

дарственному, общественному или частному имуществу.

2. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что пользователи дороги не должны стеснять дорожное движение или ставить под угрозу его безопасность, бросая, складывая или оставляя на дороге предметы или материалы, или создавая на ней какие-либо другие препятствия. Пользователи дороги, которым не удалось избежать создания такого препятствия или такой опасности, должны принять необходимые меры для возможно более быстрого их устранения и, если они не могут сделать это немедленно, для предупреждения о них других пользователей дороги.

СТАТЬЯ 8

Водители

1. Каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя.

2. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что вьючные, упряжные и верховые животные, а также скот и стада (за исключением соответствующим образом обозначенных зон) должны иметь погонщика.

3. Водитель должен обладать необходимыми физическими и психическими качествами, и его физическое и умственное состояние должно позволять ему управлять транспортным средством.

4. Водитель механического транспортного средства должен иметь знания и навыки, необходимые для управления транспортным средством; однако это положение не препятствует обучению вождению в соответствии с положениями национального законодательства.

5. Водитель (погонщик) должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством (направлять своих животных).

СТАТЬЯ 9

Стада животных

Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что, за исключением отступлений, имеющих целью облегчить перегон скота, стада должны разделяться на части умеренной длины, причем расстояние между этими частями должно быть достаточным для удобства движения.

СТАТЬЯ 10

Расположение на проезжей части

1. Направление движения должно быть одинаковым на всех дорогах данного государства, за исключением в соответствующих случаях, ис-

пользуемых исключительно или главным образом для транзита между двумя другими государствами.

2. Двигающихся по дороге животных следует вести как можно ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения.

3. Не нарушая иного рода положения пункта 1 статьи 7, пункта 6 статьи 11 и других положений противоположного характера, содержащихся в настоящей Конвенции, водитель транспортного средства должен в той мере, в какой позволяют обстоятельства, находиться ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения. Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут регламентировать более конкретно правила расположения на проезжей части грузовых транспортных средств.

4. На дороге с двумя или тремя проезжими частями водитель транспортного средства не должен выезжать на проезжую часть, противоположную стороне, соответствующей направлению движения.

5. а) На дороге с двусторонним движением, имеющей по крайней мере четыре полосы движения, водитель транспортного средства не должен выезжать на полосы, по которым совершается движение в противоположном направлении.

б) На дороге с двусторонним движением, имеющей три полосы движения, водитель транспортного средства не должен выезжать на крайнюю полосу проезжей части, по которой совершается движение в противоположном направлении.

СТАТЬЯ 11

Обгон и движение в рядах

1. а) Обгон должен производиться со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения.

б) Однако обгон должен производиться со стороны, соответствующей направлению движения, в том случае, если водитель (погонщик), которого обгоняют, подал сигнал о своем намерении повернуть в сторону, противоположную стороне, соответствующей направлению движения, и направил свое транспортное средство или своих животных в эту сторону, с тем чтобы либо повернуть на другую дорогу или въехать в придорожное владение, либо остановиться на этой стороне.

2. Перед обгоном водитель должен, не нарушая положений пункта 1 статьи 7 и положений статьи 14 настоящей Конвенции, убедиться в том, что:

а) ни один следующий позади водитель не начал обгона;

б) водитель транспортного средства, движущегося впереди него по той же полосе движения, не подал сигнала о своем намерении совершить обгон другого транспортного средства;

с) полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на расстоянии, достаточном для того, чтобы, учитывая разницу между скоростью его транспортного средства во время обгона и скоростью обгоняемых пользователей дороги, его маневр не поставил под угрозу или не затруднил движение встречных транспортных средств; и

д) за исключением случаев выезда на полосу, встречное движение по которой запрещено, он может без ущерба для обгоняемого пользователя или пользователей дороги вновь занять место, предписанное пунктом 3 статьи 10 настоящей Конвенции.

3. Во исполнение положений пункта 2 настоящей статьи запрещается, в частности на дорогах с двусторонним движением, совершать обгон при приближении к концу подъема и, когда видимость недостаточна, на поворотах, за исключением случаев, когда в этих местах имеется продольная разметка и когда обгон совершается без выезда на полосы, предназначенные для встречного движения.

4. В момент обгона водитель должен оставлять для обгоняемого пользователя или пользователей дороги достаточное боковое пространство.

5. а) На дорогах, имеющих по крайней мере две полосы, предназначенные для движения в данном направлении, водитель транспортного средства, который вынужден был совершить новый обгон сразу или вскоре после того, как он вернется в свой ряд, предписанный пунктом 3 статьи 10 настоящей Конвенции, может для совершения этого маневра остаться на полосе движения, занятой им для первого обгона, предварительно убедившись, что он может это сделать, не создавая серьезных затруднений для водителей транспортных средств, следующих за ним на большей скорости.

б) Однако Договаривающиеся стороны или их территориальное подразделение могут не применять положений настоящего пункта к водителям велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, мотоциклов и транспортных средств, не считающихся автомобилями согласно настоящей Конвенции, а также к водителям автомобилей, разрешенный максимальный вес которых превышает 3500 кг (7700 фунтов) или конструктивная скорость которых не превышает 40 км/час (25 миль/час).

6. Когда применяются положения подпункта а пункта 5 настоящей статьи и интенсивность движения такова, что транспортные средства не только занимают всю ширину проезжей части, предназначенной исключительно для движения в данном направлении, но к тому же двигаются

со скоростью, зависящей от скорости транспортного средства, следующего впереди них по данному ряду, то

а) без ущерба для положений пункта 9 настоящей статьи тот факт, что транспортные средства одного ряда двигаются с большей скоростью, чем транспортные средства другого ряда, не рассматривается как обгон в соответствии с настоящей статьей;

б) водитель транспортного средства, которое не находится на полосе движения, наиболее близкой к краю проезжей части, соответствующему направлению движения, может выезжать из ряда только с целью сделать поворот направо или налево или выехать на стоянку; однако это требование не применяется, если водитель выезжает из одного ряда в другой согласно положениям национального законодательства при выполнении предписаний подпункта б пункта 5 настоящей статьи.

7. Если полосы разграничены на проезжей части продольной разметкой, водителям запрещается при движении в рядах, описанном в пунктах 5 и 6 настоящей статьи, наезжать на эту разметку.

8. Без ущерба для положений пункта 2 настоящей статьи и других ограничений, которые Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать в отношении обгона на перекрестках и железнодорожных переездах, ни один водитель транспортного средства не должен обгонять другое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед, двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски:

а) непосредственно перед перекрестком и на перекрестке, ином, чем перекресток с круговым движением, за исключением:

- i) случая, предусмотренного в подпункте б пункта 1 настоящей статьи;
- ii) случая, когда обгон совершается по дороге, при движении по которой на перекрестке предоставляется преимущественное право проезда;
- iii) случая, когда движение на перекрестке регулируется регулировщиком или световыми дорожными сигналами;

б) непосредственно перед железнодорожными переездами без шлагбаумов или полушлагбаумов и на этих переездах, учитывая, однако, что Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут разрешать такой обгон на железнодорожных переездах, где дорожное движение регулируется световыми дорожными сигналами, имеющими огонь, разрешающий транспортным средствам проезд.

9. Транспортное средство может обгонять другое транспортное средство, которое приближает-

ся к пешеходному переходу, обозначенному либо разметкой на проезжей части дороги, либо знаком или сигналом, или которое остановилось непосредственно перед этим переходом, только на достаточно сниженной скорости, обеспечивающей своевременную остановку в том случае, если на переходе окажутся пешеходы. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запрещать обгон, начиная с определенного расстояния до пешеходного перехода, или предъявлять более строгие требования к водителям транспортных средств, намеревающимся совершать обгон транспортного средства, остановившегося у пешеходного перехода.

10. Водитель, который убедится, что следующий за ним водитель намерен совершить обгон, должен, за исключением случая, предусмотренного в подпункте б пункта 1 статьи 16 настоящей Конвенции, приблизиться к краю проезжей части дороги, соответствующему направлению движения, и не повышать скорость. Если недостаточная ширина, профиль или состояние проезжей части дороги не позволяют — с учетом интенсивности встречного движения — легко и безопасно обогнать тихоходное, крупногабаритное или вынужденное соблюдать определенную скорость транспортное средство, водитель последнего должен замедлить движение и в случае необходимости при первой возможности уступить дорогу, для того чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства.

11. а) Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут на дорогах с односторонним движением и на дорогах с двусторонним движением в том случае, если по крайней мере две полосы движения в населенных пунктах и три полосы движения вне населенных пунктов предназначены для движения в одном и том же направлении и обозначены продольной разметкой:

- i) разрешать транспортным средствам, двигающимся по одной полосе движения, обгонять со стороны, соответствующей направлению движения, транспортные средства, движущиеся по другой полосе движения;
- ii) не применять положений пункта 3 статьи 10 настоящей Конвенции; при наличии соответствующих предписаний, ограничивающих возможность выезда на другую полосу движения;

б) в случае, предусмотренном выше, в подпункте а, и без ущерба для положений пункта 9 настоящей статьи, такое опережение не считается обгоном по смыслу настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ 12

Встречный разъезд

1. При встречном разъезде водитель транспортного средства должен оставить сбоку до-

статочное свободное пространство и в случае необходимости держаться ближе к краю проезжей части дороги, соответствующему направлению движения; если при этом его движение будет затруднено ввиду наличия препятствия или других пользователей дороги, он должен замедлить движение и в случае необходимости остановиться, чтобы пропустить встречное транспортное средство или транспортные средства.

2. На горных дорогах и на дорогах с большим уклоном, имеющих аналогичные характеристики, где разъезд невозможен или затруднен, водитель движущегося под уклон транспортного средства обязан остановиться и уступить дорогу любому движущемуся на подъеме транспортному средству, за исключением тех случаев, когда места для разъезда располагаются вдоль проезжей части таким образом, что движущееся на подъем транспортное средство могло бы, учитывая скорость и положение транспортных средств, остановиться на имеющемся впереди него месте для разъезда, в связи с чем отпала бы необходимость для одного из транспортных средств дать задний ход. В случае если одно из двух встречных транспортных средств должно с целью разъезда дать задний ход, это обязан сделать водитель движущегося под уклон транспортного средства, за исключением случаев, когда совершенно очевидно, что такой маневр значительно легче выполнить водителю движущегося на подъем транспортного средства. Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать в отношении некоторых транспортных средств или некоторых дорог или участков дорог специальные правила, отличающиеся от правил настоящего пункта.

СТАТЬЯ 13

Скорость и дистанция

1. Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством, с тем чтобы соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить. Он должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии предвидеть. Он должен снижать скорость и в случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно когда видимость неудовлетворительна.

2. Водитель не должен без особого на то основания затруднять нормальное движение дру-

гих транспортных средств, двигаясь на слишком малой скорости.

3. Водитель транспортного средства, следующего за другим транспортным средством, должен соблюдать соответствующую дистанцию, с тем чтобы избежать столкновения в случае неожиданного торможения или остановки движущегося впереди транспортного средства.

4. Вне населенных пунктов с целью облегчения обгона водители транспортных средств или составов транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых превышает 3500 кг (7700 фунтов) или габаритная длина которых превышает 10 м (33 фута), должны, за исключением момента обгона или начала обгона, поддерживать между своими транспортными средствами и движущимися впереди них механическими транспортными средствами такую дистанцию, чтобы обгоняющие их транспортные средства могли в полной безопасности вновь занять соответствующее место в ряду впереди транспортного средства, которое они обогнали. Однако это положение не относится ни к очень интенсивному движению, ни к случаям запрещения обгона. Кроме того,

а) компетентные органы могут предусмотреть для некоторых составов транспортных средств отступления от этого положения или не применять его также на дорогах, на которых две полосы предназначены для движения в данном направлении;

б) Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут устанавливать для характеристик транспортных средств величины, которые отличаются от указанных в настоящем пункте и начиная с которых применяется это положение.

5. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям предписывать общие или местные ограничения скорости для всех транспортных средств, либо для некоторых категорий транспортных средств или предписывать на некоторых дорогах или на некоторых категориях дорог либо минимальную и максимальную скорость, либо только максимальную или минимальную скорость, или предписывать минимальные дистанции, обоснованные наличием на дороге некоторых категорий транспортных средств, представляющих особую опасность, в частности вследствие их веса или нагрузки.

СТАТЬЯ 14

Общие предписания, касающиеся маневров

1. Водитель, который намерен выполнить какой-либо маневр, например выехать из ряда транспортных средств, находящихся на стоянке, или въехать в него, принять вправо или влево на проезжей части дороги, выполнить поворот на-

лево или направо для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение, должен начинать этот маневр только после того, как он убедится, что может это сделать, не подвергая опасности тех пользователей дороги, которые следуют позади него, впереди или навстречу, и с учетом их положения, направления движения и скорости.

2. Водитель, который намерен выполнить разворот или дать задний ход, должен убедиться в том, что он может выполнить этот маневр, не подвергая опасности других пользователей дороги и не мешая им.

3. Перед тем как повернуть или выполнить маневр, связанный с движением в сторону, водитель должен ясно и заблаговременно предупредить о своем намерении посредством включения указателя или указателей поворота своего транспортного средства или, при отсутствии таковых, если возможно, посредством соответствующего сигнала рукой. Сигнал, подаваемый при помощи указателя или указателей поворота, должен подаваться в течение всего времени выполнения маневра и прекращаться немедленно после его завершения.

СТАТЬЯ 15

Особые предписания, касающиеся транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта

Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что в населенных пунктах для облегчения движения транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта, водители других транспортных средств, при условии соблюдения предписаний пункта 1 статьи 17 настоящей Конвенции, должны замедлить движение и в случае необходимости остановиться, чтобы позволить этим транспортным средствам общего пользования выполнить маневр, необходимый для выезда с соответствующим образом обозначенной остановки. Такие положения, предписанные Договаривающимися сторонами или их территориальными подразделениями, ни в коей мере не освобождают водителей транспортных средств общего пользования от обязанности принимать — после подачи при помощи указателей поворота сигнала о намерении возобновить движение — меры предосторожности, необходимые для того, чтобы избежать дорожно-транспортного происшествия.

СТАТЬЯ 16

Изменение направления движения

1. Перед поворотом направо или налево для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение водитель должен, не нарушая положений пункта 1 статьи 7 и статьи 14 настоящей Конвенции,

a) если он намерен выехать с дороги со стороны, соответствующей направлению движения, — приблизиться, насколько это возможно, к краю проезжей части дороги, соответствующему этому направлению, и затем выполнить возможно более короткий маневр;

b) если он намерен выехать с дороги с другой стороны, при условии что Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения будут иметь возможность предписать иные положения для велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем, — приблизиться, насколько это возможно, к оси проезжей части (на дорогах с двусторонним движением) или к краю, противоположному стороне, соответствующей направлению движения (на дорогах с односторонним движением), а если он намерен выехать на другую дорогу с двусторонним движением, — совершить поворот таким образом, чтобы выехать на проезжую часть этой другой дороги по стороне, соответствующей направлению движения.

2. При выполнении маневра, связанного с изменением направления движения, водитель должен, не нарушая положений статьи 21 настоящей Конвенции в отношении пешеходов, пропустить транспортные средства, движущиеся в противоположном направлении по проезжей части, с которой он собирается выехать, а также велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, движущиеся по велосипедным дорожкам, пересекающим проезжую часть, на которую он выезжает.

СТАТЬЯ 17

Замедление движения

1. Водитель транспортного средства не должен резко тормозить, если это не требуется в интересах безопасности.

2. Водитель, который намерен заметно снизить скорость, если только это снижение скорости не вызвано непосредственной опасностью, должен предварительно убедиться, что он может это сделать, не создавая опасности для других пользователей дороги и не затрудняя излишним образом их движение. Кроме того, водитель должен соответствующим знаком рукой ясно и заблаговременно указать о своем намерении замедлить движение, за исключением тех случаев, когда он убедился, что позади него нет транспортных средств или что они находятся на очень большом расстоянии; однако это положение не применяется, если сигнал о снижении скорости подается посредством имеющихся на транспортном средстве стоп-сигналов, упомянутых в пункте 31 приложения 5 к настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ 18

Перекрестки и обязанность уступить дорогу

1. При приближении к перекрестку водитель должен проявлять особую осторожность в зави-

симости от местных условий. Водитель должен, в частности, вести транспортное средство с такой скоростью, чтобы иметь возможность остановиться и пропустить транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда.

2. Водитель, выезжающий с проселочной или грунтовой дороги на дорогу, не являющуюся проселочной или грунтовой, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге. Для целей настоящей статьи смысл терминов «проселочная дорога» и «грунтовая дорога» может быть определен в национальном законодательстве.

3. Водитель, выезжающий на дорогу из придорожного владения, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

4. При условии соблюдения положений пункта 7 настоящей статьи:

а) в государствах с правосторонним движением на перекрестках, иных, чем упомянутые в пункте 2 настоящей статьи и в пунктах 2 и 4 статьи 25 настоящей Конвенции, водитель транспортного средства обязан уступать дорогу транспортным средствам, движущимся справа от него;

б) Договаривающиеся стороны или их подразделения, на территории которых движение является левосторонним, вправе определять по своему усмотрению правила очередности проезда через перекрестки.

5. Даже если световые сигналы разрешают проезд, водитель не должен выезжать на перекресток, если образовался такой затор, что он, вероятно, будет вынужден остановиться на перекрестке, создавая тем самым помехи или препятствия для движения в поперечном направлении.

6. Водитель, въехавший на перекресток, где движение регулируется световыми дорожными сигналами, может выехать с перекрестка, не ожидая, когда будет открыто движение в нужном ему направлении, при условии, однако, что это не будет препятствовать движению других пользователей дороги в том направлении, в котором открыто движение.

7. На перекрестках водители нерельсовых транспортных средств обязаны уступать дорогу рельсовым транспортным средствам.

СТАТЬЯ 19

Железнодорожные переезды

Каждый пользователь дороги должен проявлять особую осторожность при приближении к железнодорожному переезду и при проезде по нему. В частности:

а) водитель транспортного средства должен двигаться с умеренной скоростью;

б) с учетом указаний светового сигнала или звукового сигнала, предписывающего остановку, ни один пользователь дороги не должен въезжать на железнодорожный переезд, шлагбаумы или полушлагбаумы которого закрыты или закрываются или полушлагбаумы которого начинают подниматься;

с) если железнодорожный переезд не оборудован шлагбаумами, полушлагбаумами или световыми сигналами, ни один пользователь дороги не должен проезжать по нему, не убедившись в том, что к переезду не приближается никакое рельсовое транспортное средство;

д) пользователь дороги должен переезжать по железнодорожному переезду не задерживаясь; при вынужденной остановке транспортного средства водитель должен постараться вывести его с железнодорожного полотна, а если он не может этого сделать, то немедленно принять все зависящие от него меры к заблаговременному предупреждению об опасности машинистов рельсовых транспортных средств.

СТАТЬЯ 20

Предписания, касающиеся пешеходов

1. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать, что положения настоящей статьи применяются лишь в тех случаях, когда движение пешеходов по проезжей части дороги затрудняло бы или ставило под угрозу движение транспортных средств.

2. Если у края проезжей части дороги имеется тротуар или обочина, пригодные для движения пешеходов, последние должны пользоваться ими. Однако, принимая необходимые меры предосторожности,

а) пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, могут идти по проезжей части, если их движение по тротуару или обочине может служить серьезной помехой для других пешеходов;

б) группы пешеходов, возглавляемые руководителями или представляющие собой шествие, могут идти по проезжей части.

3. При отсутствии тротуаров или обочин или в случае невозможности их использования пешеходы могут передвигаться по проезжей части; если имеется велосипедная дорожка и если интенсивность движения позволяет это, они могут двигаться по этой велосипедной дорожке, не затрудняя, однако, движения водителей велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем.

4. Когда пешеходы движутся по проезжей части дороги в соответствии с пунктами 2 и 3 настоящей статьи, они должны находиться возможно ближе к краю проезжей части.

5. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве, что пешеходы, движущиеся по проезжей части дороги, должны придержи-

живаться (если это не угрожает их безопасности) стороны, противоположной направлению движения; однако лица, ведущие велосипед, велосипед с подвесным двигателем или мотоцикл, должны всегда придерживаться стороны проезжей части дороги, соответствующей направлению движения; это положение относится также к группам пешеходов, возглавляемым руководителем или представляющим собой шествие. За исключением шествий, пешеходы, движущиеся по проезжей части ночью или в условиях плохой видимости, а также днем, если этого требует интенсивность движения транспортных средств, должны по возможности двигаться цепочкой один за другим.

6. а) Пешеходы не должны пересекать проезжую часть дороги, не приняв мер предосторожности; они должны пользоваться пешеходными переходами, если таковые имеются поблизости.

б) При переходе по пешеходному переходу, обозначенному разметкой или соответствующим знаком или сигналом:

- i) если на пешеходном переходе имеются световые сигналы для пешеходов, последние должны следовать указаниям этих сигналов;
- ii) если на пешеходном переходе не имеется таких знаков или сигналов, но движение транспортных средств регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, пока световой сигнал или жест регулировщика разрешает движение транспортных средств;
- iii) на иных переходах пешеходы не должны выходить на проезжую часть дороги, не оценив расстояние до приближающихся транспортных средств и их скорость.

с) При переходе проезжей части вне пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, не убедившись, что они могут сделать это, не затрудняя движение транспортных средств.

д) Выйдя на проезжую часть дороги, пешеходы не должны удлинять свой переход, задерживаться или останавливаться на ней без необходимости.

7. Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать более строгие правила для пешеходов, переходящих проезжую часть.

СТАТЬЯ 21

Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам

1. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 7, пункта 9 статьи 11 и пункта 1 статьи 13 настоящей Конвенции на пешеходных переходах, обозначенных разметкой или соответствующим знаком или сигналом, должны выполняться следующие предписания:

а) если движение транспортных средств на таком пешеходном переходе регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, водители должны при наличии сигнала, запрещающего движение, остановиться перед переходом, а когда они получают разрешение продолжать движение, не мешать пешеходам, которые уже вступили на проезжую часть и переходят дорогу в условиях, предусмотренных статьей 20 настоящей Конвенции; если водитель делает поворот для выезда на другую дорогу, при въезде на которую находится пешеходный переход, он должен делать это только на небольшой скорости и пропуская пешеходов (при необходимости остановившись), вступивших или вступающих на переход в условиях, предусмотренных пунктом 6 статьи 20 настоящей Конвенции;

б) если движение транспортных средств на этом переходе не регулируется ни световыми дорожными сигналами, ни регулировщиком, водители должны при приближении к этому переходу надлежащим образом снизить скорость, чтобы не подвергать опасности пешеходов, вступивших или вступающих на переход; в случае необходимости надлежит остановиться и пропустить пешеходов.

2. Водители, намеревающиеся проехать со стороны, соответствующей направлению движения, мимо транспортного средства общего пользования, находящегося на надлежащим образом обозначенной остановке, должны снизить скорость и в случае необходимости остановиться, с тем чтобы обеспечить пассажирам общественного транспорта возможность посадки или высадки.

3. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям:

предписывать водителям транспортных средств останавливаться во всех случаях, когда пешеходы вступают или вступили на пешеходный переход, обозначенный разметкой или знаками и сигналами, в условиях, предусмотренных статьей 20 настоящей Конвенции, или запрещать водителям мешать движению пешеходов, которые уже вступили на проезжую часть на перекрестке или вблизи него, даже если в этом месте не имеется пешеходных переходов, обозначенных разметкой или знаками и сигналами.

СТАТЬЯ 22

Островки безопасности

Не нарушая положений статьи 10 настоящей Конвенции, водитель может объезжать справа или слева островки безопасности, тумбы и другие приспособления, установленные на проезжей части, по которой он движется, за исключением случаев, когда:

а) сигнальный знак предписывает, с какой стороны следует объезжать островок безопасности, тумбу или приспособление;

б) островок безопасности, тумба или приспособление находятся на оси проезжей части дороги с двусторонним движением; в последнем случае водитель должен объезжать островок безопасности, тумбу или приспособление со стороны, соответствующей направлению движения.

СТАТЬЯ 23

Остановка и стоянка

1. Вне населенных пунктов останавливающиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства и животные должны по мере возможности находиться вне проезжей части. Они не должны находиться ни на велосипедных дорожках, ни (исключая случаи, разрешенные национальным законодательством) на тротуарах или обочинах, предназначенных для пешеходов.

2. а) Останавливающиеся или находящиеся на стоянке на проезжей части животные и транспортные средства должны находиться как можно ближе к краю проезжей части. Водитель может остановиться или поставить на стоянку транспортное средство на проезжей части только на стороне, соответствующей для него направлению движения; однако остановка или стоянка разрешается на другой стороне проезжей части, если ввиду наличия рельсовых путей невозможно остановиться на стороне, соответствующей направлению движения. Кроме того, Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут:

- i) при определенных условиях, например, когда имеются дорожные знаки, запрещающие остановку на стороне, соответствующей направлению движения, разрешать остановку или стоянку на другой стороне проезжей части дороги;
- ii) на проезжей части дороги с односторонним движением — разрешать остановку и стоянку только на другой стороне или также одновременно на стороне, соответствующей направлению движения;
- iii) разрешать остановку и стоянку посредине проезжей части в специально обозначенных местах.

б) При отсутствии в национальном законодательстве иных положений транспортные средства, исключая двухколесные велосипеды, двухколесные велосипеды с подвесным двигателем и двухколесные мотоциклы без коляски, не должны останавливаться или находиться на стоянке на проезжей части в два ряда. Остановившиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства должны располагаться параллельно краю проезжей части, за исключением тех мест, конфигурация которых допускает иное расположение транспортных средств.

3. а) Всякая остановка и стоянка транспортного средства запрещается на проезжей части дороги:

- i) на пешеходных переходах, переездах для велосипедистов и на железнодорожных переездах;
- ii) на трамвайных и железнодорожных путях, проходящих по дороге или настолько близко от этих путей, что движение трамваев или поездов может быть затруднено, а также — при условии предоставления Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям возможности предусмотреть противоположные положения — на тротуарах и велосипедных дорожках.

б) Всякая остановка и стоянка транспортного средства запрещается в любом месте, где она может создать опасность, в частности:

- i) за исключением специально обозначенных мест — под эстакадами и в туннелях;
- ii) на проезжей части дороги вблизи переломов и на поворотах, когда видимость недостаточна для безопасного объезда транспортного средства, с учетом скорости транспортных средств на этом участке дороги;
- iii) на проезжей части дороги, где расстояние между продольной разметкой, запрещающей выезд за нее, и остановившимся транспортным средством составляет менее 3 м (10 футов), и если при этом не применяется положение подпункта b ii) настоящего пункта.

с) Всякая стоянка транспортного средства на проезжей части дороги запрещается:

- i) вблизи железнодорожных переездов, перекрестков и остановок автобуса, троллейбуса или рельсовых транспортных средств на расстояниях, установленных национальным законодательством;
- ii) напротив выезда из ворот;
- iii) в любом месте, где находящееся на стоянке транспортное средство мешало бы подъезду другого транспортного средства к месту своей обычной стоянки или выезду оттуда;
- iv) на центральной полосе проезжей части дороги, состоящей из трех полос движения, и — вне населенных пунктов — на проезжей части дорог, обозначенных соответствующими знаками или сигналами как главная дорога;
- v) в местах, где находящееся на стоянке транспортное средство закрывало бы от пользователей дороги дорожные знаки или световые дорожные сигналы.

4. Водитель не должен оставлять свое транспортное средство, а погонщик — своих животных, не приняв все необходимые меры предосторожности во избежание дорожно-транспортного происшествия, а если речь идет об автомобиле — чтобы не допустить его использования без соответствующего разрешения.

5. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве, что каждое механическое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, а также каждый

сцепленный или несцепленный с тягачом прицеп, остановившиеся на проезжей части дороги вне населенного пункта, должны быть обозначены на некотором расстоянии с помощью по крайней мере одного приспособления, установленного в наиболее подходящем месте, для своевременного предупреждения приближающихся водителей:

а) если транспортное средство остановилось ночью на проезжей части в таких условиях, что приближающиеся водители не могут заметить препятствие, каким является остановившееся транспортное средство;

б) если в других случаях водитель вынужден остановить свое транспортное средство в месте, где остановка запрещена.

6. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям предусматривать иные запрещения стоянки и остановки.

СТАТЬЯ 24

Дверцы транспортных средств

Запрещается открывать дверцы транспортного средства, оставлять их открытыми или выходить из транспортного средства, не убедившись в том, что это не повлечет за собой опасности для других пользователей дороги.

СТАТЬЯ 25

Автомагистрали и дороги подобного рода

1. На автомагистралях и, если это предусматривается национальным законодательством, на специальных выездах на автомагистрали и съездах с них:

а) запрещается движение пешеходов, животных, велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, если они не приравнены к мотоциклам, и всех транспортных средств, иных, чем автомобили и их прицепы, а также автомобилей и их прицепов, конструктивная скорость которых не может достигать на ровной дороге определенной величины, установленной национальным законодательством;

б) водителям запрещается:

- i) останавливать транспортное средство или ставить его на стоянку в иных местах, чем специально обозначенные для этого места стоянки. Водитель, вынужденный по не зависящим от него обстоятельствам остановиться, должен постараться вывести транспортное средство с проезжей части, а также с полосы вынужденной остановки или, если он не может этого сделать, немедленно обозначить транспортное средство на достаточном расстоянии, с тем чтобы своевременно предупредить приближающихся водителей;
- ii) разворачиваться или двигаться задним ходом или въезжать на центральную разделительную

полосу и на поперечные соединения обеих проезжих частей дороги.

2. При въезде на автомагистраль водители должны:

а) при отсутствии полосы ускорения движения, являющейся продолжением подъездной дороги, пропускать движущиеся по автомагистрали транспортные средства;

б) при наличии полосы ускорения — выезжать на нее и включаться в движение по автомагистрали в соответствии с предписаниями пунктов 1 и 3 статьи 14 настоящей Конвенции.

3. При выезде с автомагистрали водитель должен своевременно въехать на полосу, прилегающую к съезду с автомагистрали, и по возможности быстрее въехать на полосу замедления движения, если таковая имеется.

4. При применении положений пунктов 1, 2 и 3 настоящей статьи к автомагистралям приравниваются другие предназначенные для автомобильного движения и обозначенные как таковые дороги, не обслуживаемые придорожными владениями.

СТАТЬЯ 26

Особые правила, касающиеся шестив и инвалидов

1. Пользователям дороги запрещается пересекать воинские колонны, группы школьников, идущих шеренгами во главе с руководителем, и другие шествия.

2. Инвалиды, передвигающиеся в колясках, приводимых в действие ими самими или имеющих скорость пешехода, могут пользоваться тротуарами и обочинами, пригодными для такого движения.

СТАТЬЯ 27

Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов

1. Несмотря на положения пункта 3 статьи 10 настоящей Конвенции, Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут не запрещать водителям велосипедов передвигаться по несколько человек в ряд.

2. Водителям велосипедов запрещается передвигаться, не держась за руль по крайней мере одной рукой, использовать другие транспортные средства в качестве буксира или перевозить, буксировать или толкать предметы, которые могут помешать управлению или представляют опасность для других пользователей дороги. Аналогичные положения применяются к водителям велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов, но, помимо этого, они должны держать руль обеими руками, за исключением тех случаев, когда необходимо подать сигнал о маневре, опи-

санном в пункте 3 статьи 14 настоящей Конвенции.

3. Водителям велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем запрещается перевозить пассажиров; однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут разрешить отступления от этого положения и, в частности, разрешить перевозку пассажиров на дополнительном сиденье (сиденьях), оборудованном на велосипеде. Водителям мотоциклов разрешается перевозить пассажиров только в коляске (если таковая имеется) и на дополнительном сиденье, которое может быть оборудовано позади водителя.

4. При наличии велосипедных дорожек Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут запретить водителям велосипедов передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки. В этом случае они могут разрешить водителям велосипедов с подвесным двигателем передвигаться по велосипедной дорожке и, если они сочтут это необходимым, запретить им передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки.

СТАТЬЯ 28

Звуковые и световые сигналы

1. Звуковые и световые сигнальные приборы могут применяться только:

- а) для своевременного предупреждения во избежание дорожно-транспортного происшествия;
- б) вне населенных пунктов, когда следует предупредить водителя другого транспортного средства о намерении произвести обгон.

Звуковые сигналы не должны быть более продолжительными, чем это необходимо.

2. Вместо звуковых сигналов водители автомобилей могут с наступлением темноты и до рассвета подавать световые сигналы, предусмотренные в пункте 5 статьи 33 настоящей Конвенции. Они могут делать это также и днем в целях, указанных в подпункте б пункта 1 настоящей статьи, если это более соответствует обстоятельствам.

3. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут разрешить подачу световых сигналов в целях, указанных в подпункте б пункта 1 настоящей статьи, также и в населенных пунктах.

СТАТЬЯ 29

Рельсовые транспортные средства

1. Если рельсовый путь проходит по проезжей части дороги, каждый пользователь дороги должен при приближении трамвая или другого рельсового транспортного средства возможно быстрее освободить путь, чтобы пропустить рельсовое транспортное средство.

2. В отношении движения рельсовых транспортных средств по автомобильным дорогам, встречного разъезда с этими транспортными средствами или их обгона Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут принимать специальные правила, отличающиеся от предусмотренных настоящей главой. Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения не могут принимать положений, противоречащих положениям пункта 7 статьи 18 настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ 30

Груз транспортных средств

1. Если для транспортного средства установлен разрешенный максимальный вес, то вес транспортного средства с нагрузкой никогда не должен превышать разрешенный максимальный вес.

2. Любой груз должен быть размещен и в случае необходимости закреплен на транспортном средстве таким образом, чтобы он:

а) не подвергал опасности людей и не наносил ущерба государственному, общественному или личному имуществу, в частности, не волочился и не падал на дорогу;

б) не ограничивал видимости и обзорности, не нарушал устойчивости транспортного средства и не затруднял управления им;

в) не производил шума, не поднимал пыли и не вызывал других неудобств, которых можно избежать;

г) не закрывал огней, включая стоп-сигнал и указатели поворота, светоотражающих приспособлений, регистрационных номеров и отличительного знака государства регистрации, которые должны быть на транспортном средстве в соответствии с настоящей Конвенцией или в соответствии с национальным законодательством, или не закрывал сигналов, подаваемых рукой в соответствии с положениями пункта 3 статьи 14 или пункта 2 статьи 17 настоящей Конвенции.

3. Все вспомогательные приспособления, используемые для закрепления и обеспечения сохранности груза (веревки, цепи, брезент), должны быть туго затянуты и прочно закреплены. Все вспомогательные приспособления, используемые для обеспечения сохранности груза, должны удовлетворять требованиям, предусмотренным в отношении груза пунктом 2 настоящей статьи.

4. Груз, выступающий спереди, сзади или сбоку за габарит транспортного средства, должен быть заметным образом обозначен во всех случаях, когда он может не быть замечен водителями других транспортных средств; ночью эта сигнализация осуществляется спереди с помощью белого огня и белого светоотражающего приспособления, а сзади с помощью красного огня или красного светоотражающего приспособления. В частности, на механических транспортных средствах:

а) грузы, выступающие за пределы транспортного средства более чем на 1 м (3 фута 4 дюйма) сзади или спереди, должны быть всегда обозначены;

б) грузы, выступающие сбоку за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,40 м (16 дюймов) от внешнего края подфарника транспортного средства, должны обозначаться ночью спереди; аналогичным образом ночью должны обозначаться сзади грузы, выступающие за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,40 м (16 дюймов) от внешнего края заднего красного габаритного фонаря транспортного средства.

5. Ни одно положение пункта 4 настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запрещать, ограничивать или подчинять специальному разрешению перевозку выступающих за габарит транспортного средства грузов, упомянутых в указанном пункте 4.

СТАТЬЯ 31

Поведение водителя в случае дорожно-транспортного происшествия

1. Не нарушая предписаний национального законодательства относительно обязанности оказывать помощь пострадавшим, водитель или любой другой пользователь дороги, причастный к дорожно-транспортному происшествию, должен:

а) по возможности быстрее остановиться, не создавая дополнительной опасности для движения;

б) принять меры для обеспечения безопасности движения в месте дорожно-транспортного происшествия и, если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются тяжелораненые или убитые, избегать в той мере, в какой это не влияет на безопасность движения, изменять что-либо на месте происшествия или уничтожать следы, которые могут быть полезными для установления ответственности;

с) по требованию других лиц, причастных к дорожно-транспортному происшествию, назвать себя;

д) если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются раненые или убитые, сообщить об этом в службу дорожного движения и, если последняя не разрешает покинуть место происшествия или если он не должен оказать помощь раненым или получить медицинскую помощь сам, возвратиться к месту происшествия или оставаться на месте до прибытия сотрудников службы дорожного движения.

2. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут в своем национальном законодательстве не предписывать положение, указанное в подпункте d пункта 1

настоящей статьи, в том случае если не было нанесено никакого серьезного телесного повреждения и если никто из лиц, попавших в дорожно-транспортное происшествие, не требует уведомить об этом полицию.

СТАТЬЯ 32

Освещение: общие предписания

1. В соответствии с настоящей статьей термин «ночь» охватывает период времени между наступлением темноты и рассветом, а также другие моменты, когда видимость недостаточна, например, вследствие тумана, снегопада, сильного дождя или проезда по туннелю.

2. Ночью:

а) на любом находящемся на дороге механическом транспортном средстве, ином, чем велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, должно быть включено спереди не менее двух белых или желтых селективных огней, а сзади — парное количество красных огней в соответствии с предписаниями, предусмотренными для автомобилей в пунктах 23 и 24 приложения 5; однако национальное законодательство может разрешить использование автожелтых подфарников. Положения настоящего подпункта применяются к составам, включающим одно механическое транспортное средство и один или несколько прицепов, причем в этом случае красные огни должны помещаться сзади последнего прицепа, на прицепах, к которым применимы предписания пункта 30 приложения 5 к настоящей Конвенции, должны быть включены спереди два белых огня, которые они должны иметь в соответствии с предписаниями указанного пункта 30;

б) любые находящиеся на дороге транспортные средства или составы транспортных средств, к которым не применяются положения подпункта а настоящего пункта, должны иметь по крайней мере один передний белый или желтый селективный огонь и по крайней мере один задний красный огонь; если имеется лишь один передний или один задний огонь, этот огонь должен помещаться по центру или на стороне транспортного средства, противоположной стороне, соответствующей направлению движения; что касается гужевых повозок и ручных тележек, то приспособление с указанными огнями может нести водитель или сопровождающее лицо, идущее с этой стороны транспортного средства.

3. Предусмотренные пунктом 2 настоящей статьи огни должны отчетливо обозначать транспортное средство для других пользователей дороги; одна и та же лампа или одно и то же приспособление может быть источником переднего и заднего огня лишь в том случае, если характеристики транспортного средства, в частности его небольшая длина, таковы, что в этих условиях указанное предписание может быть соблюдено.

дата первой регистрации транспортного средства;

фамилия, имя и место жительства владельца свидетельства;

название или фабричная марка завода-изготовителя транспортного средства;

порядковый номер шасси (заводской или серийный номер завода-изготовителя);

разрешенный максимальный вес, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов;

срок действия, если он ограничен.

Указанные в свидетельстве данные пишутся либо исключительно латинскими буквами или прописью, либо повторяются одним из этих способов.

b) Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут решить, что в свидетельствах, выдаваемых на их территории, вместо даты первой регистрации будет указываться год выпуска.

2. В отступление от положений пункта 1 настоящей статьи на транспортное средство с полуприцепом, находящееся в международном движении в нерасцепленном состоянии, распространяются положения настоящей Конвенции, даже если тягач и полуприцеп зарегистрированы вместе и имеют только одно свидетельство о регистрации.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как ограничивающее право Договаривающихся сторон или их территориальных подразделений требовать подтверждения права водителя на владение находящимся в международном движении транспортным средством, которое не зарегистрировано на имя находящегося в нем лица.

4. Рекомендуются, чтобы Договаривающиеся стороны, которые еще не сделали этого, создали орган, которому было бы поручено регистрировать в национальном или региональном масштабе сдаваемые в эксплуатацию автомобили и вести централизованный учет по каждому транспортному средству сведений, содержащихся в свидетельстве о регистрации.

СТАТЬЯ 36

Регистрационный номер

1. На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться спереди и сзади регистрационный номер; однако на мотоциклах этот номер должен помещаться только сзади.

2. На каждом зарегистрированном прицепе, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади регистрационный номер. Если автомобиль буксирует один или несколько прицепов, то единственный прицеп или последний прицеп, если они не зарегистрированы, дол-

жны иметь регистрационный номер автомобиля, с которым они сцеплены.

3. Составные элементы и способ нанесения регистрационного номера, указанного в настоящей статье, должны соответствовать предписаниям приложения 2 к настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ 37

Отличительный знак государства регистрации

1. На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади, помимо его регистрационного номера, отличительный знак государства, в котором он зарегистрирован.

2. На каждом буксируемом автомобилем прицепе, на котором должен в соответствии со статьей 36 настоящей Конвенции помещаться сзади регистрационный номер, должен также помещаться сзади отличительный знак государства, выдавшего этот регистрационный номер. Предписания настоящего пункта применяются даже в том случае, если прицеп зарегистрирован в государстве, ином, чем государство регистрации транспортного средства, с которым он сцеплен; если прицеп не зарегистрирован, он должен иметь сзади отличительный знак государства регистрации транспортного средства-тягача, за исключением тех случаев, когда он передвигается по территории этого государства.

3. Составные элементы и способ нанесения отличительного знака, указанного в настоящей статье, должны соответствовать предписаниям приложения 3 к настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ 38

Опознавательные знаки

На каждом автомобиле и на каждом прицепе, находящихся в международном движении, должны быть опознавательные знаки, определенные в приложении 4 к настоящей Конвенции.

СТАТЬЯ 39

Технические предписания

Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии.

СТАТЬЯ 40

Переходное положение

В течение десяти лет с момента вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с

пунктом 1 статьи 47 на прицепы, находящиеся в международном движении, независимо от их разрешенного максимального веса, распространяются положения настоящей Конвенции даже в том случае, если эти транспортные средства не будут зарегистрированы.

Глава IV

ВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ

СТАТЬЯ 41

Действительность водительских удостоверений

1. Договаривающиеся стороны будут признавать:

а) любое национальное водительское удостоверение, составленное на их национальном языке или на одном из их национальных языков, либо, если оно не составлено на таком языке, сопровождаемое заверенным переводом;

б) любое национальное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 6 к настоящей Конвенции, и

с) любое международное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 7 к настоящей Конвенции,

действительными на своей территории для управления автомобилем, соответствующим категории или категориям транспортных средств, на управление которыми выдано удостоверение, при условии, что указанное удостоверение является действительным и что оно выдано другой Договаривающейся стороной или одним из ее территориальных подразделений, либо объединением, уполномоченным на то этой Договаривающейся стороной или одним из ее территориальных подразделений. Положения настоящего пункта не применяются к водительскому удостоверению ученика-водителя.

2. Независимо от положений, содержащихся в предыдущем пункте,

а) если действительность водительского удостоверения обусловлена специальной пометкой, требующей ношения данным лицом некоторых приспособлений или предусматривающей некоторое переустройство транспортного средства с учетом инвалидности водителя, это удостоверение считается действительным только при условии соблюдения этих предписаний;

б) Договаривающиеся стороны могут не признавать действительным на своей территории водительское удостоверение, владельцу которого не исполнилось восемнадцати лет;

с) каждая Договаривающаяся сторона может не признавать действительными на своей территории для управления автомобилями или составами транспортных средств категорий С, D, E, упомянутых в приложении 6 и 7 к настоящей Конвенции, водительские удостоверения, вла-

дельцам которых не исполнилось двадцати одного года.

3. Договаривающиеся стороны обязуются принять необходимые меры для того, чтобы национальные и международные водительские удостоверения, указанные в подпунктах а, б и с пункта 1 настоящей статьи, не выдавались на их территории без разумной гарантии способности водителя управлять транспортным средством и его физической пригодности.

4. При применении пункта 1 и подпункта с пункта 2 настоящей статьи:

а) автомобиль категории В, указанной в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, может буксировать легкий прицеп; он может также буксировать прицеп, разрешенный максимальный вес которого превышает 750 кг (1650 фунтов), но не превышает веса автомобиля без нагрузки, если общий разрешенный максимальный вес такого состава не превышает 3500 кг (7700 фунтов);

б) автомобили категорий С и D, указанных в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, могут буксировать легкий прицеп, причем такой состав продолжает входить в категорию С или в категорию D.

5. Международное водительское удостоверение может выдаваться только на основании национального водительского удостоверения, выданного с учетом минимальных требований, предусмотренных в настоящей Конвенции. Международное водительское удостоверение теряет силу по истечении срока действия соответствующего национального водительского удостоверения, номер которого должен проставляться в международном водительском удостоверении.

6. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривающиеся стороны:

а) признавать действительными национальные или международные водительские удостоверения, выданные на территории другой Договаривающейся стороны лицам, которые имели на их территории обычное местожительство в момент выдачи этого водительского удостоверения или которые перенесли свое обычное местожительство на их территорию после выдачи этого удостоверения;

б) признавать действительность вышеуказанных водительских удостоверений, выданных водителям, обычное местожительство которых в момент выдачи удостоверений находилось не на территории, где были выданы удостоверения, или которые перенесли свое местожительство после выдачи удостоверений на другую территорию.

СТАТЬЯ 42

Приостановление действия водительских удостоверений

1. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут лишить води-

теля права пользоваться на их территории национальным или международным водительским удостоверением в случае нарушения им на их территории правил, за которое согласно их законодательству предусматривается лишение права пользоваться водительским удостоверением. В этом случае компетентный орган Договаривающейся стороны или ее территориального подразделения, который лишил водителя права пользоваться водительским удостоверением, может:

а) изъять водительское удостоверение и задержать его до истечения срока, на который изымается это удостоверение, или до момента выезда водителя с данной территории, в зависимости от того, какой срок наступает скорее;

б) информировать орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, о лишении права пользования этим удостоверением;

с) если речь идет о международном водительском удостоверении, сделать в специально предусмотренном для этого месте отметку о том, что указанное водительское удостоверение перестало быть действительным на данной территории;

д) в том случае, когда он не применяет процедуру, упомянутую в подпункте а) настоящей статьи, в дополнение к сообщению, упомянутому в подпункте б), просить орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, информировать заинтересованное лицо о принятом в отношении него решении.

2. Договаривающиеся стороны будут стремиться ставить заинтересованных лиц в известность о решениях, которые будут им сообщаться в соответствии с процедурой, предусмотренной в подпункте d) пункта 1 настоящей статьи.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запретить водителю, имеющему национальное или международное водительское удостоверение, управлять автомобилем, если очевидно и доказано, что его состояние таково, что он не может управлять транспортным средством, не создавая угрозы для движения, или если он был лишен права на вождение в государстве, где он имеет свое обычное место жительства.

СТАТЬЯ 43

Переходное положение

Международные водительские удостоверения, соответствующие положениям Конвенции о дорожном движении, подписанной в Женеве 19 сентября 1949 года, и выданные в течение пяти лет после вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 настоящей Конвенции, будут при применении статей 41 и 42 настоящей Конвенции приравниваться к ме-

ждународным водительским удостоверениям, предусмотренным в настоящей Конвенции.

Глава V

УСЛОВИЯ ДОПУЩЕНИЯ ВЕЛОСИПЕДОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ С ПОДВЕСНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДВИЖЕНИЮ

СТАТЬЯ 44

1. Велосипеды без двигателя, находящиеся в международном движении, должны быть снабжены:

а) эффективным тормозом;

б) звонком, слышимым на достаточном расстоянии, причем всякие другие звуковые сигнальные приборы запрещаются;

с) задним красным светоотражающим приспособлением и приспособлениями, излучающими белый или желтый селективный свет спереди и красный свет сзади.

2. На территории Договаривающихся сторон, которые не сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявления о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, находящиеся в международном движении велосипеды с подвесным двигателем должны быть снабжены:

а) двумя независимыми тормозами;

б) звонком или другим звуковым сигнальным прибором, слышимым на достаточном расстоянии;

с) эффективным глушителем;

д) приспособлениями, излучающими передний белый или желтый селективный свет и задний красный свет, а также задним красным светоотражающим приспособлением;

е) опознавательным знаком, определение которого содержится в приложении 4 к настоящей Конвенции.

3. На территории Договаривающихся сторон, которые сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, условиями, которым должны отвечать велосипеды с подвесным двигателем, для того чтобы быть допущенными к международному движению, являются условия, определенные для мотоциклов в приложении 5 к настоящей Конвенции.

Глава VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 45

1. Настоящая Конвенция открыта в Центральных учреждениях Организации Объеди-

ненных Наций в Нью-Йорке до 31 декабря 1969 года для подписания всеми государствами — членами Организации Объединенных Наций или членами любых специализированных учреждений, или членами Международного агентства по атомной энергии, или Сторонами Статута Международного Суда и любым другим государством, приглашенными Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций стать Стороной настоящей Конвенции.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Ратификационные грамоты передаются на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Настоящая Конвенция остается открытой для присоединения к ней любого из государств, указанных в пункте 1 настоящей статьи. Документы о присоединении передаются на хранение Генеральному Секретарю.

4. Каждое государство должно в момент подписания настоящей Конвенции или сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении уведомить Генерального Секретаря о выбранном им отличительном знаке, который будет проставляться, в соответствии с приложением 3 к настоящей Конвенции, на находящихся в международном движении зарегистрированных им транспортных средствах. Посредством последующей нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, каждое государство может изменить ранее выбранный им отличительный знак.

СТАТЬЯ 46

1. Каждое государство может при подписании, ратификации настоящей Конвенции или при присоединении к ней, или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что Конвенция становится применимой ко всем территориям или части территорий, за внешние сношения которых оно ответственно. Конвенция начинает применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, по истечении тридцати дней со дня получения Генеральным Секретарем упомянутой нотификации или в момент вступления Конвенции в силу в отношении государства, сделавшего нотификацию, если эта дата является более поздней.

2. Каждое государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что Конвенция перестанет применяться на территории, указанной в нотификации, и Конвенция перестанет применяться на территории, указанной в нотификации, по истечении одного года со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

3. Каждое государство, сделавшее нотификацию в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, уведомляет Генерального Секретаря о выбранном им отличительном знаке или знаках, которые будут проставляться на находящихся в международном движении транспортных средствах, которые зарегистрированы на соответствующей территории или территориях согласно приложению 3 к настоящей Конвенции. Посредством последующей нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, каждое государство может изменить ранее выбранный им отличительный знак.

СТАТЬЯ 47

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи на хранение пятнадцатого документа о ратификации или присоединении.

2. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящую Конвенцию или присоединится к ней после сдачи на хранение пятнадцатого документа о ратификации или присоединении, Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи этим государством на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении.

СТАТЬЯ 48

С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяются и заменяются в отношении: между Договаривающимися сторонами Международная конвенция об автомобильном движении и Международная конвенция о дорожном движении, подписанные в Париже 24 апреля 1926 года, Конвенция о правилах автомобильного движения между американскими странами, открытая для подписания в Вашингтоне 15 декабря 1943 года, и Конвенция о дорожном движении, открытая для подписания в Женеве 19 сентября 1949 года.

СТАТЬЯ 49

1. Через один год после вступления в силу настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к Конвенции. Текст любой предложенной поправки вместе с пояснительным меморандумом направляется Генеральному Секретарю, который препровождает его всем Договаривающимся сторонам. Договаривающиеся стороны имеют возможность уведомить его в двенадцатимесячный срок, начиная со дня препровождения этого текста, о том: а) принимают ли они поправку, б) отклоняют ли они поправку или с) желают ли они, чтобы для рассмотрения этой поправки была созвана конференция. Генеральный Секретарь направляет также текст предложенной поправки всем другим государствам, указанным в пункте 1 статьи 45 настоящей Конвенции.

ЗА БЕЛЬГИЮ
ГЕОРГЕС ПУТТЕВИЛС

ЗА БЕРЕГ СЛОНОВОЙ КОСТИ
 ЗА БИРМУ
 ЗА БОЛГАРИЮ
ДЕМИР БОРАЧЕВ
 С оговоркой в соответствии с пунктом 1 статьи 54 *

ЗА БОЛИВИЮ
 ЗА БОТСВАНУ
 ЗА БРАЗИЛИЮ
*СИЛЬВИО КАРЛОС
 ДИННИЗ БОРГЕС*

ЗА БУРУНДИ
 ЗА ВАТИКАН
ЖЕРОЛАМО ПРИГИОНЕ

ЗА ВЕНГРИЮ
ЛАСЛО ФЕЛЬДВАРИ

ЗА ВЕНЕСУЭЛУ
*ФРАНСИСКО АЗПУРА
 ЭСПИНОЗА*

ЗА ВЕРХнюю ВОЛЬТУ
 ЗА ГАБОН
 ЗА ГАИАНУ
 ЗА ГАМБИЮ
 ЗА ГАНУ
 ЗА ГВАТЕМАЛУ
 ЗА ГВИНЕЮ
 ЗА ГРЕЦИЮ
 ЗА ДАГОМЕЮ
 ЗА ДАНИЮ
*ХРИСТИАН ФРОСИГ
 ОГЕ АНДЕРСЕН*

ЗА ДЕМОКРАТИЧЕСКУЮ
 РЕСПУБЛИКУ КОНГО
 ЗА ДОМИНИКАНСКУЮ
 РЕСПУБЛИКУ
 ЗА ЗАМБИЮ
 ЗА ИЗРАИЛЬ
*ЭЗРА КАММА
 ЯКОВ ФРИШЕР*

ЗА ИНДИЮ
 ЗА ИНДОНЕЗИЮ
ЮНУС ПОХАН
 Индонезия не считает себя связанной статьей 52 *

ЗА ИОРДАНИЮ
 ЗА ИРАК
 ЗА ИРАН
АСЛАН АФШАР

ЗА ИРЛАНДИЮ
 ЗА ИСЛАНДИЮ

ЗА ИСПАНИЮ
ХОАКИН БУКСО-ДУЛЬСЕ
 В соответствии со статьей 54 я заявляю, что Испания не считает себя связанной статьей 52, и делаю оговорку в отношении статьи 46.

ЗА ИТАЛИЮ
ЛИОНЕЛЛО КОЗЗИ

ЗА КАМБОДЖУ
 ЗА КАМЕРУН
 ЗА КАНАДУ
 ЗА КЕНИЮ
 ЗА КИПР
 ЗА КИТАЙ
 ЗА КОЛУМБИЮ
 ЗА КОНГО (БРАЗЗАВИЛЬ)
 ЗА КОРЕЙСКУЮ РЕСПУБЛИКУ
 ЗА КОСТА-РИКУ
ФРАНЦ ЮЗ. ХАСЛИНГЕР

ЗА КУБУ
 ЗА КУВЕЙТ
 ЗА ЛАОС
 ЗА ЛЕСОТО
 ЗА ЛИБЕРИЮ
 ЗА ЛИВНИЮ
 ЗА ЛИХТЕНШТЕЙН
 ЗА ЛЮКСЕМБУРГ
РЕНЕ ЛОЖЕЛАН

ЗА МАВРИКИИ
 ЗА МАВРИТАНИЮ
 ЗА МАЛАВИ
 ЗА МАЛАГАСИЙСКУЮ
 РЕСПУБЛИКУ
 ЗА МАЛАЙЗИЮ
 ЗА МАЛИ
 ЗА МАЛЬДИВСКИЕ ОСТРОВА
 ЗА МАЛЬТУ
 ЗА МАРОККО
 ЗА МЕКСИКУ
Г. МОРАЛЕС ГАРЗА

ЗА МОНАКО
 ЗА МОНГОЛИЮ
 ЗА НЕПАЛ
 ЗА НИГЕР
 ЗА НИГЕРИЮ
 ЗА НИДЕРЛАНДЫ
 ЗА НИКАРАГУА
 ЗА НОВУЮ ЗЕЛАНДИЮ
 ЗА НОРВЕГИЮ
 ЗА ОБЪЕДИНЕННУЮ АРАБСКУЮ
 РЕСПУБЛИКУ
 ЗА ОБЪЕДИНЕННУЮ
 РЕСПУБЛИКУ ТАНЗАНИЯ

ЗА ПАКИСТАН
 ЗА ПАНАМУ
 ЗА ПАРАГВАЙ
 ЗА ПЕРУ
 ЗА ПОЛЬШУ
ЮЗЕФ ВОЙЦЕХОВСКИЙ
 Польша не считает себя связанной со статьей 52 в соответствии с пунктом 1 статьи 54 Конвенции *

ЗА ПОРТУГАЛИЮ
*АРМАНДО ДЕ ПАУЛА
 КОЭЛХО
 МАРИО ХОСЕ ДЕ АБРЕУ
 Е СИЛЬВА*

ЗА РЕСПУБЛИКУ ВЬЕТНАМ
 ЗА РУАНДУ
 ЗА РУМЫНИЮ
ВИКТОР МАТЕЕВИЧ
 Социалистическая Республика Румыния не считает себя связанной положениями статьи 52 настоящей Конвенции *

ЗА САЛЬВАДОР
 ЗА САН-МАРИНО
*ВИЛЬГЕЛЬМ МЮЛЛЕР-
 ФЕМБЕК*

ЗА САУДОВСКУЮ АРАВИЮ
 ЗА СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО
 ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ
 ИРЛАНДИИ
ДЖЕЙМС РИЧАРД МАДЖ

ЗА СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ
 АМЕРИКИ
 ЗА СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК
*БОРИС ТИХОНОВИЧ
 ШУМИЛИН*
 С оговоркой в соответствии с пунктом 1 статьи 54 *

ЗА СУДАН
 ЗА ТАИЛАНД
МАНУ АМАТАЯКУЛ
 Таиланд не считает себя связанным статьей 52 настоящей Конвенции *

ЗА ТОГО
 ЗА ТРИНИДАД И ТОБАГО
 ЗА ТУНИС
 ЗА ТУРЦИЮ
 ЗА УГАНДУ
 ЗА УКРАИНСКУЮ СОВЕТСКУЮ
 СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ
 РЕСПУБЛИКУ
*МАКАР МАКАРОВИЧ
 ЯШНИК*
 С оговоркой в соответствии с пунктом 1 статьи 54 *

ЗА ФЕДЕРАТИВНУЮ РЕСПУБЛИКУ
 ГЕРМАНИИ
ОТТО ЛИНДЕР

* Перевод Секретариата Организации Объединенных Наций.

ЗА ФИЛИППИНЫ
БАЛЬТАЗАР АКУИНО
РОМЕО ФЛОРЕС ЭДУ

ЗА ФИНЛЯндиЮ
ЗА ФРАНЦИЮ
ЖАН ГАБАРРА

ЗА ЦЕЙЛОН
ЗА ЦЕНТРАЛЬНОАФРИКАНСКУЮ
РЕСПУБЛИКУ
ЗА ЧАД

ЗА ЧЕХОСЛОВАКИЮ
ЮЗЕФ ДЫКАСТ
С оговоркой в отношении
статьи 52*

ЗА ЧИЛИ
МИГУЭЛЬ СЕРРАНО

ЗА ШВЕЙЦАРИЮ
ОСКАР ШЮРЦ

ЗА ШВЕЦИЮ
БЕРТИЛ Г. ХОЛМКУИСТ

ЗА ЭКВАДОР
АРСЕНИО ЛАРКО ДИАС

ЗА ЭФИОПИЮ

ЗА ЮГОСЛАВИЮ

ЛАЗАР МОЖСОВ

ЗА ЯМАЙКУ

ЗА ЯПОНИЮ

* Перевод Секретариата Организации Объединенных Наций.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобилей и прицепы

1. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, прицепы и составы транспортных средств, общий вес которых или нагрузка на ось, или габаритные размеры превышают пределы, установленные их национальным законодательством для транспортных средств, зарегистрированных на их территории. Договаривающиеся стороны, на территории которых имеет место международное движение тяжелых транспортных средств, должны стараться заключать региональные соглашения, допускающие к международному движению по дорогам данного района, за исключением дорог с низкими характеристиками, транспортные средства и составы транспортных средств, вес и размеры которых не превышают величин, установленных этими соглашениями.

2. При применении предписаний пункта 1 настоящего приложения не будут считаться превышением разрешенной максимальной ширины выходящие за габаритные размеры по ширине транспортного средства:

а) шины вблизи от точек их соприкосновения с землей и соединительные стальные индикаторы давления в шинах;
б) приспособления для противоскольжения, надетые на колеса;

в) зеркала заднего вида, сконструированные таким образом, что при легком нажиме они могут поворачиваться в обоих направлениях, не выступая при этом за разрешенную максимальную ширину;

г) боковые указатели поворота и габаритные огни при условии, что они выступают за габарит не более чем на несколько сантиметров;

д) таможенные печати (пломбы), наложенные на груз, и приспособления для обеспечения сохранности и защиты этих печатей (пломб).

3. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории следующие составы транспортных средств, если их национальное законодательство запрещает движение таких составов:

а) мотоциклы с прицепом;
б) составы, включающие автомобиль и несколько прицепов;
в) транспортные средства с полуприцепом, предназначенные для перевозки пассажиров.

4. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили и прицепы, на которые распространяются отступления согласно пункту 60 приложения 5 настоящей Конвенции.

5. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории велосипеды с подвесным двигателем и мотоциклы, водители и в соответствующих случаях пассажиры которых не имеют защитных шлемов.

6. Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории любого автомобиля, иного чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем и двухколесный мотоцикл без колески, наличием на автомобиле устройства, указанного в

пункте 56 приложения 5 к настоящей Конвенции и предупреждения об опасности, которую представляет собой остановившееся на ней транспортное средство.

7. Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории по некоторым трудным дорогам или в некоторых районах со сложным рельефом автомобилей, разрешенный максимальный вес которых превышает 3500 кг (7700 фунтов), соблюдением специальных предписаний их национального законодательства, касающихся допуска к движению по этим дорогам или в этих районах зарегистрированных ими транспортных средств, имеющих такой же разрешенный максимальный вес.

8. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, имеющие огни ближнего света с асимметричными лучами, если регулировка этих лучей не соответствует принятому на их территории направлению движения.

9. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили или буксируемые автомобилем прицепы, имеющие отличительный знак, иной, чем предусмотренный для этого транспортного средства статьей 37 настоящей Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Регистрационный номер автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении

1. Указанный в статьях 35 и 36 настоящей Конвенции регистрационный номер должен состоять либо из цифр, либо из цифр и букв. Цифры должны быть арабскими, а буквы — заглавными буквами латинского алфавита. Однако допускается употребление других цифр или букв, но в таких случаях регистрационный номер должен быть повторен арабскими цифрами и заглавными латинскими буквами.

2. Регистрационный номер должен быть составлен и обозначен таким образом, чтобы находящийся на оси неподвижного транспортного средства наблюдатель мог его различить днем в ясную погоду с расстояния не менее 40 м (130 футов); однако Договаривающиеся стороны могут уменьшить это минимальное расстояние для зарегистрированных на их территории мотоциклов и особых категорий автомобилей, регистрационным номерам которых трудно придать такие размеры, чтобы их можно было различать с расстояния 40 м (130 футов).

3. Если регистрационный номер обозначен на специальной табличке, эта табличка должна быть плоской и закрепленной в вертикальном или почти вертикальном положении перпендикулярно среднему продольному сечению транспортного средства. Если номер обозначается или наносится краской на самом транспортном средстве, поверхность, на которой он обозначается или наносится краской, должна быть плоской и вертикальной или почти плоской и вертикальной и перпендикулярной среднему продольному сечению транспортного средства.

4. С учетом положений пункта 5 статьи 32 табличка или поверхность, на которой обозначен или нанесен краской регистрационный номер, может быть из светоотражающего материала.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Отличительный знак автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении

1. Упомянутый в статье 37 настоящей Конвенции отличительный знак должен состоять из одной — трех главных букв латинского алфавита. Буквы должны быть высотой не менее 0,08 м (3,1 дюйма) и обозначены штрихами шириной не менее 0,01 м (0,4 дюйма). Буквы должны быть нанесены черной краской на белом фоне, имеющем форму эллипса, главная ось которого горизонтальна.

2. В тех случаях, когда отличительный знак содержит только одну букву, главная ось эллипса может быть вертикальной.

3. Отличительный знак не должен включаться в регистрационный номер или обозначаться таким образом, что он может быть принят за этот последний или может ухудшить его удобочитаемость.

4. На мотоциклах и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее 0,175 м (6,9 дюйма) и 0,115 м (4,5 дюйма). На других автомобилях и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее:

- a) 0,24 м (9,4 дюйма) и 0,145 м (5,7 дюйма), если отличительный знак состоит из трех букв;
- b) 0,175 м (6,9 дюйма) и 0,115 м (4,5 дюйма), если отличительный знак состоит менее чем из трех букв.

5. Положения пункта 3 приложения 2 применяются к обозначению отличительного знака на транспортных средствах.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Опознавательные знаки автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении

1. Опознавательные знаки включают:

- a) для автомобилей:
 - i) название или марку завода-изготовителя транспортного средства;
 - ii) на шасси или (при отсутствии его) на кузове автомобиля — заводской номер или серийный номер завода-изготовителя;
 - iii) на двигателе — заводской номер двигателя, если такой номер обозначается заводом-изготовителем;
 - b) для прицепов — обозначения, указанные выше в подпунктах i) и ii);
 - c) для велосипедов с подвесным двигателем — указание рабочего объема двигателя и марку «СМ».

2. Буквы и цифры, включенные в опознавательные знаки, упомянутые в пункте 1 настоящего приложения, должны помещаться в легко доступном месте и быть удобочитаемыми; кроме того, они должны быть нанесены таким образом, чтобы их было трудно изменить или устранить. Опознавательные знаки должны наноситься либо исключительно латинскими буквами или прописью и арабскими цифрами, либо они должны быть повторены таким образом.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов

1. Договаривающиеся стороны, которые в соответствии с подпунктом л статьи 1 настоящей Конвенции заявили о своем намерении приравнять к мотоциклам трехколесные транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг (900 фунтов), должны распространить на эти последние содержащиеся в настоящем приложении предписания, касающиеся либо мотоциклов, либо других автомобилей.

2. В настоящем приложении термин «прицеп» применяется только к прицепах, предназначенным для буксировки автомобилем.

3. При условии соблюдения положений подпункта а пункта 2 статьи 3 настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся сторона может предписывать для автомобилей, которые она регистрирует, и для прицепов, которые она допускает к движению в соответствии со своим национальным законодательством, предписания, дополняющие положения настоящего приложения или являющиеся более строгими.

ГЛАВА I

Торможение

4. В настоящей главе:

a) термин «колеса одной оси» означает колеса, расположенные симметрично или почти симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, даже в том случае, если они не находятся на одной и той же оси (ось-тандем рассматривается как две оси);

b) термин «рабочий тормоз» означает устройство, используемое для замедления движения и остановки транспортного средства;

c) термин «стояночный тормоз» означает устройство, используемое для удержания транспортного средства в неподвижном состоянии в отсутствие водителя, или для удержания отцепленного прицепа в неподвижном состоянии;

d) термин «аварийный тормоз» означает устройство, предназначенное для замедления движения и остановки транспортного средства в случае выхода из строя рабочего тормоза.

A. Торможение автомобилей, иных, чем мотоциклы

5. Каждый автомобиль, иной, чем мотоцикл, должен иметь тормоза, которые могут легко приводиться в действие находящимся за рулем водителем. Эти тормозные устройства должны выполнять следующие три функции торможения:

a) рабочий тормоз — замедлять движение транспортного средства и останавливать его надежно, быстро и эффективно независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъем или под уклон;

b) стояночный тормоз — удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки, на подъеме или на спуске с уклоном в 16%, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического типа;

c) аварийный тормоз — замедлять движение транспортного средства и останавливать его, независимо от его условий загрузки, на достаточно коротком расстоянии даже в случае выхода из строя рабочего тормоза.

6. При условии соблюдения положений пункта 5 настоящего приложения приспособления, обеспечивающие выполнение трех функций торможения (рабочее, аварийное и стояночное), могут иметь общие части; совмещение приводов допускается только при условии, что при этом остаются по крайней мере два отдельных привода.

7. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса транспортного средства; однако на транспортных средствах, имеющих более двух осей, колеса одной оси могут тормозиться.

8. Аварийный тормоз должен действовать по крайней мере на одно колесо с каждой стороны среднего продольного сечения транспортного средства; аналогичное положение относится к стояночному тормозу.

9. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.

10. Никакая тормозящая поверхность не должна быть устроена таким образом, чтобы она могла отделяться от колес. Однако такое разъединение допускается для некоторых тормозящих поверхностей при условии, что:

a) оно является кратковременным, например, при изменении передаточного числа;

b) в отношении стояночного тормоза оно может произойти лишь в результате действия водителя;

c) в отношении рабочего или аварийного тормозов торможение продолжается с предписанной эффективностью в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения.

В. Торможение прицепов

11. При условии соблюдения положений подпункта с пункта 17 настоящего приложения каждый прицеп, за исключением легких прицепов, должен иметь, в частности:

а) рабочий тормоз, позволяющий замедлить движение транспортного средства и остановить его надежно, быстро и эффективно независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъем или под уклон;

б) стояночный тормоз, позволяющий удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки на подъеме или спуске с уклоном 16%, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического действия. Настоящее положение не распространяется на прицепы, которые не могут быть отцеплены от транспортного средства-тягача без помощи инструментов, при том условии, что требования, предъявляемые к стояночному торможению, будут соблюдаться в отношении состава транспортных средств.

12. Устройства, обеспечивающие выполнение этих двух функций торможения (рабочее и стояночное), могут иметь общие части.

13. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса прицепа.

14. Рабочий тормоз должен приводиться в действие приводом рабочего тормоза транспортного средства-тягача; однако, если разрешенный максимальный вес прицепа не превышает 3500 кг (7700 фунтов), рабочий тормоз может быть сконструирован таким образом, чтобы во время движения он приводился в действие лишь путем сближения прицепа с тягачом (торможение силой инерции).

15. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.

16. Тормозящие устройства должны автоматически обеспечивать остановку прицепа в случае разрыва сцепного устройства во время движения. Однако это предписание не распространяется ни на одноосные, ни на двухосные прицепы, расстояние между осями которых составляет менее 1 м (40 дюймов), при условии, что их разрешенный максимальный вес не превышает 1500 кг (3300 фунтов) и что, за исключением полуприцепов, у них наряду со сцепным устройством имеется дополнительное сцепное приспособление, предусмотренное в пункте 58 настоящего приложения.

С. Торможение составов транспортных средств

17. В дополнение к содержащимся в разделах А и В настоящей главы положениям, касающимся несцепленных транспортных средств (автомобилей и прицепов), к составам сцепленных транспортных средств относятся следующие положения:

а) тормозные устройства каждого транспортного средства, являющегося частью состава, должны быть совместимыми;

б) действие рабочего тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по всему составу сцепленных транспортных средств;

в) разрешенный максимальный вес прицепа, не оборудованного рабочим тормозом, не должен превышать половины суммы веса транспортного средства-тягача без загрузки и веса водителя.

Д. Торможение мотоциклов

18. а) Каждый мотоцикл должен иметь два тормозных устройства, одно из которых действует по крайней мере на заднее или задние колеса, а другое — по крайней мере на переднее или передние колеса; если у мотоцикла имеется коляска, торможение колеса коляски не требуется. Эти тормозные устройства должны позволять замедлить движение мотоцикла и остановить его надежно, быстро и эффективно независимо от условий его загрузки и от того, движется ли он на подъем или под уклон.

б) В дополнение к положениям, содержащимся в подпункте а настоящего пункта, мотоциклы с тремя колесами,

расположенными симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, должны быть оборудованы стояночным тормозом, соответствующим положениям подпункта б пункта 5 настоящего приложения.

ГЛАВА II

Огни и светоотражающие приспособления

19. При применении положений настоящей Конвенции: термин «огонь дальнего света» означает огонь транспортного средства, предназначенный для освещения дороги на дальнее расстояние в направлении движения вперед;

термин «огонь ближнего света» означает огонь транспортного средства, предназначенный для освещения дороги впереди транспортного средства таким образом, чтобы не ослеплять чрезмерно и не причинять неудобств водителям встречных транспортных средств и другим пользователям дороги;

термин «подфарник» означает огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации спереди транспортного средства и его габаритной ширины;

термин «задний габаритный фонарь» означает огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации сзади транспортного средства и его габаритной ширины;

термин «стоп-сигнал» означает огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации другим пользователям дороги, находящимся сзади транспортного средства, что водитель привел в действие рабочий тормоз;

термин «противотуманная фара» означает огонь транспортного средства, предназначенный для улучшения освещенности дороги в туман, снегопад, ливень или пылевую бурю;

термин «задняя фара» означает огонь транспортного средства, предназначенный для освещения дороги сзади транспортного средства и подачи предупреждающего сигнала другим пользователям дороги, когда транспортное средство дает или намеревается дать задний ход;

термин «указатель поворота» означает огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации другим пользователям дороги намерения водителя сворачивать вправо или влево;

термин «светоотражающее приспособление» означает приспособление, предназначенное для сигнализации наличия транспортного средства посредством отражения света, излучаемого источником света, не связанным с этим транспортным средством, причем наблюдатель находится вблизи этого источника;

термин «освещающая поверхность» означает в отношении огней видимую поверхность, с которой излучается свет, а в отношении светоотражающих приспособлений — видимую поверхность, от которой отражается свет.

20. Цвета указанных в настоящей главе огней должны по мере возможности соответствовать определениям, содержащимся в добавлении к настоящему приложению.

21. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого по ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь спереди четное число белых или желтых селективных огней дальнего света, способных надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью на расстояние по крайней мере 100 м (325 футов) впереди транспортного средства. Внешние края освещающих поверхностей огней дальнего света ни в коем случае не должны быть расположены ближе к краю габаритной ширины транспортного средства, чем внешние края освещающей поверхности огней ближнего света.

22. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого на ровной дороге может превышать 10 км (6 миль) в час, должен быть снабжен спереди двумя белыми или желтыми селективными огнями ближнего света, способными надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью на расстояние по крайней мере 40 м (130 футов) впереди транспортного средства. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м

(16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства. Автомобиль не должен иметь более двух огней ближнего света. Огни ближнего света должны быть отрегулированы таким образом, чтобы они соответствовали определению, изложенному в пункте 19 настоящего приложения.

23. Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь два подфарника белого цвета; однако селективный желтый цвет допускается для подфарников, совмещенных с фарами дальнего или ближнего света, излучающими пучки селективного желтого цвета. Если эти подфарники являются единственными огнями, включенными спереди транспортного средства, они должны быть видимыми ночью в ясную погоду на расстоянии по крайней мере 300 м (1000 футов), не ослепляя и не причиняя излишних неудобств другим пользователям дороги. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства.

24. а) Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь сзади четное число задних габаритных фонарей красного цвета, видимых в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 300 м (1000 футов), не ослепляя и не причиняя излишних неудобств другим пользователям дороги. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства.

б) Каждый прицеп должен иметь сзади четное число задних габаритных огней красного цвета, видимых в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 300 м (1000 футов), не ослепляя и не причиняя излишних неудобств другим пользователям дороги. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения прицепа, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины прицепа. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,80 м (32 дюйма), могут иметь лишь один из этих огней, если они буксируются двухколесным мотоциклом без коляски.

25. Каждый автомобиль или прицеп, имеющий сзади номерной знак, должен быть снабжен приспособлением для освещения этого знака, устроенным таким образом, чтобы освещаемый этим приспособлением номерной знак был удобочитаем в ясную погоду ночью при остановленном транспортном средстве с расстояния в 20 м (65 футов) сзади транспортного средства; однако каждая Договаривающаяся сторона может уменьшить это минимальное расстояние удобочитаемости ночью в тех же пределах и для тех же транспортных средств, для которых она в соответствии с пунктом 2 приложения 2 к настоящей Конвенции уменьшит минимальное расстояние удобочитаемости днем.

26. На каждом автомобиле, включая мотоциклы, и на каждом составе транспортных средств, включающем автомобиль и один или несколько прицепов, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы огни дальнего света, огни ближнего света, противотуманные фары, подфарники автомобилей и упомянутое выше, в пункте 25, приспособление могли включаться лишь при одновременном включении задних габаритных фонарей автомобиля или последнего транспортного средства, включенного в состав.

Однако это положение не относится к огням дальнего или ближнего света, если они применяются для подачи световых сигналов, указанных в пункте 5 статьи 33 настоящей Конвенции. Кроме того, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы подфарники автомобилей всегда включались при включении огней ближнего света, огней дальнего света или противотуманных фар.

27. Каждый автомобиль, кроме двухколесного мотоцикла без коляски, должен иметь сзади по крайней мере два

красных светоотражающих приспособления не треугольной формы. С каждой стороны край освещающей поверхности, наиболее удаленный от среднего продольного сечения транспортного средства, должен находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства. Светоотражающие приспособления должны быть видимыми водителю транспортного средства в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 150 м (500 футов), когда они освещены дальним светом этого транспортного средства.

28. Каждый прицеп должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления. Эти светоотражающие приспособления должны иметь форму равнобедренного треугольника с вершиной, обращенной вверх, и одной горизонтальной стороной, причем длина каждой стороны составляет не менее 0,15 м (6 дюймов) и не более 0,2 м (8 дюймов); никакой треугольник не должен помещаться внутри этого треугольника. Указанные светоотражающие приспособления должны отвечать в отношении видимости требованиям, изложенным выше, в пункте 27. С каждой стороны край освещающей поверхности, наиболее удаленный от среднего продольного сечения прицепа, должен находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины прицепа. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,8 м (32 дюйма), могут иметь только одно светоотражающее приспособление, если они буксируются двухколесным мотоциклом без коляски.

29. Каждый прицеп должен иметь спереди два белых светоотражающих приспособления не треугольной формы. Эти светоотражающие приспособления должны удовлетворять условиям размещения и видимости, изложенным выше, в пункте 27.

30. Прицеп должен иметь спереди два белых подфарника, если его ширина превышает 1,6 м (5 футов 4 дюйма). Предписанные таким образом подфарники должны быть расположены возможно ближе к краю габаритной ширины прицепа и во всяком случае так, чтобы внешний край освещающей поверхности, наиболее удаленный от среднего продольного сечения прицепа, находился на расстоянии не более 0,15 м (6 дюймов) от этого края.

31. Каждый автомобиль (кроме двухколесных мотоциклов с коляской или без нее), скорость которого по ровной дороге может превышать 25 км (15 миль) в час, должен иметь сзади два красных стоп-сигнала, светосила которых явно превосходит светосилу задних габаритных фонарей. Это же положение относится к каждому прицепу, находящемуся в конце состава транспортных средств; однако стоп-сигналы не являются обязательными для не больших прицепов, размеры которых таковы, что стоп-сигналы тягача остаются видимыми.

32. С оговоркой о том, что Договаривающиеся стороны сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут освобождать велосипеды с подвесным двигателем от соблюдения всех нижеследующих положений или их части:

а) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен быть снабжен фарой ближнего света, отвечающей в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 22 настоящего приложения;

б) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее, скорость которого на ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь, помимо фары ближнего света, по крайней мере одну фару дальнего света, отвечающую в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 21 настоящего приложения. Если такой мотоцикл имеет более одной фары дальнего света, эти фары должны располагаться возможно ближе друг к другу;

с) двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен иметь не более одной фары ближнего света и не более двух фар дальнего света.

33. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски может быть снабжен спереди одним или двумя подфарниками, отвечающими в отношении цвета и видимости предписаниям

содержащимся в пункте 23 настоящего приложения. Если такой мотоцикл имеет два подфарника, эти подфарники должны располагаться возможно ближе друг к другу. Двухколесный мотоцикл без коляски не должен иметь более двух подфарников.

34. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в подпункте а пункта 24 настоящего приложения.

35. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь сзади одно светоотражающее приспособление, удовлетворяющее в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 27 настоящего приложения.

36. Каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен иметь стоп-сигнал, удовлетворяющий положениям пункта 31 настоящего приложения, с оговоркой о том, что Договаривающиеся стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут не распространять это предписание на двухколесные велосипеды с подвесным двигателем с коляской или без нее.

37. Без ущерба для положений, касающихся огней и приспособлений, предписанных для мотоциклов без коляски, каждая коляска, соединенная с двухколесным мотоциклом, должна иметь один подфарник, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего приложения, один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в подпункте а пункта 24 настоящего приложения, и одно светоотражающее приспособление, отвечающее в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 27 настоящего приложения. Электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы подфарник и задний габаритный фонарь коляски включались одновременно с задним габаритным фонарем мотоцикла. Во всяком случае коляска не должна иметь фар дальнего или ближнего света.

38. Автомобили с тремя колесами, симметричными по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, приравненные к мотоциклам в соответствии с подпунктом л статьи 1 Конвенции, должны быть снабжены приспособлениями, предписываемыми в пунктах 21, 22, 23, 24 а, 27 и 31 настоящего приложения. Однако, если ширина такого транспортного средства не превышает 1,30 м (4 фута 3 дюйма), достаточно одной фары дальнего света и одной фары ближнего света. В этом случае не применяются предписания относительно расстояния освещающей поверхности по отношению к краю габаритной ширины транспортного средства.

39. Каждый автомобиль, за исключением тех, водители которых могут подавать рукой сигналы об изменении направления движения, видимые во всех направлениях для других пользователей дороги, должен иметь неподвижные указатели поворота с мигающими огнями автожелтого цвета, расположенные попарно на транспортном средстве и видимые днем и ночью пользователями дороги. Частота мигания этих огней должна составлять 90 миганий в минуту с допуском ± 30 .

40. Если на автомобиле, ином, чем двухколесный мотоцикл с коляской или без коляски, имеются противотуманные фары, они должны быть белого или желтого селективного цвета в количестве двух и устанавливаться таким образом, чтобы ни одна точка их освещающей поверхности не находилась выше самой высокой точки освещающей поверхности огней ближнего света и чтобы с каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, находилась на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства.

41. Никакая задняя фара не должна приводить к ослеплению или создавать неудобства для других пользова-

телей дороги. Если автомобиль оборудован задней фарой, то эта фара должна излучать белый, автожелтый или желтый селективный свет. Приспособление для ее включения должно быть устроено таким образом, чтобы она могла включаться только тогда, когда приведено в действие приспособление заднего хода.

42. Никакой огонь, иной, чем огни указателей поворота, установленный на автомобиле или прицепе, не должен быть мигающим, за исключением огней, используемых в соответствии с национальным законодательством Договаривающихся сторон для обозначения транспортных средств или составов транспортных средств, которые не обязаны соблюдать общие правила дорожного движения или наличие которых на дороге обязывает других пользователей дороги соблюдать особую осторожность; такими транспортными средствами, в частности, являются транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда, автопоезда, транспортные средства, имеющие особые размеры, и транспортные средства или оборудование, используемые для строительства или ремонта дорог. Однако Договаривающиеся стороны могут разрешить или предписать, чтобы некоторые огни или часть этих огней мигали, за исключением огней, излучающих красный свет, для предупреждения об особой опасности, которую временно представляет собою транспортное средство.

43. При применении положений настоящего приложения следует рассматривать:

а) как один огонь любое сочетание двух или более огней, тождественных или нет, но имеющих одинаковое назначение и одинаковый цвет, если проекция их освещающих поверхностей на вертикальную плоскость, перпендикулярную среднему продольному сечению транспортного средства, занимает не менее 50% поверхности наименьшего прямоугольника, описывающего проекции указанных освещающих поверхностей;

б) как два огня или парное число огней единую освещающую поверхность в форме полосы при условии, что она расположена симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, что она находится по крайней мере на расстоянии 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства и ее длина составляет по меньшей мере 0,8 м (32 дюйма). Освещение этой поверхности должно осуществляться по крайней мере двумя источниками света, находящимися возможно ближе к ее краям. Освещающая поверхность может включать ряд элементов, расположенных таким образом, что проекция освещающих поверхностей различных элементов на вертикальную плоскость, перпендикулярную среднему продольному сечению транспортного средства, занимает не менее 50% наименьшего прямоугольника, описывающего проекции указанных освещающих поверхностей элементов.

44. На одном и том же транспортном средстве огни, имеющие одинаковое назначение и направленные в одну и ту же сторону, должны быть одинакового цвета. Огни и светоотражающие приспособления, число которых является четным, должны быть расположены симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, за исключением транспортных средств, внешняя форма которых не является симметричной. Каждая пара огней должна иметь явно одинаковую светосилу.

45. Различные по своему назначению огни и — при условии соблюдения положений других пунктов настоящей главы — огни и светоотражающие приспособления могут быть смонтированы в один световой прибор или соединены в нем при условии, что каждый из этих огней и светоотражающих приспособлений соответствует относящимся к нему положениям настоящего приложения.

ГЛАВА III

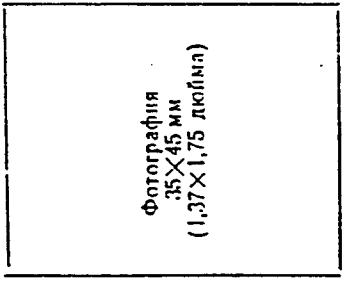
Другие предписания

Рулевое управление

46. Каждый автомобиль должен иметь прочное рулевое устройство, позволяющее водителю легко, быстро и уверенно менять направление движения транспортного средства.

ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ¹

1. Фамилия
2. Имя²
3. Дата⁴ и место⁵ рождения
4. Место жительства



Подпись владельца⁶

5. Выдано (дата)
 6. В (дата)
 7. Действительно до⁷
- №
- Подпись и т. д.⁸

Категории транспортных средств, на управление которыми выдано удостоверение:

Категория	Описание	Действительно до:	Продлено до:
A	Мотоциклы	.....	.....
B	Автомобили (за исключением упомянутых в категории A), разрешенный максимальный вес которых не превышает 3500 кг (7700 фунтов) и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восемь.	.....	.....
C	Автомобили, предназначенные для перевозки грузов, разрешенный максимальный вес которых превышает 3500 кг (7700 фунтов).	.....	.....
D	Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более 8 сидячих мест, помимо сиденья водителя.	.....	.....
E	Составы транспортных средств с тягачом, относящиеся к категориям B, C или D, которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или в эти категории.	.....	.....
10	11	.....	.....

или буквы, соответствующие категории или категориям, для которых действительно удостоверение, и записку для каждой категории, для которой удостоверение действительно (например, «B. Категория A. B...»).

10 Место, предназначенное для других категорий транспортных средств, определенных национальным законодательством.

11 Место для дополнительных записей, которые могут быть сделаны в соответствующих случаях комиссией или органами государства, выдавшего удостоверение, включая ограничения условий пользования (например, «Управление только в очках»). Действительно только для управления транспортным средством №...». Если условия переподготовки транзитного средства для управления лицом, достигшим одного года.

В случае непредусмотренном по второму абзацу примечания 9, действительно представлять эти дополнительные указания на образце страницы № 1. Другие дополнительные указания могут быть сделаны на страницах, не соответствующих образцу.

в Подпись или печать или штамп органа, выдавшего удостоверение, или уполномоченного по то объединению. На удостоверениях, сложенных вдвое (если они складываются так, что их первая страница не соответствует образцу), и на удостоверениях, сложенных вдвое, печать или штамп могут ставиться на первой странице.

в Печать или штамп органа, выдавшего удостоверение, и в соответствующих случаях дата проставления печати или штампа. Указанная печать или штамп ставится в правой колонке образца страницы № 2 рядом с графиками определенных категорий транспортных средств, для которых действительно удостоверение, и только рядом с этими графиками; дополнительные положения применяются к отметкам о приложении, которые следует внести в правую колонку образца страницы № 3.

Вместо того чтобы проставлять в правой колонке образца страницы № 2 печать или штамп органа, выдавшего удостоверение, Договаривающиеся стороны могут внести в правую рубрику «Категории» на образце страницы № 1 букву

¹ На удостоверениях, сложенных вдвое (если они складываются так, что их первая страница не соответствует образцу), и на удостоверениях, сложенных втрое, указанная надпись может делаться на первой странице.

² Здесь указывается название или отличительный знак государства, определенный в соответствии с приложением 3 к настоящей Конвенции. Указание, содержащееся также в примечании 1, относится также к этой рубрике.

³ Здесь можно указать имя отца или мужа.

⁴ Если дата рождения неизвестна, следует указать приблизительный возраст в момент выдачи удостоверения.

⁵ Не обязательно, если место рождения неизвестно.

⁶ Если отпечаток большого пальца руки. Подпись и отпечаток большого пальца руки могут не аккомпанироваться.

⁷ Эта рубрика обязательна в удостоверениях, имеющих страницу, соответствующую образцу № 3.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Международное водительское удостоверение

1. Международное водительское удостоверение представляет собой книжку формата А 6 (148×105 мм — 5,82×4,13 дюйма). Она имеет серую обложку и белые внутренние страницы.

2. Лицевая и внутренняя стороны первого листа обложки идентичны, соответственно, прилагаемым образцам страниц № 1 и 2; они печатаются на национальном языке или по крайней мере на одном из национальных языков государства, в котором выдано удостоверение. В конце внутренних страниц две соседние страницы соответствуют

прилагаемому образцу № 3 и печатаются на французском языке. На предшествующих им внутренних страницах повторяется на нескольких языках, из которых обязательными являются английский, испанский и русский языки, первая из этих двух страниц.

3. Вносимые в удостоверение от руки или отпечатанные на машинке записи делаются буквами латинского алфавита или прописью.

4. Договаривающиеся стороны, выдающие или разрешающие выдавать международные водительские удостоверения, обложка которых печатается на ином языке, чем английский, испанский, русский и французский, должны направить Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций перевод текста прилагаемого образца № 3 на этот язык.

ОБРАЗЕЦ СТРАНИЦЫ № 1

(Лицевая сторона первой страницы обложки)

МЕЖДУНАРОДНОЕ АВТОМОБИЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

№

Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года

Действительно до²

Выдано

в

дата

№мер национального водительского удостоверения

4

.....³

¹ Название государства, в котором выдано удостоверение, и отличительный знак этого государства, определенный в приложении 3.

² Три года с момента выдачи или дата истечения срока действия национального водительского удостоверения, в зависимости от того, какой срок наступит скорее.

³ Подпись органа власти или объединения, выдавшего удостоверение.

⁴ Печать или штамп органа власти или объединения, выдавшего удостоверение.

ОБРАЗЕЦ СТРАНИЦЫ № 2
(Внутренняя сторона первой страницы обложки)

Настоящее удостоверение недействительно для движения на территории¹

Оно действительно на территории всех других Договаривающихся сторон. Категории транспортных средств, на управление которыми оно дает право, указаны в конце книжки.

2

Настоящее удостоверение не освобождает его владельца от неукоснительного соблюдения на территории любого государства, по которой он ездит, законов и правил, касающихся права на обособление или занятие какой-либо профессией. В частности, оно теряет свою силу в государстве, которое становится обычным местожительством его владельца.

¹ Здесь указывается название государства, являющегося Договаривающейся стороной, в котором его владелец имеет обычное местожительство.

² Место, предназначенное для необязательного включения списка государств, являющихся Договаривающимися сторонами.

ОБРАЗЕЦ № 3
Левая страница

ЗАПИСИ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ВОДИТЕЛЮ

Фамилия	.....	1.
Имя ¹	.....	2.
Место рождения ²	.....	3.
Дата рождения ³	.....	4.
Место жительства	.....	5.

**КАТЕГОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
НА УПРАВЛЕНИЕ КОТОРЫМИ ВЫДАНО УДОСТОВЕРЕНИЕ**

Мотоциклы	A
Автомобили, за исключением упомянутых в категории A, разрешенный максимальный вес которых не превышает 3500 кг (7700 фунтов) и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми.	B
Автомобили, предназначенные для перевозки грузов, разрешенный максимальный вес которых превышает 3500 кг (7700 фунтов).	C
Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя.	D
Составы транспортных средств с тягачом, относящимся к категориям B, C или D, которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или в эти категории.	E

УСЛОВИЯ, ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ⁵

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

¹ Здесь можно указать имя отца или мужа.
² Не заполнять, если место рождения неизвестно.
³ Если дата рождения неизвестна, следует указать приблизительный возраст в момент выдачи удостоверения.
⁴ Печать или штамп органа власти или объединения, выдавшего удостоверение. Эта печать или штамп ставится рядом с категориями A, B, C, D и E только в том случае, если владелец имеет право управлять транспортными средствами указанной категории.
⁵ Например, «Управление только в очках», «Действительно только для управления транспортным средством № ...», «При условии переоборудования транспортного средства для управления лицом, лишенным одной ноги».

ОБРАЗЕЦ № 3
Правая страница

1.
2.
3.
4.
5.

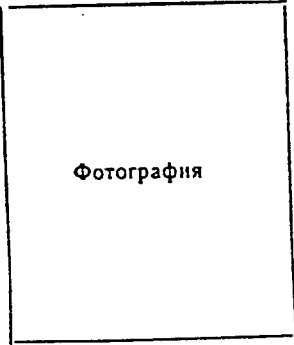
A

B

C

D

E



Подпись владельца⁶

ИСКЛЮЧЕНИЯ:

Владелец лишен права вождения по территории

до
В дата

Владелец лишен права вождения по территории

до
В дата

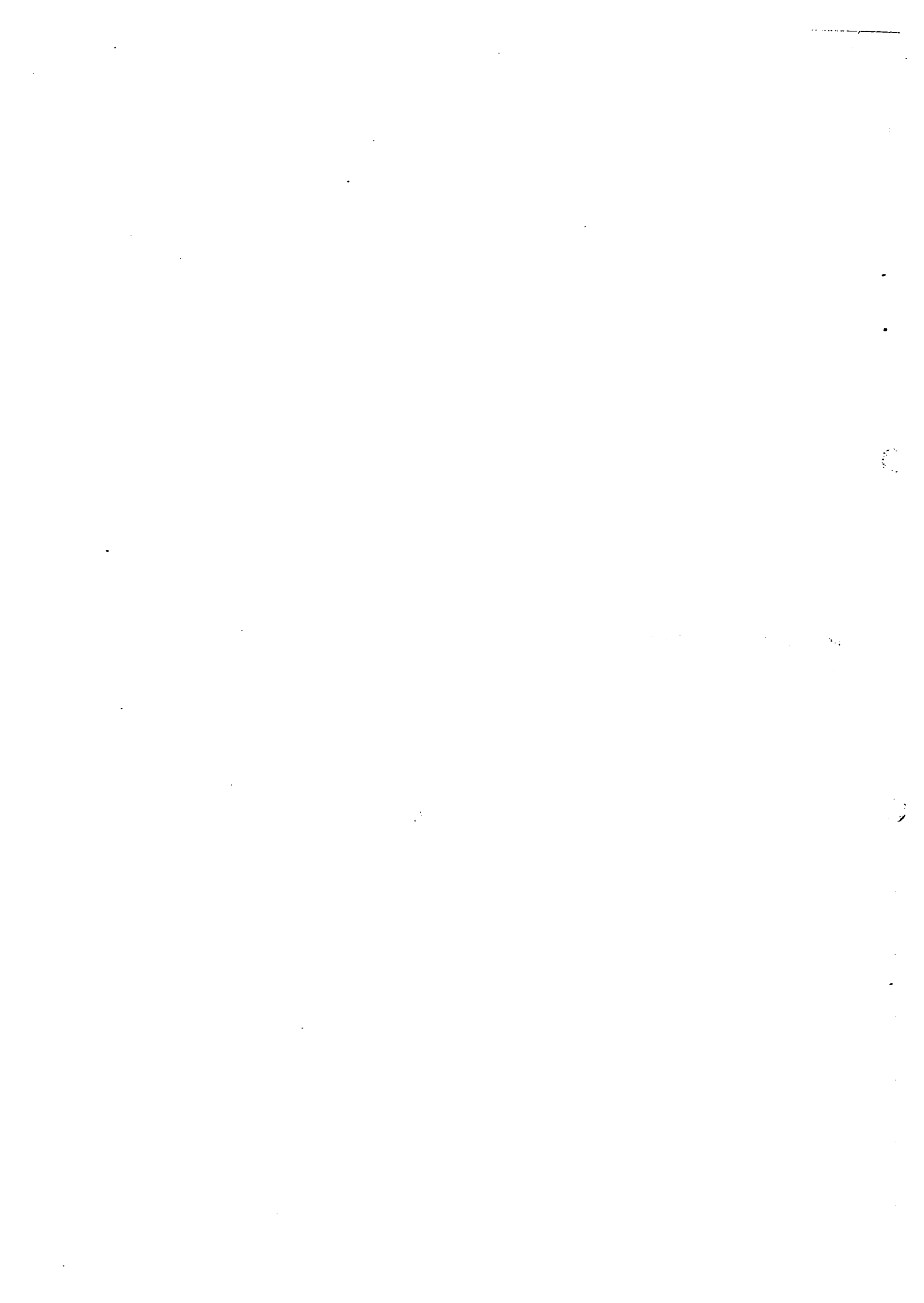
⁶ Или отпечаток большого пальца руки.

⁷ Название государства.

⁸ Подпись и печать или штамп органа власти, аннулировавшего действительность водительского удостоверения на его территории. Если предназначенные для исключений места на настоящей странице уже полностью использованы, другие исключения следует заносить на обратную сторону этой страницы.

КОНФЕРЕНЦИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ

КОНВЕНЦИЯ
О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ



КОНВЕНЦИЯ О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ

Договаривающиеся стороны,

признавая, что единообразие дорожных знаков, сигналов и обозначений и разметки дорог в международном плане необходимо для облегчения международного дорожного движения и повышения безопасности на дорогах, согласились о нижеследующем:

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ I

Определения

При применении положений настоящей Конвенции нижеследующие термины имеют то значение, которое придается им в настоящей статье:

a) термин «национальное законодательство» Договаривающейся стороны означает совокупность национальных или местных законов и правил, действующих на территории этой Договаривающейся стороны;

b) термин «населенный пункт» означает застроенную территорию, въезды на которую и выезды с которой специально обозначены соответствующими знаками или которая каким-либо иным образом определена в национальном законодательстве;

c) термин «дорога» означает всю полосу отвода любой дороги или улицы, открытой для движения;

d) термин «проезжая часть дороги» означает часть дороги, обычно используемую для движения транспортных средств; дорога может иметь несколько проезжих частей, четко разграниченных, в частности разделительной полосой, или находящихся на различных уровнях;

e) термин «полоса движения» означает любую из продольных полос, на которые может быть разделена проезжая часть дороги, обозначенных или не обозначенных посредством продольной разметки, но имеющих ширину, достаточную для движения в один ряд автомобилей, иных, чем мотоциклы;

f) термин «перекресток» означает любое пересечение на одном уровне, соединение или разветвление дорог, включая территорию, образуемую такими пересечениями, соединениями или разветвлениями;

g) термин «железнодорожный переезд» означает любое пересечение на одном уровне дороги

с железнодорожными или трамвайными путями, имеющими независимое полотно;

h) термин «автомагистраль» означает дорогу, специально построенную и предназначенную для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и которая,

i) за исключением отдельных мест или во временном порядке имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или в исключительных случаях другими средствами;

ii) не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;

iii) специально обозначена в качестве автомагистрали;

i) транспортное средство считается:

i) «остановленным», если оно приведено в неподвижное состояние на период времени, необходимый либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов;

ii) «находящимся на стоянке», если оно приведено в неподвижное состояние по причине, иной, чем необходимость избежать столкновения с другим пользователем дороги или с каким-либо препятствием или выполнить предписания правил движения, и если его остановка не ограничивается временем, необходимым либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов.

Однако Договаривающиеся стороны могут считать «остановленными» транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше, в подпункте *ii)*, если длительность этого состояния не превышает предела времени, установленного национальным законодательством, и могут считать «находящимися на стоянке» транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше, в подпункте *i)*, если длительность этого состояния превышает предел времени, установленный национальным законодательством;

j) термин «велосипед» означает любое транспортное средство, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение исключительно мускульной энергией лиц, находящихся

на этом транспортном средстве, в частности с помощью педалей или рукояток;

к) термин «велосипед с подвесным двигателем» означает любое двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим 50 см³ (3,05 куб. дюйма) и максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км (30 миль) в час; однако Договаривающиеся стороны могут не считать велосипедами с подвесным двигателем в соответствии со своим национальным законодательством те транспортные средства, которые не имеют характеристик велосипедов в отношении возможностей их использования, в частности возможности приведения их в движение с помощью педалей, или которые по своей максимальной конструктивной скорости, весу или некоторым характеристикам двигателя превышают установленные пределы. Ни одно положение настоящего определения не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам полностью приравнять велосипеды с подвесным двигателем к велосипедам при применении предписаний своих национальных законодательств, касающихся дорожного движения;

л) термин «мотоцикл» означает любое двухколесное транспортное средство с коляской или без нее, имеющее двигатель. Договаривающиеся стороны могут в своем национальном законодательстве приравнивать к мотоциклам трехколесные транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг (900 фунтов). Термин «мотоцикл» не включает велосипеды с подвесным двигателем, однако Договаривающиеся стороны могут при условии, что они сделают соответствующее заявление согласно пункту 2 статьи 46 настоящей Конвенции, приравнивать велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам при применении настоящей Конвенции;

м) термин «механическое транспортное средство» означает любое самоходное дорожное транспортное средство, за исключением велосипедов с подвесным двигателем на территории Договаривающихся сторон, которые не приравнивают их к мотоциклам, и за исключением рельсовых транспортных средств;

н) термин «автомобиль» означает механическое транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов. Этот термин охватывает троллейбусы, то есть нерельсовые транспортные средства, соединенные с электрическим проводом; он не охватывает такие транспортные средства, как сельскохозяйственные тракторы, использование которых для перевозки людей или грузов по дорогам или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов, является лишь вспомогательной функцией.

о) термин «прицеп» означает любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки механическим транспортным средством. Этот термин охватывает также полуприцепы;

р) термин «полуприцеп» означает любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что часть его опирается на автомобиль, и последний несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза;

с) термин «водитель» («погонщик») означает всякое лицо, управляющее транспортным средством, автомобилем и т. д. (включая велосипеды) или ведущее по дороге скот, стада, упряжных, вьючных или верховых животных;

т) термин «разрешенный максимальный вес» означает максимальный вес груженого транспортного средства, объявленный допустимым компетентными органами государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;

у) термин «вес с нагрузкой» означает фактический вес груженого транспортного средства, экипажа и пассажиров;

ф) термины «направление движения» и «соответствующий направлению движения» означают правую сторону, если в соответствии с действующим национальным законодательством водитель транспортного средства должен при встрече с другим транспортным средством пропустить его слева; в противном случае эти термины означают левую сторону;

г) предписание для водителя «уступить дорогу» другим транспортным средствам означает, что водитель не должен продолжать или возобновлять движение или осуществлять маневр, если это может помешать водителям других транспортных средств внезапно изменить направление движения или скорость.

СТАТЬЯ 2

Приложения к Конвенции

Нижеследующие приложения к настоящей Конвенции являются ее неотъемлемой частью:

Приложение 1 — Предупреждающие знаки, за исключением знаков, устанавливаемых вблизи от перекрестков или железнодорожных переездов.

Приложение 2 — Знаки, регулирующие преимущественное право проезда на перекрестках, предупреждающие знаки, устанавливаемые вблизи от перекрестков, и знаки, регулирующие преимущественное право проезда на узких участках дорог.

Приложение 3 — Знаки, относящиеся к железнодорожным переездам.

Приложение 4 — Знаки, означающие обязательное предписание, за исключением знаков, относящихся к преимущественному праву проезда, остановке и стоянке.

Приложение 5 — Указательные знаки, за исключением знаков, относящихся к стоянке.

Приложение 6 — Знаки, относящиеся к остановке и стоянке.

Приложение 7 — Дополнительные таблички.
Приложение 8 — Разметка дорог.
Приложение 9 — Цветное изображение сигнальных знаков, обозначений и табличек, о которых идет речь в приложениях 1—7*.

СТАТЬЯ 3

Обязательства Договаривающихся сторон

1. а) Договаривающиеся стороны настоящей Конвенции принимают установленную в ней систему дорожных знаков и сигналов и разметки дорог и обязуются провести ее в жизнь в возможно короткий срок. С этой целью:

i) когда настоящая Конвенция определяет сигнальный знак, обозначение или разметку для указания предписания или для сообщения пользователям дороги определенной информации, Договаривающиеся стороны обязуются с соблюдением сроков, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, не применять другого сигнального знака, другого обозначения или другой разметки для указания этого предписания или для сообщения этой информации;

ii) когда настоящая Конвенция не предусматривает сигнального знака, обозначения или разметки для указания предписания или для сообщения пользователям дороги определенной информации, Договаривающиеся стороны могут пользоваться в этих целях избранным сигнальным знаком, обозначением или разметкой при условии, что этот сигнальный знак, обозначение или разметка не предусмотрены уже Конвенцией для указаний, имеющих иное значение, и при условии, что они соответствуют установленной ею системе.

б) Для улучшения контроля за движением и в связи с необходимостью проведения опытов, прежде чем предлагать поправки к настоящей Конвенции, Договаривающиеся стороны могут в виде эксперимента и во временном порядке допускать на некоторых участках дорог отступления от положений настоящей Конвенции.

2. Договаривающиеся стороны обязуются заменить или дополнить не позже, чем через четыре года со дня вступления в силу настоящей Конвенции, на своей территории все сигнальные знаки, обозначения, приспособления и разметки, которые при внешнем соответствии сигнальным знакам, обозначениям, приспособлениям и разметкам системы, установленной настоящей Конвенцией, могли бы давать указания, имеющие иное значение, чем то, которое придано данным сигнальным знакам, обозначениям, приспособлениям и разметкам в настоящей Конвенции.

3. Договаривающиеся стороны обязуются заменить в течение пятнадцати лет со дня всту-

* В соответствующих местах отпечатанного типографским способом текста Конвенции могут быть изображены сигнальные знаки, обозначения и таблички.

пления в силу настоящей Конвенции на своей территории все сигнальные знаки, обозначения, приспособления и разметки, не соответствующие системе, установленной настоящей Конвенцией. В течение этого периода, для того чтобы пользователи дороги привыкли к системе, установленной настоящей Конвенцией, можно будет наряду с сигнальными знаками и обозначениями, предусмотренными настоящей Конвенцией, пользоваться прежними сигнальными знаками и обозначениями.

4. Ни одно положение настоящей Конвенции не может толковаться как возлагающее на Договаривающиеся стороны обязательство принять все типы сигнальных знаков и разметки, определенные в настоящей Конвенции. Напротив, Договаривающиеся стороны ограничат необходимым минимумом число сигнальных знаков и разметки, которые они примут.

СТАТЬЯ 4

Договаривающиеся стороны обязуются принять меры, чтобы было запрещено:

а) помещать на знаке, на его опоре или на любом другом приспособлении, предназначенном для регулирования движения, что-либо, что не имеет отношения к этому сигнальному знаку или приспособлению; однако, если Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения разрешают какой-либо ассоциации, не имеющей целью получение материальной выгоды, устанавливать указательные знаки, они могут допустить, чтобы эмблема этой ассоциации обозначалась на этом знаке или на его опоре при условии, что это не затруднит его понимания;

б) помещать плакаты, афиши, производить разметку и устанавливать приспособления, которые либо могут быть приняты за сигнальные знаки или другие приспособления для регулирования движения, либо могут уменьшать их видимость или эффективность, либо ослеплять пользователей дороги или отвлекать их внимание, создавая тем самым опасность для дорожного движения.

Глава II

ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ И СИГНАЛЫ

СТАТЬЯ 5

1. В системе, предписанной настоящей Конвенцией, различаются следующие категории сигнальных знаков:

а) знаки, предупреждающие об опасности: эти знаки имеют целью предупредить пользователей дороги о существовании опасности на дорогах и о характере этой опасности;

б) знаки, означающие обязательное предписание: эти знаки имеют целью уведомить пользователей дороги об обязательствах, ограничени-

ях и специальных запрещениях, которые они должны соблюдать; они подразделяются на:

- i) знаки преимущественного права проезда;
- ii) знаки запрещающие или ограничивающие;
- iii) знаки предписывающие;

с) указательные знаки: эти знаки имеют целью давать пользователям дороги по пути их следования необходимую информацию или другие полезные указания; они подразделяются на:

- i) предварительные указатели направлений,
- ii) указатели направлений,
- iii) маршрутные марки,
- iv) указатели наименований,
- v) подтверждающие знаки,
- vi) другие знаки, дающие водителям транспортных средств полезные указания,
- vii) другие знаки, обозначающие объекты, которые могут быть полезны для пользователей дороги.

2. В тех случаях, когда настоящая Конвенция предоставляет возможность выбора между несколькими знаками или обозначениями:

а) Договаривающиеся стороны обязуются применять на всей своей территории лишь один знак или одно обозначение;

б) Договаривающиеся стороны должны попытаться достигнуть соглашения на региональном уровне, с тем чтобы был выбран тот же знак или то же обозначение;

с) положения пункта 3 статьи 3 настоящей Конвенции применимы к сигнальным знакам и обозначениям, которые не были выданы.

СТАТЬЯ 6

1. Знаки устанавливаются таким образом, чтобы их легко и своевременно могли распознавать водители, для которых они предназначены. Обычно они устанавливаются на стороне дороги, соответствующей направлению движения; однако они могут быть помещены или повторены над проезжей частью дороги. Любой знак, установленный на стороне дороги, соответствующей направлению движения, должен быть повторен над проезжей частью или на противоположной стороне дороги, если местные условия таковы, что этот знак может не быть вовремя замечен водителями транспортных средств, для которых он предназначен.

2. Действие каждого знака распространяется на всю ширину проезжей части открытой для движения дороги, для тех водителей, для которых он предназначен. Однако действие знака может быть ограничено одной или несколькими полосами движения, разграниченными продольной разметкой на проезжей части.

3. Когда, по мнению компетентных органов, тот или иной знак, помещенный на обочине дороги с отдельными проезжими частями, является неэффективным, он может устанавливаться на разделительной полосе, и в этом случае его можно не повторять на обочине.

4. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что:

а) знаки устанавливаются таким образом, чтобы не мешать движению транспортных средств по проезжей части, а знаки, установленные на обочинах, должны в возможно меньшей мере мешать движению пешеходов. Расстояние между кромкой уровня дороги с той стороны, где установлен знак, и нижним краем знака должно быть, по возможности, более или менее одинаковым для знаков одной и той же категории на одной и той же дороге;

б) размеры знаков должны быть такими, чтобы знак был хорошо виден издали и легко различим при приближении к нему; с оговоркой относительно положений подпункта с настоящего пункта эти размеры устанавливаются с учетом обычной скорости транспортных средств;

с) размеры предупреждающих знаков и знаков, означающих обязательное предписание, должны быть стандартизованы на территории каждой Договаривающейся стороны. Как правило, для каждого вида сигнальных знаков устанавливается четыре категории размеров: малые, нормальные, большие и очень большие размеры. Знаки малого размера должны устанавливаться в тех случаях, когда условия не позволяют применять знаки нормального размера или когда возможно движение лишь на малой скорости. Они могут также устанавливаться для повторения предшествующего знака. Знаки большого размера должны устанавливаться на очень широких дорогах со скоростным движением. Знаки очень большого размера должны устанавливаться на дорогах со сверхскоростным движением, в частности на автомагистралях.

СТАТЬЯ 7

1. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве следующее: для того чтобы дорожные знаки, в частности предупреждающие знаки и знаки, означающие обязательное предписание, за исключением знаков, регламентирующих остановку или стоянку на освещенных улицах населенных пунктов, были лучше видны и могли легче читаться ночью, следует освещать их или пользоваться светоотражающими материалами или приспособлениями, при условии, что это не приводит к ослеплению пользователей дороги.

2. Ни одно положение настоящей Конвенции не воспрещает использовать для оповещения или предупреждения, относящегося только к некоторым часам или некоторым дням, знаки, которые видны лишь тогда, когда действует содержащаяся в них информация.

СТАТЬЯ 8

1. Для облегчения понимания знаков в международном плане система дорожных знаков и сигналов, установленная настоящей Конвенцией,

основана на формах и цветах, характерных для каждой категории знаков, а также во всех случаях, когда это представляется возможным, на использовании графических обозначений, а не надписей. Если Договаривающиеся стороны считают необходимым внести в предусмотренные обозначения какие-либо изменения, эти изменения не должны менять основные характеристики сигнальных знаков.

2. Договаривающиеся стороны, желающие принять в соответствии с положением подпункта а ii пункта 1 статьи 3 настоящей Конвенции сигнальный знак или обозначение, не предусмотренные Конвенцией, должны попытаться достигнуть договоренности в региональном плане относительно этого нового сигнального знака или обозначения.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не запрещает добавлять в целях облегчения толкования сигнальных знаков надпись на прямоугольной табличке, помещаемой под сигнальным знаком, или внутри прямоугольного щитка, содержащего сигнальный знак; такая надпись может помещаться также на самом знаке в тех случаях, когда это не затрудняет понимания знака теми водителями, которые не могут понять надпись.

4. В тех случаях, когда компетентные органы считают полезным уточнить значение сигнального знака или обозначения либо ограничить действие знаков, означающих обязательное предписание, некоторыми категориями пользователей дороги или некоторыми периодами времени, и когда необходимые указания не могут даваться дополнительным знаком или цифрами в условиях, определенных в приложениях к настоящей Конвенции, на прямоугольной табличке под знаком помещается надпись, причем это не исключает возможности замены или дополнения надписей одним или несколькими графическими обозначениями, помещаемыми на той же табличке.

5. Указанные в пунктах 3 и 4 настоящей статьи надписи выполняются на национальном языке или на одном или нескольких национальных языках и, кроме того, если соответствующая Договаривающаяся сторона сочтет это необходимым, на других языках, в частности на официальных языках Организации Объединенных Наций.

ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ ЗНАКИ

СТАТЬЯ 9

1. В разделе А приложения I к настоящей Конвенции указаны образцы предупреждающих знаков, а в разделе В этого приложения указаны обозначения, помещаемые на этих сигнальных

знаках, а также приведены некоторые предписания, касающиеся использования этих знаков. Однако знаки и обозначения, предупреждающие о приближении к перекрестку, описаны в приложении 2 к настоящей Конвенции, а обозначения, предупреждающие о приближении к железнодорожному переезду, описаны в приложении 3. В соответствии с пунктом 2 статьи 46 настоящей Конвенции каждое государство уведомляет Генерального Секретаря о том, какой образец для предупреждающих знаков оно избрало: А^a или А^b.

2. Предупреждающие знаки не должны повторяться без необходимости, но такие знаки следует устанавливать для обозначения возможных дорожных опасностей, которые трудно своевременно обнаружить водителю, соблюдающему необходимую осторожность.

3. Предупреждающие знаки должны устанавливаться на таком расстоянии от опасного участка, которое обеспечивает их максимальную эффективность как днем, так и ночью, с учетом условий дороги и движения и, в частности, обычной скорости движения транспортных средств и расстояния, с которого виден знак.

4. Расстояние между сигнальным знаком и началом опасного участка может указываться на дополнительной табличке образца 1 приложения 7 к настоящей Конвенции, которая помещается в соответствии с положениями указа этого приложения; это указание должно даваться тогда, когда расстояние между знаком и началом опасного участка не может быть определено водителями и является иным, чем они могут нормально ожидать.

5. Предупреждающие знаки могут повторяться, в частности, на автомагистралях и приравненных к ним дорогах. Если предупреждающие знаки повторяются, расстояние между знаком и началом опасного участка должно указываться в соответствии с положениями пункта 4 настоящей статьи. Однако в отношении предупреждающих знаков, устанавливаемых перед разводными мостами и железнодорожными переездами, Договаривающиеся стороны могут применять вместо положений настоящего пункта положения пункта 3 статьи 35 или пункта 5 раздела В приложения 1 к настоящей Конвенции.

6. Если предупреждающий знак устанавливается для указания опасности на довольно длинном отрезке дороги (например, ряд опасных поворотов, отрезок проезжей части дороги в плохом состоянии) и если считается желательным указать длину этого отрезка, соответствующее указание дается на дополнительной табличке образца 2 приложения 7 к настоящей Конвенции, которая помещается в соответствии с положениями указанного приложения.

ЗНАКИ, ОЗНАЧАЮЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ПРЕДПИСАНИЕ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ЗНАКОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К ОСТАНОВКЕ ИЛИ СТОЯНКЕ

СТАТЬЯ 10

Знаки преимущественного права проезда

1. Сигнальными знаками, имеющими целью доводить до сведения пользователей дороги особые правила преимущественного проезда на перекрестках, являются знаки В, 1, В, 2, В, 3 и В, 4, описанные в разделе А приложения 2 к настоящей Конвенции. Сигнальными знаками, имеющими целью доводить до сведения пользователей дороги правило преимущественного проезда на узких участках дорог, являются знаки В, 5 и В, 6, описанные в разделе С приложения 2.

2. Сигнальный знак В, 1 «ПЕРЕСЕЧЕНИЕ С ГЛАВНОЙ ДОРОГОЙ» применяется для указания того, что на перекрестке, на котором установлен этот сигнальный знак, водители должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по дороге, к которой они приближаются.

3. Сигнальный знак В, 2 «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН» применяется для указания того, что перед выездом на перекресток, на котором установлен этот сигнальный знак, водители должны остановиться и уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по дороге, к которой они приближаются. В соответствии с пунктом 2 статьи 46 настоящей Конвенции каждое государство уведомляет Генерального Секретаря о том, какой образец знака «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН» оно избрало: В, 2^a или В, 2^b.

4. Сигнальный знак В, 2 может устанавливаться вне перекрестка тогда, когда компетентные органы считают необходимым указать водителям, что они должны останавливаться при подъезде к знаку и продолжать движение лишь после того, как убедятся, что могут делать это, не создавая опасности.

5. Знаки В, 1 и В, 2 устанавливаются в непосредственной близости от перекрестка, по мере возможности в том месте, где транспортные средства должны останавливаться или за которое они не должны выезжать, не уступив предварительно дорогу другим транспортным средствам.

6. Знак А с обозначением А, 23 или А, 24 может использоваться в качестве знака предварительной сигнализации, который устанавливается соответственно перед знаками В, 1 или В, 2. Однако в государствах, применяющих знаки А^a в качестве предупреждающих знаков, предупреждающими знаками, которые устанавливаются перед знаком В, 1 или В, 2, могут быть те же зна-

ки, к которым добавлена дополнительная табличка образца 1, упомянутого в приложении 7 к настоящей Конвенции.

7. Знак В, 3 «ГЛАВНАЯ ДОРОГА» применяется для указания пользователям дороги, что на пересечениях этой главной дороги с другими дорогами водители транспортных средств, движущихся по этим другим дорогам или выезжающих с них, обязаны уступать дорогу транспортным средствам, движущимся по главной дороге. Этот знак может устанавливаться в начале дороги и повторяться после каждого пересечения; кроме того, он может устанавливаться до пересечения или на нем. Если на дороге установлен сигнальный знак В, 3, сигнальный знак В, 4 «КОНЕЦ ГЛАВНОЙ ДОРОГИ» должен устанавливаться вблизи того места, где дорога перестает пользоваться приоритетом по отношению к другим дорогам. Знак В, 4 может повторяться один или несколько раз до места прекращения приоритета; в таком случае знак или знаки, установленные перед этим местом, дополняются табличкой образца 1 приложения 7.

8. Если для указания приближения к перекрестку на дороге устанавливается предупреждающий знак с одним из обозначений А, 22 или если на перекрестке дорога является главной дорогой, обозначенной в качестве таковой сигнальными знаками В, 3 в соответствии с положениями пункта 7 настоящей статьи, на всех других дорогах должен устанавливаться на перекрестке знак В, 1 или знак В, 2; однако установка знаков В, 1 или В, 2 не является обязательной на таких дорогах, как проселочные и грунтовые, при движении по которым водители даже при отсутствии этих знаков должны уступать дорогу на перекрестке. Знак В, 2 должен устанавливаться лишь в том случае, если компетентные органы считают необходимым предписать водителям остановку транспортного средства, в частности, ввиду того, что водителям этих транспортных средств плохо видны расположенные с той или другой стороны перекрестка участки дороги, к которой они приближаются.

СТАТЬЯ 11

Запрещающие и ограничивающие знаки

Запрещающие и ограничивающие знаки, за исключением знаков, относящихся к остановке или стоянке, описаны с указанием их значения в разделе А приложения 4 к настоящей Конвенции. В этом разделе описаны также знаки, обозначающие конец этих запрещений и ограничений или одного из них.

СТАТЬЯ 12

Предписывающие знаки

Предписывающие знаки описаны с указанием их значения в разделе В приложения 4.

Общие предписания, относящиеся к сигнальным знакам, описанным в приложении 4 к настоящей Конвенции

1. Запрещающие, ограничивающие и предписывающие знаки устанавливаются в непосредственной близости от места, где вступает в силу предписание, ограничение или запрещение, и могут повторяться, если компетентные органы считают это необходимым. Однако в том случае, когда компетентные органы сочтут это желательным в связи с плохой видимостью или для того, чтобы заранее предупредить пользователей дороги, эти знаки могут устанавливаться на соответствующем расстоянии перед тем местом, где вступает в силу предписание, ограничение или запрещение. Под знаками, установленными перед местом, где вступает в силу предписание, ограничение или запрещение, помещается дополнительная табличка, соответствующая образцу 1 приложения 7.

2. Знаки, означающие обязательное предписание, установленные рядом с указателем наименования населенного пункта или непосредственно после него, означают, что эти предписания применяются во всем населенном пункте, за исключением случаев, когда другие знаки, установленные на некоторых участках дорог населенного пункта, содержат иное предписание.

УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ЗНАКОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К СТОЯНКЕ

СТАТЬЯ 14

1. В приложении 5 к настоящей Конвенции описаны знаки, дающие полезные указания пользователям дороги, за исключением знаков, относящихся к стоянке, или приведены образцы таких знаков; в этом приложении содержатся также некоторые предписания относительно их использования.

2. Надписи на указательных знаках i) — v), перечисленных в подпункте с пункта 1 статьи 5, в странах, не пользующихся латинским алфавитом, наносятся как на национальном языке, так и латинскими буквами, передающими, по мере возможности, транслитерацию и произношение слов на национальном языке.

3. В странах, не пользующихся латинским алфавитом, слова, написанные латинскими буквами, могут помещаться как на знаке, содержащем текст на национальном языке, так и на дополнительном знаке.

4. На знаке должны наноситься надписи не более чем на двух языках.

Предварительные указатели направлений

Предварительные указатели направлений устанавливаются на таком расстоянии от перекрестка, которое обеспечивает их максимальную эффективность как днем, так и ночью, с учетом условий дороги и движения и, в частности, обычной скорости транспортных средств и расстояния, с которого виден этот знак; это расстояние может не превышать 50 м (55 ярдов) в населенных пунктах, но на автомагистралях и на дорогах со скоростным движением оно должно составлять не менее 500 м (550 ярдов). Эти знаки могут повторяться. На дополнительной табличке, помещенной под знаком, может быть указано расстояние между знаком и перекрестком; это расстояние может быть указано также в нижней части самого знака.

СТАТЬЯ 16

Указатели направлений

1. На одном и том же указателе направлений могут быть обозначены названия нескольких населенных пунктов; в этом случае названия указываются на сигнальном знаке одно под другим. Для названия одного населенного пункта можно пользоваться более крупными буквами, чем для названий других населенных пунктов, лишь в том случае, если данный населенный пункт является самым крупным.

2. Когда на знаках обозначены расстояния, соответствующие цифры должны помещаться на одном уровне с названием населенного пункта. На указателях направлений, имеющих форму стрелки, эти цифры должны помещаться между названием населенного пункта и острием стрелки; на знаках прямоугольной формы они должны помещаться после названия населенного пункта.

СТАТЬЯ 17

Маршрутные марки

Знаки, используемые для обозначения дорог либо с помощью их номера, состоящего из цифр, букв или комбинации цифр и букв, либо с помощью названия дорог, могут состоять из этого номера или этого названия, заключенного в прямоугольную или щитообразную рамку. Однако Договаривающиеся стороны, имеющие систему классификации дорог, могут заменить эту рамку обозначением классификации.

СТАТЬЯ 18

Указатели наименований

1. Указатели наименований могут использоваться для указания границы между двумя государствами или границы между двумя админи-

стративными единицами одной и той же страны, либо названия населенного пункта, реки, перевала, местности и т. д.

2. Знаки E, 9^a или E, 9^b устанавливаются при въезде в населенный пункт; знаки E, 9^c или E, 9^d устанавливаются при выезде из населенного пункта. Национальное законодательство может предусмотреть, что эти знаки указывают пользователям дороги, что от знаков E, 9^a или E, 9^b до знаков E, 9^c или E, 9^d применяются правила движения, действующие на территории данной страны в населенных пунктах, за исключением тех случаев, когда на некоторых участках дороги в населенном пункте иные правила предписываются другими знаками; однако знак B, 4 должен всегда устанавливаться на главных дорогах, имеющих сигнальный знак B, 3 в тех случаях, когда преимущественное право проезда прекращает свое действие в населенном пункте.

3. Указатели наименований, дающие указания, иные, чем название населенного пункта, должны заметно отличаться, в частности по цвету, от знаков E, 9^a — E, 9^d.

СТАТЬЯ 19

Подтверждающие знаки

Подтверждающие знаки имеют целью подтвердить направление дороги, когда компетентные органы считают это необходимым, например, при выезде из крупных населенных пунктов. На них указаны названия одного или нескольких населенных пунктов, как это предусмотрено в пункте 1 статьи 16 настоящей Конвенции. В случае указания расстояний соответствующие цифры помещаются после названия населенного пункта.

СТАТЬЯ 20

Знаки на пешеходных переходах

Знак E, 11^a или E, 11^b помещается на пешеходных переходах там, где компетентные органы считают это целесообразным.

СТАТЬЯ 21

Общие предписания, касающиеся различных указательных знаков

1. Упомянутые в статьях 15—20 настоящей Конвенции указательные знаки устанавливаются там, где компетентные органы считают это целесообразным. Другие указательные знаки устанавливаются с учетом положений пункта 1 статьи 6 лишь там, где компетентные органы считают это необходимым; в частности, знаки F, 2—F, 7 устанавливаются только на дорогах, на которых пункты ремонта в случае аварии, пункты заправки горючим, ночлега и питания расположены на большом расстоянии друг от друга.

2. Указательные знаки могут повторяться. Помещенная под знаком дополнительная табличка может указывать расстояние от знака до места, на наличие которого указывает этот знак; это расстояние может обозначаться также в нижней части самого знака.

ЗНАКИ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ОСТАНОВКЕ И СТОЯНКЕ

СТАТЬЯ 22

В разделе А приложения 6 к настоящей Конвенции описаны знаки, запрещающие или ограничивающие остановку или стоянку, а в разделе В описаны другие знаки, дающие полезные указания относительно стоянки; в этом приложении дается значение этих знаков, а также содержатся некоторые предписания относительно их использования.

Глава III

СВЕТОВЫЕ ДОРОЖНЫЕ СИГНАЛЫ

СТАТЬЯ 23

Сигналы, предназначенные для регулирования движения транспортных средств

1. При условии соблюдения положений пункта 12 настоящей статьи в качестве световых сигналов, регулирующих движение транспортных средств, помимо тех сигналов, которые предназначены исключительно для транспортных средств общего пользования, могут использоваться только указанные ниже огни, имеющие следующее значение:

a) немигающие огни:

- i) зеленый огонь означает разрешение проезда; однако зеленый огонь, предназначенный для регулирования движения на перекрестке, не дает водителям разрешения проезда, если в направлении, в котором они намерены двигаться, образуется такой затор движения, при котором в случае выезда на перекресток они не смогут, вероятно, освободить его при перемене фазы сигнала;
- ii) красный огонь означает запрещение проезда; транспортные средства не должны пересекать линию остановки или, если не имеется линии остановки, проезжать за светофор; если светофор установлен посредине или на противоположной стороне перекрестка, они не должны выезжать на перекресток или на пешеходный переход на данном перекрестке;
- iii) желтый огонь, который включается один или одновременно с крайним огнем; когда он применяется один, это означает, что ни одно транспортное средство не должно пересекать линию остановки или выезжать за светофор, за исключением случаев, когда в

момент включения огня оно находится так близко, что уже не может остановиться перед линией остановки или перед светофором с учетом требований безопасности движения. Если сигнал находится посередине перекрестка или за ним, желтый огонь означает, что ни одно транспортное средство не должно выезжать на перекресток или на пешеходный переход на данном перекрестке, за исключением случаев, когда в момент включения огня оно находится так близко, что уже не может остановиться до въезда на перекресток с учетом требований безопасности движения. Желтый огонь при одновременном включении с красным огнем означает незамедлительную смену указаний сигнала, но он не изменяет запрещения проезда, предписанного красным огнем;

б) мигающие огни:

- i) один красный мигающий огонь или два попеременно мигающих красных огня, один из которых включается, когда другой выключается, помещенные на одной и той же колонке на одинаковой высоте и обращенные в одну и ту же сторону, означают, что транспортные средства не должны пересекать линию остановки или, если не имеется линии остановки, проезжать за светофор; эти огни применяются только на железнодорожных переездах и при въезде на разводные мосты или на пристани судов паромов, а также для обозначения запрещения проезда в связи с выездом на дорогу пожарных автомобилей или приближением летательного аппарата, траектория которого пересекает на небольшой высоте автомобильную дорогу;
- ii) желтый мигающий огонь или два попеременно мигающих желтых огня означают, что водители могут продолжать движение, но обязаны соблюдать при этом особую осторожность.

2. Световые сигналы трехцветной системы состоят из трех немигающих огней, а именно красного, желтого и зеленого; зеленый огонь должен включаться только после выключения красного и желтого огней.

3. Световые сигналы двухцветной системы состоят из красного и зеленого немигающих огней. Красный и зеленый огни не должны включаться одновременно. Световые сигналы двухцветной системы применяются лишь в виде временных установок с оговоркой относительно срока замены существующих приспособлений, предусмотренного пунктом 3 статьи 3 настоящей Конвенции.

4. Указанные в пунктах 2 и 3 настоящей статьи огни трехцветной и двухцветной системы располагаются вертикально или горизонтально.

5. В тех случаях, когда огни расположены вертикально, красный огонь помещается вверху;

если огни расположены горизонтально, красный огонь помещается на стороне, противоположной стороне, соответствующей направлению движения.

6. При трехцветной системе желтый огонь помещается посередине.

7. В сигналах трехцветной и двухцветной систем, упомянутых в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, все огни должны быть круглыми. Упомянутые в пункте 1 настоящей статьи красные мигающие огни также должны быть круглыми.

8. Желтый мигающий огонь может устанавливаться отдельно; в часы слабого движения этот огонь может также заменять огни трехцветной системы.

9. Когда зеленый огонь трехцветной системы имеет одну или несколько стрелок, включение этой стрелки или стрелок означает, что транспортные средства могут проезжать только в направлении или в направлениях, которые указаны стрелками. Стрелки, означающие разрешение двигаться прямо, должны быть направлены острием вверх.

10. Когда сигнал трехцветной системы дополнен одним или несколькими зелеными огнями, имеющими стрелку или стрелки, включение этой дополнительной стрелки или этих дополнительных стрелок означает, — независимо от того, какой огонь трехцветной системы в это время включен, — что транспортные средства могут продолжать движение в направлении или в направлениях, указанных стрелкой или стрелками; это означает также, что если транспортные средства находятся на полосе, которая предназначена исключительно для движения в направлении, указанном стрелкой, или по которой должно осуществляться это движение, их водители должны — при условии, что они уступают дорогу транспортным средствам, двигающимся в том направлении, в котором эти водители намерены следовать, и при условии, что они не будут угрожать безопасности пешеходов, — следовать в указанном направлении в тех случаях, когда остановка их транспортных средств препятствовала бы движению других транспортных средств, находящихся позади них на той же полосе. Эти дополнительные зеленые огни должны помещаться предпочтительно на одном уровне с обычным зеленым огнем.

11. Когда зеленые или красные огни установлены над обозначенными продольными линиями полосами движения дороги, имеющей несколько полос движения, красный огонь означает запрещение движения по полосе, над которой он установлен, а зеленый огонь означает разрешение движения по ней. Установленный таким образом красный огонь должен иметь форму двух перекрещивающихся наклонных полос, а зеленый огонь — форму стрелки, направленной вниз.

12. Национальное законодательство может предусмотреть установку на некоторых железнодорожных переездах медленно мигающего белолунного огня, означающего разрешение проезда.

13. Если световые дорожные сигналы предназначены только для водителей велосипедов, на самом сигнале, если это необходимо во избежание путаницы, может быть изображен силуэт велосипеда или может использоваться сигнал малого размера, дополненный прямоугольной табличкой с изображением велосипеда.

СТАТЬЯ 24

Сигналы, предназначенные только для пешеходов

1. В качестве световых сигналов, предназначенных только для пешеходов, могут использоваться лишь указанные ниже огни, имеющие следующее значение:

- a) немигающие огни:
 - i) зеленый огонь означает разрешение движения пешеходов;
 - ii) желтый огонь означает запрещение движения пешеходов, но позволяет закончить переход тем из них, которые уже вышли на проезжую часть;
 - iii) красный огонь означает запрещение пешеходам выходить на проезжую часть;

b) мигающие огни: зеленый мигающий огонь означает, что время, в течение которого пешеходы могут переходить через проезжую часть, истекает, и что незамедлительно появится красный огонь.

2. Предназначенные для пешеходов световые сигналы должны быть предпочтительно двухцветной системы, состоящей из двух огней, а именно красного и зеленого; однако они могут быть трехцветной системы, включающей три огня, а именно красный, желтый и зеленый. Никогда не должны включаться одновременно два огня.

3. Огни должны быть расположены вертикально, причем красный огонь должен быть всегда вверху, а зеленый огонь — всегда внизу. Красный огонь должен предпочтительно иметь форму силуэта неподвижного пешехода или неподвижных пешеходов, а зеленый огонь — форму силуэта движущегося пешехода или движущихся пешеходов.

4. Конструкция пешеходных светофоров и способ их размещения должны исключать всякую возможность их восприятия водителями как световых сигналов, предназначенных для регулирования движения транспортных средств.

Глава IV РАЗМЕТКА ДОРОГ

СТАТЬЯ 25

Обозначения на проезжей части (разметка дорог) применяются в тех случаях, когда компетентные органы считают это необходимым с целью регулирования движения, предупреждения или ориентировки пользователей дороги. Эти обозначения могут применяться как самостоятельно, так и в сочетании с другими дорожными сигнальными знаками, с тем чтобы усилить или уточнить их указания.

СТАТЬЯ 26

1. Продольная разметка, состоящая из сплошной линии, проведенной по проезжей части, означает, что всем транспортным средствам запрещается переезжать через нее или наезжать на нее; равным образом, когда разметка разделяет оба направления движения, она означает, что ни одно транспортное средство не должно следовать с той стороны разметки, которая является для водителя противоположной краю проезжей части, соответствующей направлению движения. Продольная разметка, состоящая из двух сплошных линий, имеет аналогичное значение.

2. a) Продольная разметка, состоящая из прерывистой линии, проведенной по проезжей части дороги, имеет значения запрещения, но предназначена.

- i) либо для разграничения полос движения, а также для разделения направления потоков движения;
- ii) для предупреждения о приближении к сплошной линии и об устанавливаемом ею запрещении или о приближении к другому участку, представляющему особую опасность.

b) Отношение длины расстояния между чертами к длине черты должно быть значительно меньшим в прерывистых линиях, которые используются в целях, изложенных в подпункте a ii) настоящего пункта, чем в линиях, которые используются в целях, изложенных в подпункте a i) того же пункта.

3. В тех случаях, когда продольная разметка состоит из сплошной линии, нанесенной на проезжей части дороги рядом с прерывистой линией, водители должны руководствоваться указаниями только той линии, которая находится на их стороне. Это положение не препятствует водителям, совершившим разрешенный обгон, вновь вернуться на полосу, соответствующую направлению движения.

4. При применении положений настоящей статьи продольной разметкой не являются продольные линии, которые обозначают края проезжей части дороги, для того чтобы обеспечить их

большую видимость, или которые, будучи соединены с поперечными линиями, обозначают на проезжей части дороги места, предназначенные для стоянки.

СТАТЬЯ 27

1. Поперечная разметка, состоящая из сплошной линии или из двух параллельных сплошных линий, проведенных через всю ширину одной или нескольких полос движения, обозначает линию остановки транспортных средств, предписанной сигнальным знаком В, 2 «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН», указанным в пункте 3 статьи 10 настоящей Конвенции. Такая разметка может также применяться для указания линии остановки, которая может быть предписана световым дорожным сигналом, лицом, уполномоченным регулировать дорожное движение, или перед железнодорожным переездом. Перед разметкой, сопровождающей сигнальный знак В, 2, на проезжей части дороги может быть нанесено слово «СТОП».

2. В тех случаях, когда это технически возможно, указанная в пункте 1 настоящей статьи поперечная разметка должна наноситься всякий раз, когда устанавливается знак В, 2.

3. Поперечная разметка, состоящая из одной прерывистой линии или двух проведенных рядом прерывистых линий, нанесенная по всей ширине одной или нескольких полос движения, обозначает линию, которую транспортные средства не должны обычно пересекать, когда они обязаны уступать дорогу в соответствии со знаком В, 1 «ПЕРЕСЕЧЕНИЕ С ГЛАВНОЙ ДОРОГОЙ», упомянутым в пункте 2 статьи 10 настоящей Конвенции. Перед этой разметкой для обозначения знака В, 1 на проезжей части дороги может быть изображен треугольник с широкой каймой, одна из сторон которого параллельна разметке, а противоположная вершина направлена в сторону приближающихся транспортных средств.

4. Для обозначения пешеходных переходов предпочтительно наносить довольно широкие полосы, параллельные оси проезжей части дороги.

5. Для обозначения переездов для велосипедистов наносятся либо поперечные линии, либо другая разметка, которую невозможно принять за разметку, наносимую на пешеходных переходах.

СТАТЬЯ 28

1. Другие виды разметки на проезжей части дороги, как то: стрелки, параллельные или косые линии или надписи, могут применяться для повторения предписаний сигнальных знаков или для того, чтобы дать пользователям дороги указания, которые не могут быть удовлетворительным

образом даны сигнальными знаками. Такие виды разметки используются, в частности, для обозначения границ зон или полос стоянки, мест остановки автобусов или троллейбусов, на которых стоянка запрещена, а также для обозначения предварительного перестроения в рядах при подъезде к перекресткам. Однако, если на проезжей части, разделенной продольной разметкой на полосы движения, имеется стрелка, водители должны продолжать движение в направлении или в одном из направлений, указанных на полосе, по которой они двигаются.

2. При условии соблюдения положений пункта 4 статьи 27 настоящей Конвенции, касающихся пешеходных переходов, разметка зоны проезжей части дороги или зоны, слегка выступающей над уровнем проезжей части дороги, параллельными косыми линиями, обведенными сплошной или прерывистой полосой, означает, что при наличии сплошной полосы транспортные средства не должны въезжать в эту зону, а при наличии прерывистых полос транспортные средства могут въезжать в эту зону только в том случае, если это совершенно безопасно или если это необходимо для въезда в поперечную улицу с противоположной стороны проезжей части.

3. Зигзагообразная линия у края проезжей части дороги означает запрещение стоянки с указанной стороны проезжей части по всей длине этой линии.

СТАТЬЯ 29

1. Разметка, упомянутая в статьях 26—28 настоящей Конвенции, может наноситься на проезжей части дороги краской или любым другим способом при условии, что он является столь же эффективным.

2. Если разметка проезжей части дороги наносится краской, она должна быть желтого или белого цвета; однако может применяться синий цвет для разметки, обозначающей места разрешенной или ограниченной стоянки. Когда на территории Договаривающейся стороны применяются оба цвета — желтый и белый, разметка одинаковой категории должна быть одинакового цвета. При применении положений настоящего пункта термин «белый» включает оттенки «серебристый» или «светло-серый».

3. При нанесении надписей, изображений и стрел, которые включены в разметку, следует учитывать необходимость значительного увеличения их размеров в направлении движения транспортных средств ввиду того, что эти надписи, изображения и стрелы видны водителю под очень небольшим углом.

4. Рекомендуются, чтобы дорожная разметка, предназначенная для движущихся транспортных средств, была светоотражающей в тех случаях, когда этого требует интенсивность движения, и при плохой освещенности или при полном отсутствии освещения.

СТАТЬЯ 30

Приложение 8 к настоящей Конвенции представляет собой совокупность рекомендаций, касающихся схем или рисунков разметки дорог.

Глава V

ПРОЧИЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ И СИГНАЛЫ

СТАТЬЯ 31

Сигнализация ремонтных работ

1. Границы участков проезжей части дороги, на которых производятся ремонтные работы, должны ясно обозначаться сигнальными знаками.

2. Когда это вызывается объемом ремонтных работ и интенсивностью движения, для обозначения границ участков проезжей части дороги, на которых производятся ремонтные работы, устанавливаются прерывистые или сплошные барьеры, окрашенные чередующимися белыми и красными, желтыми и красными, черными и белыми или черными и желтыми полосами, и, кроме того, ночью, если барьерам не приданы светоотражающие свойства, устанавливаются огни и светоотражающие приспособления. Светоотражающие приспособления и немигающие огни должны быть красного или темно-желтого цвета, а мигающие огни — темно-красного цвета. Однако

а) огни и приспособления могут быть белого цвета, если они видны только в одном направлении движения и обозначают границы участка на стороне, противоположной этому направлению движения;

б) огни и приспособления могут быть белого или светло-желтого цвета, если они обозначают границы участка, разделяющего оба направления движения.

СТАТЬЯ 32

Разметка с помощью огней или светоотражающих приспособлений

Каждая Договаривающаяся сторона будет применять на всей своей территории один и тот же цвет или одну и ту же систему цветов для огней или светоотражающих приспособлений, применяемых для обозначения края проезжей части.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ

СТАТЬЯ 33

1. а) Если у железнодорожного переезда установлена сигнализация для предупреждения о приближении поездов или о предстоящем закрытии шлагбаумов или полушлагбаумов, она дол-

жна состоять из мигающего красного огня или попеременно мигающих красных огней, как это предусмотрено в подпункте б пункта 1 статьи 23 настоящей Конвенции. Однако

i) красные мигающие огни могут быть дополнены или заменены световым сигналом трехцветной системы красный-желтый-зеленый, описанной в пункте 2 статьи 23 настоящей Конвенции, или сигналом, в котором отсутствует зеленый огонь, если на дороге вблизи от железнодорожного переезда установлены другие трехцветные световые сигналы или если на железнодорожном переезде установлены шлагбаумы;

ii) на грунтовых дорогах с весьма слабым движением и на пешеходных дорожках может применяться только звуковой сигнал.

б) Во всех случаях световая сигнализация может дополняться звуковым сигналом.

2. Светофоры устанавливаются на краю проезжей части дороги, соответствующей направлению движения; когда это требуется обстоятельствами, например условиями видимости сигналов или интенсивностью движения, огни должны повторяться на противоположной стороне дороги. Однако, если в силу местных условий это считается предпочтительным, огни могут быть повторены на островке безопасности посередине проезжей части дороги или установлены над проезжей частью дороги.

3. В соответствии с пунктом 4 статьи 10 настоящей Конвенции сигнальный знак В, 2 «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН» может устанавливаться у железнодорожного переезда без шлагбаумов, полушлагбаумов или световой сигнализации, предупреждающей о приближении поездов; если на железнодорожном переезде установлен этот знак, водители должны остановить свои транспортные средства у линии остановки или при отсутствии линии остановки — у знака и продолжать движение, лишь убедившись в том, что к переезду не приближается поезд.

СТАТЬЯ 34

1. На железнодорожных переездах со шлагбаумами или полушлагбаумами, расположенными в шахматном порядке с каждой стороны железнодорожного пути, горизонтальное положение этих шлагбаумов или полушлагбаумов означает, что каждый пользователь дороги обязан остановиться перед ближайшим от него шлагбаумом или полушлагбаумом; движение шлагбаумов для занятия горизонтального положения и движение полушлагбаумов имеют то же значение.

2. Включение красного огня или красных огней, упомянутых в подпункте а пункта 1 статьи 33 настоящей Конвенции, или подача звукового сигнала, упомянутого в том же пункте, означает также, что ни один пользователь доро-

ги не имеет права пересекать линию остановки или, если не имеется линии остановки, проезжать за светофор. Включение желтого огня трехцветной системы, упомянутой в подпункте а i пункта 1 статьи 33, означает, что ни один пользователь дороги не имеет права пересекать линию остановки или, если не имеется линии остановки, проезжать за светофор, за исключением тех случаев, когда в момент включения желтого огня транспортные средства находятся настолько близко к сигналу, что они не могут уже остановиться перед ним, не создавая опасности.

СТАТЬЯ 35

1. Шлагбаумы и полушлагбаумы железнодорожных переездов должны быть ясно обозначены чередующимися красными и белыми, красными и желтыми, черными и белыми или желтыми и черными полосами. Однако они могут быть окрашены только в белый или желтый цвет при условии помешения посредине большого красного диска.

2. У каждого железнодорожного переезда без шлагбаумов и полушлагбаумов должен быть установлен в непосредственной близости от железнодорожного пути сигнальный знак В, 7, описанный в приложении 3. При наличии светофора, предупреждающего о приближении поездов, или знака В, 2 «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН» сигнальный знак В, 7 помещается на опоре знака В, 2 или на колонке светофора. Установка сигнального знака В, 7 необязательна:

а) на пересечениях автомобильных дорог с железными дорогами, на которых железнодорожное движение осуществляется на очень небольшой скорости, а дорожное движение регулируется сопровождающим лицом железнодорожных транспортных средств, подающим рукой необходимые сигналы;

б) на пересечениях железнодорожных путей с грунтовыми дорогами с весьма незначительным движением и с пешеходными дорожками.

3. Под любым предупреждающим знаком с одним из обозначений А, 26 или А, 27, описанных в приложении 3 к настоящей Конвенции, может быть установлен прямоугольный щиток с вертикальной длинной стороной и тремя косыми красными полосами на белом или желтом фоне, но в этом случае примерно на одной трети и двух третях расстояния между знаком и железнодорожным путем устанавливаются дополнительные знаки, состоящие из щитков идентичной формы, на которых нанесены соответственно одна или две красные косые полосы на белом или желтом фоне. Эти знаки могут быть повторены на противоположной стороне проезжей части дороги. Упомянутые в настоящем пункте щитки описаны в разделе С приложения 3 к настоящей Конвенции.

1. В силу особой опасности, возникающей на железнодорожных переездах, Договаривающиеся стороны обязуются принять меры к тому, чтобы:

а) перед каждым железнодорожным переездом был установлен один из предупреждающих знаков с одним из обозначений А, 26 или А, 27; однако можно не устанавливать никакого знака:

- i) в особых случаях, которые могут иметь место в населенных пунктах;
- ii) на грунтовых и проселочных дорогах, по которым движение механических транспортных средств осуществляется только в очень редких случаях;

б) все железнодорожные переезды были оборудованы шлагбаумами или полушлагбаумами или системой сигнализации, предупреждающей о приближении поездов, за исключением тех случаев, когда железнодорожный путь виден пользователям дороги с обеих сторон данного переезда таким образом, что с учетом, в частности, максимальной скорости поездов водитель дорожного транспортного средства, приближающегося к железнодорожному переезду с той или другой стороны, может вовремя остановиться до въезда на железнодорожный переезд, если покажется поезд, а также таким образом, что пользователи дороги, которые уже находятся на переезде в момент появления поезда, могут вовремя с него съехать; однако Договаривающиеся стороны могут допускать отступление от положений настоящего пункта на тех железнодорожных переездах, где скорость движения поездов относительно невысока или движение дорожных механических транспортных средств незначительно;

с) все железнодорожные переезды с шлагбаумами или полушлагбаумами, приводимыми в действие с поста, с которого шлагбаумы или полушлагбаумы не видны, были оборудованы одной из систем сигнализации, предупреждающих о приближении поездов и указанных в пункте 1 статьи 33 настоящей Конвенции;

д) все железнодорожные переезды с шлагбаумами или полушлагбаумами, автоматически приводимыми в действие приближением поездов, были оборудованы одной из систем сигнализации, предупреждающих о приближении поездов и указанных в пункте 1 статьи 33 настоящей Конвенции;

е) шлагбаумы и полушлагбаумы покрывались для улучшения их видимости светоотражающими материалами или оборудовались светоотражающими приспособлениями и в случае необходимости освещались ночью; кроме того, чтобы на дорогах с интенсивным ночным автомобильным движением предупреждающие знаки, устанавливаемые перед железнодорожным переездом, покрывались светоотражающими материалами или оборудовались светоотражающими приспособлениями и в случае необходимости освещались ночью;

г) посредине проезжей части дороги вблизи от железнодорожных переездов, оборудованных полужагбаумами, наносилась по мере возможности продольная разметка, запрещающая транспортным средствам, которые приближаются к железнодорожному переезду, выезжать на сторону проезжей части, противоположную направлению движения, или даже сооружались направляющие островки, разделяющие оба направления движения.

2. Положения настоящей статьи не применяются в случаях, предусмотренных последней фразой пункта 2 статьи 35 настоящей Конвенции.

Глава VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 37

1. Настоящая Конвенция открыта в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 31 декабря 1969 года для подписания всеми государствами — членами Организации Объединенных Наций, или членами любых специализированных учреждений, или членами Международного агентства по атомной энергии, или сторонами Статута Международного Суда и любым другим государством, приглашенным Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций стать стороной настоящей Конвенции.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Ратификационные грамоты передаются на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Настоящая Конвенция остается открытой для присоединения к ней любого из государств, указанных в пункте 1 настоящей статьи. Документы о присоединении передаются на хранение Генеральному Секретарю.

СТАТЬЯ 38

1. Каждое государство может при подписании, ратификации настоящей Конвенции или при присоединении к ней, или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что Конвенция становится применимой ко всем территориям или части территорий, за внешние сношения которых оно ответственно. Конвенция начинает применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, по истечении тридцати дней со дня получения Генеральным Секретарем упомянутой нотификации или в момент вступления Конвенции в силу в отношении государства, сделавшего нотификацию, если эта дата является более поздней.

2. Каждое государство, делающее нотификацию, упомянутую в пункте 1 настоящей статьи,

должно от имени территорий, по поручению которых им была сделана такая нотификация, направлять нотификацию, содержащую заявления, предусмотренные в пункте 2 статьи 46 настоящей Конвенции.

3. Каждое государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что Конвенция перестанет применяться на территории, указанной в нотификации, по истечении одного года со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

СТАТЬЯ 39

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи на хранение пятнадцатого документа о ратификации или о присоединении.

2. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящую Конвенцию или присоединится к ней после сдачи на хранение пятнадцатого документа о ратификации или присоединении, Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи этим государством на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении.

СТАТЬЯ 40

С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяются и заменяются в отношениях между Договаривающимися сторонами Конвенция по введению единообразия в дорожные знаки и сигналы, открытая для подписания в Женеве 30 марта 1931 года, и Протокол о дорожных знаках и сигналах, открытый для подписания в Женеве 19 сентября 1949 года.

СТАТЬЯ 41

1. Через один год после вступления в силу настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к Конвенции. Текст любой предложенной поправки вместе с пояснительным меморандумом направляется Генеральному Секретарю, который препровождает его всем Договаривающимся сторонам. Договаривающиеся стороны имеют возможность уведомить его в двенадцатимесячный срок, начиная со дня препровождения этого текста, о том: а) принимают ли они поправку, б) отклоняют ли они поправку, или в) желают ли они, чтобы для рассмотрения этой поправки была созвана конференция. Генеральный Секретарь направляет также текст предложенной поправки всем другим государствам, указанным в пункте 1 статьи 37 настоящей Конвенции.

2. а) Любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, считается принятой, если в течение упомянутого выше двенадцатимесячного срока менее трети Договаривающихся сторон информируют Генерального Секретаря о том, что они отклоняют поправку или желают созыва конференции для рассмотрения этой поправки. Генеральный Секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о каждом принятии или отклонении предложенной поправки и о любом поступлении просьбы о созыве конференции. Если в течение установленного двенадцатимесячного срока такие отклонения и просьбы будут получены менее чем от трети всех Договаривающихся сторон, Генеральный Секретарь информирует все Договаривающиеся стороны о том, что эта поправка вступает в силу через шесть месяцев по истечении двенадцатимесячного срока, указанного в предыдущем пункте, для всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение установленного срока отклонили поправку или обратились с просьбой созвать конференцию для ее обсуждения.

б) Каждая Договаривающаяся сторона, которая в течение вышеуказанного двенадцатимесячного срока отклонила предложенную поправку или попросила созвать конференцию для ее рассмотрения, может в любое время после истечения этого срока уведомить Генерального Секретаря о принятии ею поправки, и Генеральный Секретарь рассылает это уведомление всем остальным Договаривающимся сторонам. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающихся сторон, направивших такие уведомления о принятии, через шесть месяцев после получения их Генеральным Секретарем.

3. Если предложенная поправка не была принята в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, и если в течение двенадцатимесячного срока, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, менее половины общего числа Договаривающихся сторон информируют Генерального Секретаря о том, что они отклоняют предложенную поправку, и если по крайней мере треть всех Договаривающихся сторон, но не менее десяти, информируют его о том, что они принимают ее или желают созыва конференции для обсуждения этой поправки, Генеральный Секретарь созывает конференцию для рассмотрения предложенной поправки или любого предложения, которое может быть ему представлено в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.

4. Если конференция созывается в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, Генеральный Секретарь приглашает на нее все государства, указанные в пункте 1 статьи 37 настоящей Конвенции. Генеральный Секретарь обращается ко всем приглашенным на конференцию государствам с просьбой представить ему по крайней мере за шесть месяцев до открытия конференции любые предложения, которые они в дополнение к предложенной поправке могут пожелать рас-

смотреть на конференции, и уведомляет об этих предложениях по крайней мере за три месяца до открытия конференции все приглашенные на конференцию государства.

5. а) Любая поправка к настоящей Конвенции считается принятой, если она принимается большинством в две трети государств, представленных на Конференции, при условии, что это большинство включает по крайней мере две трети всех Договаривающихся сторон, представленных на Конференции. Генеральный Секретарь извещает все Договаривающиеся стороны о принятии поправки, и она вступает в силу через двенадцать месяцев со дня такого уведомления в отношении всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение этого срока сообщили Генеральному Секретарю об отклонении поправки.

б) Каждая Договаривающаяся сторона, отклонившая в течение вышеуказанного двенадцатимесячного срока поправку, может в любое время уведомить Генерального Секретаря о принятии ею поправки, и Генеральный Секретарь извещает об этом все остальные Договаривающиеся стороны. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающейся стороны, уведомившей о ее принятии, через шесть месяцев после получения уведомления Генеральным Секретарем или по истечении вышеуказанного двенадцатимесячного срока, если этот срок истекает позднее.

6. Если предложенная поправка не считается принятой в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если не выполнены условия созыва Конференции, предписанные в пункте 3 настоящей статьи, предложенная поправка считается отклоненной.

СТАТЬЯ 42

Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящую Конвенцию посредством письменной нотификации, адресованной Генеральному Секретарю. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

СТАТЬЯ 43

Настоящая Конвенция теряет силу, если число Договаривающихся сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее пяти.

СТАТЬЯ 44

Всякий спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящей Конвенции, который Стороны не смогут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, может быть по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся сторон передан для разрешения Международному Суду.

СТАТЬЯ 45

Никакое положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

СТАТЬЯ 46

1. Каждое государство может при подписании настоящей Конвенции или при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 44 настоящей Конвенции. Другие Договаривающиеся стороны не являются связанными статьей 44 в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такое заявление.

2. а) В момент сдачи на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении каждое государство заявляет посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, о том,

- i) какой из образцов — А^a или А^b — оно выбирает в качестве предупреждающего знака (пункт 1 статьи 9); и
 - ii) какой из образцов — В, 2 или В, 2^b — оно выбирает в качестве знака «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН» (пункт 3 статьи 10),
- в целях применения настоящей Конвенции.

В любое время впоследствии каждое государство может посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, изменить свой выбор, заменив свое заявление другим.

б) В момент сдачи на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении каждое государство может заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что в целях применения настоящей Конвенции она приравнивает велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам (пункт 1 статьи 1).

В любое время впоследствии каждое государство может посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, взять обратно свое заявление.

3. Предусмотренные в пункте 2 настоящей статьи заявления вступают в силу через шесть месяцев после получения Генеральным Секретарем нотификации или в момент вступления в силу Конвенции в отношении государства, сделавшего заявление, если эта дата является более поздней.

4. Оговорки в настоящей Конвенции и в приложениях к ней, иные, чем оговорка, предусмотренная в пункте 1 настоящей статьи, разрешаются при условии представления их в письменной

форме и, если они сделаны до сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении, при условии подтверждения их в ратификационной грамоте или документе о присоединении. Генеральный Секретарь сообщает об указанных оговорках всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 37 настоящей Конвенции.

5. Каждая Договаривающаяся сторона, которая делает оговорку или заявление в соответствии с пунктами 1 и 4 настоящей статьи, может в любой момент взять свою оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю.

6. Любая оговорка, сделанная в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи,

а) изменяет для Договаривающейся стороны, сделавшей вышеуказанную оговорку, в рамках этой оговорки положения Конвенции, к которым она относится;

б) изменяет в такой же мере эти положения и для других Договаривающихся сторон в их взаимоотношениях с Договаривающейся стороной, сделавшей оговорку.

СТАТЬЯ 47

Помимо заявлений, нотификаций и уведомлений, предусмотренных в статьях 41 и 46 настоящей Конвенции, Генеральный Секретарь сообщает всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 37:

- а) о подписаниях, ратификациях и присоединениях к Конвенции в соответствии со статьей 37;
- б) о заявлениях в соответствии со статьей 38;
- с) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 39;
- д) о дате вступления в силу поправок к настоящей Конвенции в соответствии с пунктами 2 и 5 статьи 41;
- е) о денонсациях в соответствии со статьей 42;
- ф) об утрате настоящей Конвенцией силы в соответствии со статьей 43.

СТАТЬЯ 48

Подлинник настоящей Конвенции, составленный в одном экземпляре на английском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все пять текстов являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в пункте 1 статьи 37 настоящей Конвенции.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся представители, надлежащим образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Вене месяца ноября дня восьмого тысяча девятьсот шестьдесят восьмого года.

- ЗА АВСТРАЛИЮ
 ЗА АВСТРИЮ
КУРТ ВАЛЬДХЕЙМ
ОТТО МИТТЕРЕР
- ЗА АЛБАНИЮ
 ЗА АЛЖИР
 ЗА АРГЕНТИНУ
 ЗА АФГАНИСТАН
 ЗА БАРБАДОС
 ЗА БЕЛОРУССКУЮ СОВЕТСКУЮ
 СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ РЕСПУБ-
 ЛИКУ
АНДРЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ
ЗУБОВИЧ
 С оговоркой в соответствии с
 пунктом 1 статьи 46*
- ЗА БЕЛЬГИЮ
ГЕОРГЕС ПУТТЕВИЛС
- ЗА БЕРЕГ СЛОНОВОЙ КОСТИ
 ЗА БИРМУ
 ЗА БОЛГАРИЮ
ДЕМИР БОРАЧЕВ
 С оговоркой в соответствии
 с пунктом 1 статьи 46*
- ЗА БОЛИВИЮ
 ЗА БОТСВАНУ
 ЗА БРАЗИЛИЮ
СИЛЬВИО КАРЛОС
ДИНИЗ БОРГЕС
- ЗА БУРУНДИ
 ЗА ВАТИКАН
ЖЕРОЛАМО ПРИГIONE
- ЗА ВЕНГРИЮ
ЛАСЛО ФЕЛЬДВАРН
- ЗА ВЕНЕСУЭЛУ
ФРАНСИСКО АЗПУРА
ЭСПИНОЗА
- ЗА ВЕРХНЮЮ ВОЛЬТУ
 ЗА ГАБОН
 ЗА ГАИТИ
 ЗА ГАПАНУ
 ЗА ГАМБИЮ
 ЗА ГАНУ
 ЗА ГВАТЕМАЛУ
 ЗА ГВИНЕЮ
 ЗА ГОНДУРАС
 ЗА ГРЕЦИЮ
 ЗА ДАГОМЕЮ
 ЗА ДАНИЮ
КРИСТИАН ФРОСИГ
ОГЕ АНДЕРСЕН
- ЗА ДЕМОКРАТИЧЕСКУЮ РЕСПУБ-
 ЛИКУ КОНГО
 ЗА ДОМИНИКАНСКУЮ
 РЕСПУБЛИКУ
 ЗА ЗАМБИЮ
 ЗА ЗАПАДНОЕ САМОА
- ЗА ИЗРАИЛЬ
 ЗА ИНДИЮ
 ЗА ИНДОНЕЗИЮ
ЮНУС ПОХАН
 Индонезия не считает себя
 связанной статьей 44*
- ЗА ИОРДАНИЮ
 ЗА ИРАК
 ЗА ИРАН
АСЛАН АФШАР
- ЗА ИРЛАНДИЮ
 ЗА ИСЛАНДИЮ
 ЗА ИСПАНИЮ
ХОАКИН БУКСО-ДУЛЬСЕ
 В соответствии со статьей 46
 я заявляю, что Испания не
 считает себя связанной ста-
 тьей 44, и делаю оговорку в
 отношении статьи 38.
- ЗА ИТАЛИЮ
ЛИОНЕЛЛО КОЗЗИ
- ЗА ПЕМЕН
 ЗА КАМБОДЖУ
 ЗА КАМЕРУН
 ЗА КАНАДУ
 ЗА КЕНИЮ
 ЗА КИПР
 ЗА КИТАЙ
 ЗА КОЛУМБИЮ
 ЗА КОНГО (БРАЗЗАВИЛЬ)
 ЗА КОРЕЙСКУЮ РЕСПУБЛИКУ
 ЗА КОСТА-РИКУ
ФРАНЦ ЮЗ. ХАСЛИНГЕР
- ЗА КУБУ
 ЗА КУВЕНТ
 ЗА ЛАОС
 ЗА ЛЕСОТО
 ЗА ЛИБЕРИЮ
 ЗА ЛИВАН
 ЗА ЛИВИЮ
 ЗА ЛИХТЕНШТЕЙН
 ЗА ЛЮКСЕМБУРГ
РЕНЕ ЛОЖЕЛАН
- ЗА МАВРИКИЙ
 ЗА МАВРИТАНИЮ
 ЗА МАЛАВИ
 ЗА МАЛАГАСИЙСКУЮ
 РЕСПУБЛИКУ
 ЗА МАЛАЙЗИЮ
 ЗА МАЛИ
 ЗА МАЛЬДИВСКИЕ ОСТРОВА
 ЗА МАЛЬТУ
 ЗА МАРОККО
 ЗА МЕКСИКУ
Г. МОРАЛЕС ГАРЗА
- ЗА МОНАКО
 ЗА МОНГОЛИЮ
 ЗА НЕПАЛ
 ЗА НИГЕР
 ЗА НИГЕРИЮ
 ЗА НИДЕРЛАНДЫ
 ЗА НИКАРАГУА
 ЗА НОВУЮ ЗЕЛАНДИЮ
- ЗА НОРВЕГИЮ
 ЗА ОБЪЕДИНЕННУЮ
 АРАБСКУЮ РЕСПУБЛИКУ
 ЗА ОБЪЕДИНЕННУЮ
 РЕСПУБЛИКУ ТАНЗАНИЯ
 ЗА ПАКИСТАН
 ЗА ПАНАМУ
 ЗА ПАРАГВАЙ
 ЗА ПЕРУ
 ЗА ПОЛЬШУ
ЮЗЕФ ВОЙЦЕХОВСКИИ
 Польша не считает себя свя-
 занной статьей 44 в соответ-
 ствии с пунктом 1 статьи 46
 Конвенции*.
- ЗА ПОРТУГАЛИЮ
АРМАНДО ДЕ ПАУЛА
КОЭЛХО
МАРИО ХОСЕ ДЕ АБРЕУ
Е СИЛЬВА
- ЗА РЕСПУБЛИКУ ВЬЕТНАМ
 ЗА РУАНДУ
 ЗА РУМЫНИЮ
ВИКТОР МАТЕЕВИЧ
 Социалистическая Республи-
 ка Румыния не считает себя
 связанной положениями ста-
 тьи 44 настоящей Конвен-
 ции*.
- ЗА САЛЬВАДОР
 ЗА САН-МАРИНО
ВИЛЬГЕЛЬМ МЮЛЛЕР-
ФЕМБЕК
- ЗА САУДОВСКУЮ АРАВИЮ
 ЗА СВАЗИЛЕНД
 ЗА СЕНЕГАЛ
 ЗА СИНГАПУР
 ЗА СИРИЮ
 ЗА СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТ-
 ВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕ-
 ВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ
ДЖЕЙМС РИЧАРД МАДЖ
- ЗА СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ
 АМЕРИКИ
 ЗА СОМАЛИ
 ЗА СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИ-
 СТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК
БОРИС ТИХОНОВИЧ
ШУМИЛИН
 С оговоркой в соответствии
 с пунктом 1 статьи 46*.
- ЗА СУДАН
 ЗА СЬЕРРА ЛЕОНЕ
 ЗА ТАИЛАНД
МАНУ АМАТАЯКУЛ
 Таиланд не считает себя свя-
 занной статьей 44 настоящей
 Конвенции*.
- ЗА ТОГО
 ЗА ТРИНИДАД И ТОБАГО
 ЗА ТУНИС
 ЗА ТУРЦИЮ
 ЗА УГАНДУ

* Перевод Секретариата Организации Объединенных Наций.

ЗА УКРАИНСКУЮ СОВЕТСКУЮ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ РЕСПУ-
БЛИКУ

МАКАР МАКАРОВИЧ
ЯШНИК

Украинская Советская Соци-
алистическая Республика не
считает себя связанной по-
ложениями статьи 44 настоя-
щей Конвенции*

ЗА УРУГУВАП

ЗА ФЕДЕРАТИВНУЮ
РЕСПУБЛИКУ ГЕРМАНИИ
ОТТО ЛИНДЕР

ЗА ФИЛИППИНЫ

БАЛЬТАЗАР АКУИНО
РОМЕО ФЛОРЕС ЭДУ

ЗА ФИНЛЯНДИЮ

ЗА ФРАНЦИЮ

ЖАН ГАБАРРА

ЗА ЦЕЙЛОН

ЗА ЦЕНТРАЛЬНОАФРИКАНСКУЮ
РЕСПУБЛИКУ

ЗА ЧАД

ЗА ЧЕХОСЛОВАКИЮ

ЮЗЕФ ДЫКАСТ

С оговоркой в отношении
статьи 52*

ЗА ЧИЛИ

МИГУЭЛЬ СЕРРАНО

ЗА ШВЕЙЦАРИЮ

ОСКАР ШЮРЦ

ЗА ШВЕЦИЮ

БЕРТИЛ ХОЛМКВИСТ

ЗА ЭКВАДОР

АРСЕНИО ЛАРКО ДИАС

ЗА ЭФИОПИЮ

ЗА ЮГОСЛАВИЮ

ЛАЗАР МОЖСОВ

ЗА ЮЖНУЮ АФРИКУ

ЗА ЮЖНЫЕ ПЕМЕН

ЗА ЯМАЙКУ

ЗА ЯПОНИЮ

* Перевод Секретариата Организации Объединенных Наций.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Предупреждающие знаки, за исключением знаков,
устанавливаемых вблизи от перекрестков
или железнодорожных переездов

Примечание: В отношении предупреждающих знаков,
устанавливаемых вблизи от перекрестков, см. раздел В
приложения 2. В отношении предупреждающих знаков,
устанавливаемых вблизи от железнодорожных переездов,
см. разделы А и С приложения 3.

РАЗДЕЛ А. ОБРАЗЦЫ ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИХ ЗНАКОВ

Образцами предупреждающих знаков являются образ-
цы А^а или А^б. Образец А^а представляет собой равносто-
ронний треугольник, одна сторона которого расположена
горизонтально, а противоположная ей вершина обращена
вверх; фон должен быть белого или желтого цвета, кайма —
красного цвета. Образец А^б представляет собой квадрат,
одна из диагоналей которого проходит вертикально; фон
должен быть желтого цвета, кайма, представляющая собой
узкую полосу, — черного цвета. Обозначения, имеющиеся
на этих знаках, должны быть — при отсутствии иных ука-
заний, содержащихся в их описании, — черного или темно-
синего цвета.

Для знаков А^а нормального размера длина стороны
составляет примерно 0,90 м (3 фута); для знаков А^а ма-
лого размера — не менее 0,60 м (2 фута). Для знаков А^б
нормального размера длина стороны составляет примерно
0,60 м (2 фута); для знаков А^б малого размера — не менее
0,40 м (1 фут 4 дюйма).

В отношении выбора между образцами А^а и А^б см.
пункт 2 статьи 5 и пункт 1 статьи 9 Конвенции.

РАЗДЕЛ В. ОБОЗНАЧЕНИЯ ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИХ ЗНАКОВ И ПРЕДПИСАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭТИХ ЗНАКОВ

1. Опасный поворот или опасные повороты

Для предупреждения о приближении к опасному пово-
роту или к следующим один за другим опасным поворо-
там используется в зависимости от обстоятельств один из
следующих знаков:

А. 1^а: ПОВОРОТ НАЛЕВО

А. 1^б: ПОВОРОТ НАПРАВО

А. 1^с: ДВОЙНОМ ПОВОРОТ ИЛИ БОЛЕЕ ДВУХ
ПОВОРОТОВ, СЛЕДУЮЩИХ ОДИН ЗА ДРУГИМ, С
ПЕРВЫМ ПОВОРОТОМ НАЛЕВО

А. 1^д: ДВОЙНОМ ПОВОРОТ ИЛИ БОЛЕЕ ДВУХ
ПОВОРОТОВ, СЛЕДУЮЩИХ ОДИН ЗА ДРУГИМ, С
ПЕРВЫМ ПОВОРОТОМ НАПРАВО

2. Крутой спуск

Для предупреждения о приближении к спуску с боль-
шим уклоном используется обозначение А. 2^а с образцом
знака А^а и обозначение А. 2^б с образцом знака А^б.

Левая сторона обозначения А. 2^а занимает левый угол
шита сигнального знака, а его основание — всю ширину
этого шита. На обозначениях А. 2^а и А. 2^б цифра указы-
вает уклон в процентах; это указание может заменяться
отношением (1:10). Однако Договаривающиеся стороны
могут вместо обозначения А. 2^а или А. 2^б, но учитывая по
мере возможности положения подпункта *b* пункта 2 ста-
тьи 5 Конвенции, выбрать обозначение А. 2^с, если они при-
няли образец знака А^а, и обозначение А. 2^д, если они при-
няли образец знака А^б.

3. Крутой подъем

Для предупреждения о приближении к крутому подъе-
му используется обозначение А. 3^а с образцом знака А^а и
обозначение А. 3^б с образцом знака А^б.

Правая сторона обозначения А. 3^а занимает правый
угол шита сигнального знака, а его основание — всю ши-
рину этого шита. На обозначениях А. 3^а и А. 3^б цифра
указывает подъем в процентах; это указание может заме-
няться отношением (1:10). Однако Договаривающиеся сто-
роны, которые выберут для крутого спуска обозначение
А. 2^с, могут вместо обозначения А. 3^а выбрать обозначение
А. 3^с, а Договаривающиеся стороны, которые выберут обо-
значение А. 2^д, могут вместо обозначения А. 3^б выбрать
обозначение А. 3^д.

4. Сужение дороги

Для предупреждения о приближении к сужению доро-
ги используется обозначение А. 4^а или обозначение, указы-
вающее более ясно конфигурацию данного места, напри-
мер А. 4^б.

5. Разводной мост

Для предупреждения о приближении к разводному мо-
сту используется обозначение А. 5.

Под предупреждающим знаком с обозначением А. 5 мо-
жет помещаться прямоугольная табличка образца А. 29^а,
описанного в разделе С приложения 3, но в этом случае
приблизительно на одной трети и двух третях расстояния
между знаком с обозначением А. 5 и разводным мостом
помещаются таблички образцов А. 29^б и А. 29^с, описанных
в указанном приложении.

6. Выезд на набережную или на берег

Для предупреждения о том, что дорога выходит на набережную или на берег, используется обозначение А. 6.

7. Неровная дорога

Для предупреждения о приближении к выбоинам, горбатым мостам или буграм или местам, где проезжая часть дороги находится в плохом состоянии, используется обозначение А. 7а.

Для обозначения горбчатых мостов или бугров обозначение А. 7а может быть заменено обозначением А. 7б.

Для обозначения выбоин обозначение А. 7а может быть заменено обозначением А. 7с.

8. Скользкая дорога

Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором скользкость может быть особенно высокой, используется обозначение А. 8.

9. Выброс гравия

Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором может произойти выброс гравия, используется обозначение А. 9а с образцом знака А^а и обозначение А. 9б с образцом знака А^б.

При левостороннем движении обозначение обращено в противоположную сторону.

10. Падение камней

Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором существует опасность падения камней и вызванная этим опасность наличия камней на дороге, используется обозначение А. 10а с образцом знака А^а и обозначение А. 10б с образцом знака А^б.

В обоих случаях правая сторона обозначения занимает правый угол щитка сигнального знака.

Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

11. Пешеходный переход

Для предупреждения о приближении к пешеходному переходу, обозначенному дорожной разметкой или знаком Е. 11а или Е. 11б, используется обозначение А. 11, имеющее два образца: А. 11а и А. 11б.

Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

12. Дети

Для предупреждения о приближении к участку дороги, часто пересекаемому детьми, как, например, выход из школы или с площадки для игр, используется обозначение А. 12.

Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

13. Выезд велосипедистов

Для предупреждения о приближении к месту, в котором велосипедисты часто выезжают на дорогу или ее пересекают, используется обозначение А. 13.

Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

14. Место прогона скота и появления других животных

Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором существует опасность пересечения дороги жи-

вотными, используется обозначение, состоящее из силуэта домашнего или дикого животного чаще всего встречающегося вида, например: для домашнего животного — обозначение А. 14а, для дикого животного — А. 14б.

Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

15. Ремонтные работы

Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором производятся дорожные работы, используется обозначение А. 15.

16. Световая сигнализация

Если считается необходимым предупредить о приближении к месту, на котором движение регулируется трехцветными огнями, в тех случаях, когда пользователи дороги не могут предвидеть, что они приближаются к такому месту, используется обозначение А. 16. Имеется три образца обозначения А. 16: А. 16а, А. 16б и А. 16с, которые соответствуют расположению огней в трехцветной системе, описанной в пунктах 4—6 статьи 23 настоящей Конвенции.

Это обозначение включает три цвета огней, а именно цвета огней, о приближении к которым оно предупреждает.

17. Взлетно-посадочная полоса

Для предупреждения о приближении к участку дороги, над которым могут пролетать на небольшой высоте летательные аппараты, совершающие взлет или посадку на взлетно-посадочную полосу, используется обозначение А. 17.

Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

18. Боковой ветер

Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором часто дует сильный боковой ветер, используется обозначение А. 18.

Обозначение может быть обращено в противоположную сторону.

19. Двустороннее движение

Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором производится временно или постоянно двустороннее движение на одной проезжей части, в то время как на предыдущем участке оно производилось по дороге с односторонним движением или по дороге с несколькими проезжими частями, предназначенными для движения в одном направлении, используется обозначение А. 19.

Знак с этим обозначением должен повторяться при въезде на данный участок и, кроме того, на данном участке так часто, как это представляется необходимым. При левостороннем движении стрелки должны быть обращены в противоположную сторону.

20. Прочие опасности

Для предупреждения о приближении к участку дороги, на котором имеется опасность, не предусмотренная обозначениями, указанными в пунктах 1—19 или в приложениях 2 и 3, может использоваться обозначение А. 20.

Однако Договаривающиеся стороны могут принять графические обозначения в соответствии с положениями подпункта а ii) пункта 1 статьи 3 Конвенции.

Знак А. 20 может применяться, в частности, для предупреждения о пересечении железнодорожного пути, на котором железнодорожное движение осуществляется на очень небольшой скорости, а дорожное движение регулируется сопровождающим лицом железнодорожных транспортных средств, подающим рукой необходимые сигналы.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Знаки, регулирующие преимущественное право проезда на перекрестках, предупреждающие знаки, устанавливаемые вблизи от перекрестков, и знаки, регулирующие преимущественное право проезда на узких участках дорог

Примечание: Если на перекрестке, включающем главную дорогу, направление этой последней изменяется, под знаками, предупреждающими о приближении к перекрестку, или под знаками, регулирующими преимущественное право проезда, установленными на перекрестке или перед ним, может помещаться табличка, показывающая на схеме перекрестка направление главной дороги.

РАЗДЕЛ А. ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ПРЕИМУЩЕСТВЕННОЕ ПРАВО ПРОЕЗДА НА ПЕРЕКРЕСТКАХ

1. Знак «ПЕРЕСЕЧЕНИЕ С ГЛАВНОЙ ДОРОГОЙ»

Знаком «ПЕРЕСЕЧЕНИЕ С ГЛАВНОЙ ДОРОГОЙ» является знак В, 1. Он имеет форму равностороннего треугольника, одна сторона которого расположена горизонтально, а противоположная ей вершина обращена вниз; фон должен быть белого или желтого цвета, а кайма — красного цвета; обозначений на знаке не имеется.

Для знаков нормального размера длина стороны треугольника составляет примерно 0,90 м (3 фута), для знаков малого размера — не менее 0,60 м (2 футов).

2. Знак «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН»

Знаком «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН» является знак В, 2, включающий два образца:

образец В, 2^а должен быть восьмиугольным с красным фоном, на котором белыми буквами на английском языке или на языке соответствующего государства написано слово «СТОП»; высота букв слова должна быть равна по крайней мере трети высоты таблички;

образец В, 2^б должен быть круглым с белым или желтым фоном и красной каймой; на нем помещен внутри знак В, 1 без надписи, и, кроме того, в верхней части большими черными или синими буквами на английском языке или на языке соответствующего государства написано слово «СТОП».

Высота знака В, 2^а нормальных размеров и диаметр знака В, 2^б нормальных размеров должны составлять примерно 0,90 м (3 фута); соответственно высота и диаметр знаков малых размеров должны быть не менее 0,60 м (2 футов).

В отношении выбора между образцами В, 2^а и В, 2^б см. пункт 2 статьи 5 и пункт 3 статьи 10 Конвенции.

3. Знак «ГЛАВНАЯ ДОРОГА»

Знаком «ГЛАВНАЯ ДОРОГА» является знак В, 3. Он имеет форму квадрата, одна из диагоналей которого расположена вертикально; квадрат окружен черным ободком; по середине помещен желтый или оранжевый квадрат с черным ободком; пространство между обоими квадратами должно быть белого цвета.

Для знаков нормального размера длина стороны квадрата составляет примерно 0,50 м (1 фут 8 дюймов), для знаков малого размера — не менее 0,35 м (1 фут 2 дюйма).

4. Знак «КОНЕЦ ГЛАВНОЙ ДОРОГИ»

Знаком «КОНЕЦ ГЛАВНОЙ ДОРОГИ» является знак В, 4. Этот знак состоит из изображенного выше знака В, 3, к которому добавлена черная или серая центральная полоса, перпендикулярная нижней левой стороне и верхней правой стороне квадрата, или ряд черных или серых параллельных штрихов, образующих вышеуказанную полосу.

РАЗДЕЛ В. ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ ЗНАКИ, УСТАНОВЛИВАЕМЫЕ ВБЛИЗИ ОТ ПЕРЕКРЕСТКОВ

1. Знаки

Предупреждающие знаки, устанавливаемые вблизи от перекрестков, должны соответствовать образцам А^а или А^б, описанным в разделе А приложения 1.

2. Обозначения

Обозначения должны быть черными или синими.

а) В отношении обозначений, которые помещаются на знаке А^а или А^б, различают следующие случаи:

i) Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется действующим в государстве общепринятым правилом преимущественного проезда; используется обозначение А, 21^а с образцом знака А^а и обозначение А, 21^б с образцом знака А^б. Обозначения А, 21^а и А, 21^б могут быть заменены обозначениями, указывающими более ясно характер перекрестка, например, А, 21^с; А, 21^д; А, 21^е; А, 21^г и А, 21^ж.

ii) Пересечение с дорогой, пользователи которой должны уступать дорогу; используется обозначение А, 22^а.

Обозначение А, 22^а может быть заменено обозначениями, указывающими более ясно характер перекрестка, например, А, 22^б и А, 22^с. Эти обозначения могут применяться на дороге лишь в том случае, если на дороге или на дорогах, с которыми она образует обозначенный перекресток, установлен знак В, 1 или знак В, 2 или если характер этих дорог таков (например, проселочные или грунтовые дороги), что в силу национального законодательства едущие по ним водители должны даже при отсутствии этих знаков уступать дорогу на перекрестке. Использование этих обозначений на дорогах, на которых установлен знак В, 3, будет ограничиваться некоторыми исключительными случаями.

iii) Пересечение с дорогой, пользователям которой следует уступать дорогу.

Если на перекрестке установлен знак «ПЕРЕСЕЧЕНИЕ С ГЛАВНОЙ ДОРОГОЙ» В, 1, то применяется обозначение А, 23.

Если на перекрестке установлен знак «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН» (В, 2), применяется то из обозначений А, 24^а и А, 24^б, которое соответствует образцу знака В, 2.

Однако вместо сигнального знака А^а с его обозначениями могут применяться знаки В, 1 или В, 2 в соответствии с пунктом 6 статьи 10 настоящей Конвенции.

iv) Перекресток с круговым движением: используется обозначение А, 25.

При левостороннем движении направление стрелок должно быть обратным.

б) В тех случаях, когда движение на перекрестке регулируется световыми сигналами, в дополнение к знакам, описанным в настоящем разделе В, или вместо этих знаков может помещаться знак А^а или А^б с обозначением А, 16, описанным в разделе В приложения 1.

РАЗДЕЛ С. ЗНАКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ПРЕИМУЩЕСТВЕННОЕ ПРАВО ПРОЕЗДА НА УЗКИХ УЧАСТКАХ ДОРОГ

1. Знак, предоставляющий приоритет встречному транспорту

Если на узком участке дороги, где встречный разъезд затруднителен или невозможен, движение регламентируется, и если эта регламентация состоит в предоставлении приоритета движению в одном направлении, а не в установке световых дорожных сигналов, поскольку водители могут ясно видеть проезд на всем его протяжении как днем, так и ночью, знак В, 5 «ПРИОРИТЕТ ВСТРЕЧНОМУ ТРАНСПОРТУ» устанавливается лицом к движению с той стороны проезда, где не имеется приоритета. Этот знак указы-

вает запрещенное въезда на узкий участок дороги до тех пор, пока нельзя проехать по этому участку, не вынуждая остановиться водителей встречных транспортных средств.

Этот знак должен быть круглым с белым или желтым фоном и красной каймой; стрелка, обозначающая направление, в котором предоставляется приоритет, должна быть черного цвета, а стрелка, обозначающая другое направление, — красного цвета.

В государствах с левосторонним движением расположение стрелок должно быть обратным.

2. Знак, предоставляющий приоритет по отношению к встречному транспорту

Для того чтобы предупредить водителей о том, что на узком участке дороги они пользуются приоритетом по отношению к встречному транспорту, используется знак В, 6.

Этот знак имеет прямоугольную форму с голубым фоном; стрелка, направленная вверх, должна быть белого цвета, а другая — красного цвета.

При левостороннем движении расположение стрелок должно быть обратным.

Когда на дороге используется знак В, 6, с другой стороны узкого участка дороги в обязательном порядке устанавливается знак В, 5, предназначенный для транспортных средств, движущихся в обратном направлении.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Знаки, относящиеся к железнодорожным переездам

РАЗДЕЛ А. ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ ЗНАКИ

Подлежащий установке знак является знаком А^a или знаком А^b, которые описаны в разделе А приложения 1. В отношении обозначения, которое помещается на знаке, различают следующие случаи:

a) для обозначения железнодорожных переездов с шлагбаумами или полушлагбаумами, расположенными в шахматном порядке с каждой стороны железнодорожного пути, используется обозначение А, 26;

b) для обозначения других железнодорожных переездов используется обозначение А, 27, которое включает два образца: А, 27^a и А, 27^b;

c) для предупреждения о приближении к пересечению с трамвайной линией и при условии, что это пересечение не является железнодорожным переездом согласно определению, содержащемуся в статье 1 Конвенции, может использоваться обозначение А, 28.

Примечание: Если не считается необходимым предупредить о приближении к пересечению автомобильной дороги железнодорожными путями, на которых железнодорожное движение осуществляется на очень небольшой скорости, а дорожное движение регулируется сопровождающим лицом железнодорожных транспортных средств, подающим необходимые сигналы рукой, используется знак А, 20, описанный в разделе В приложения 1.

РАЗДЕЛ В. ЗНАКИ, УСТАНОВЛИВАЕМЫЕ В НЕПОСРЕДСТВЕННОЙ БЛИЗОСТИ ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ

Знак В, 7, о котором говорится в пункте 2 статьи 35 настоящей Конвенции, имеет три образца: В, 7^a — В, 7^b — В, 7^c.

Образцы В, 7^a и В, 7^b имеют белый или желтый фон с красной или черной каймой; образец В, 7^c имеет белый или желтый фон с черной каймой; надписи на образце В, 7^c выполняются черными буквами. Образец В, 7^b используется, если путь имеет не менее чем две колени; при использовании образца В, 7^c дополнительная табличка применяется лишь тогда, когда путь имеет не менее чем две колени, и в этом случае на ней указывается их количество.

Обычная длина креста должна быть не менее 1,20 м (4 футов). При отсутствии достаточного пространства знак может изображаться таким образом, чтобы его концы были направлены вверх и вниз.

РАЗДЕЛ С. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, УСТАНОВЛИВАЕМЫЕ В БЛИЗОСТИ ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ

Щитки, упомянутыми в пункте 3 статьи 35, являются знаки А, 29^a, А, 29^b и А, 29^c. Наклон полос обращен к проезжей части.

Над знаками А, 29^b и А, 29^c может помещаться, так же как он должен помещаться над знаком А, 29^a, знак, предупреждающий о приближении к железнодорожному переезду.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Знаки, означающие обязательное предписание, за исключением знаков, относящихся к преимущественному праву проезда, остановке и стоянке

Примечание: В отношении знаков, регулирующих преимущественное право проезда, см. приложение 2; в отношении знаков, относящихся к остановке и стоянке, см. приложение 6.

РАЗДЕЛ А. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ ИЛИ ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ

1. Характеристики знаков и обозначений

a) Запрещающие и ограничивающие знаки должны быть круглыми; их диаметр должен быть не менее 0,60 м (2 футов) вне населенных пунктов и не менее 0,40 м (16 дюймов) в населенных пунктах.

b) Исключая отступления, указанные ниже в связи с описанием данного знака, запрещающие или ограничивающие знаки должны иметь белый или желтый фон и широкую красную кайму, а обозначения, равно как и надписи, если таковые имеются, должны быть черного или синего цвета; наклонные полосы, если они имеются, должны быть красного цвета и пересекать знаки слева направо.

2. Описание знаков

a) Запрещение и ограничение движения

i) Для указания запрещения въезда любых транспортных средств используется знак С, 1 «ВЪЕЗД ЗАПРЕЩЕНО». Имеется два образца этого знака: С, 1^a и С, 1^b.

ii) Для указания запрещения всякого движения транспортных средств в обоих направлениях используется знак С, 2 «ДВИЖЕНИЕ В ОБОИХ НАПРАВЛЕНИЯХ ЗАПРЕЩЕНО».

iii) Для указания запрещения движения только некоторых категорий транспортных средств или пользователей дороги используется знак, обозначение которого состоит из силуэта транспортных средств или пользователей дороги, для которых движение запрещено. Указанные знаки С, 3^a, С, 3^b, С, 3^c, С, 3^d, С, 3^e, С, 3^f, С, 3^g, С, 3^h, С, 3ⁱ и С, 3^k имеют следующие значения:

С, 3^a — «ДВИЖЕНИЕ ВСЕХ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ДВУХКОЛЕСНЫХ МОТОЦИКЛОВ БЕЗ КОЛЕСА, ЗАПРЕЩЕНО»;

С, 3^b — «МОТОЦИКЛЕТНОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО»;

С, 3^c — «ВЕЛОСИПЕДНОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО»;

С, 3^d — «ДВИЖЕНИЕ ВЕЛОСИПЕДОВ С ПОДВЕСНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ ЗАПРЕЩЕНО»;

С, 3^e — «ГРУЗОВОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО».

Указание цифры тоннажа либо светлым цветом на силуэте транспортного средства, либо в соответствии с пунктом 4 статьи 8 Конвенции на дополнительной табличке, помещенной под знаком С, 3^e, означает, что запрещение применяется лишь в том случае, когда разрешенный максимальный вес транспортного средства или состава транспортных средств превышает указанную цифру.

С. 31 — «ДВИЖЕНИЕ ЛЮБОГО МЕХАНИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, БУКСИРУЮЩЕГО ПРИЦЕП, КРОМЕ ПОЛУПРИЦЕПА ИЛИ ОДНООСНОГО ПРИЦЕПА, ЗАПРЕЩЕНО».

Указание цифры тоннажа либо светлым цветом на силуэте прицепа, либо в соответствии с пунктом 4 статьи 8 Конвенции на дополнительной табличке, помещенной под знаком С. 31, означает, что запрещение применяется лишь в том случае, когда разрешенный максимальный вес прицепа превышает указанную цифру.

Договаривающиеся стороны могут в тех случаях, когда они сочтут это целесообразным, заменить силуэт задней части грузового автомобиля силуэтом задней части легкового автомобиля, а силуэт прицепа (в том виде, в каком он изображен) — силуэтом прицепа, который может быть сцеплен с таким автомобилем.

С. 3а — «ДВИЖЕНИЕ ПЕШЕХОДОВ ЗАПРЕЩЕНО»;

С. 3б — «ГУЖЕВОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО»;

С. 3в — «ДВИЖЕНИЕ РУЧНЫХ ТЕЛЕЖЕК ЗАПРЕЩЕНО»;

С. 3г — «ДВИЖЕНИЕ САМОХОДНЫХ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗАПРЕЩЕНО».

Примечание: Договаривающиеся стороны могут решить не проводить на знаках С. 3а — С. 3г наклонную красную полосу, соединяющую левый верхний квадрант с правым нижним квадрантом, или, если это не ухудшает видимость или понимание обозначения, не прерывать полосу на уровне этого обозначения.

iv) Для указания запрещения движения нескольких категорий транспортных средств или пользователей дороги можно использовать либо столько же запрещающих знаков, сколько имеется запрещенных категорий, либо запрещающий знак, на котором изображены силуэты различных транспортных средств или пользователей дороги, движение которых запрещено. Указанные ниже знаки С. 4а «ДВИЖЕНИЕ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗАПРЕЩЕНО» и С. 4б «ДВИЖЕНИЕ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ГУЖЕВОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО» являются примерами такого знака.

Вне населенных пунктов нельзя устанавливать знаки, на которых имеется больше двух силуэтов, а в населенных пунктах нельзя устанавливать знаки, на которых имеется больше трех силуэтов.

v) Для указания запрещения движения транспортных средств, вес или габариты которых превышают определенные пределы, используются следующие знаки:

С. 5 — «ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ГАБАРИТНОЙ ШИРИНЫ КОТОРЫХ ПРЕВЫШАЕТ ... МЕТРОВ (... ФУТОВ), ЗАПРЕЩЕНО»;

С. 6 — «ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ГАБАРИТНОЙ ВЫСОТЫ КОТОРЫХ ПРЕВЫШАЕТ ... МЕТРОВ (... ФУТОВ), ЗАПРЕЩЕНО»;

С. 7 — «ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ВЕС КОТОРЫХ С НАГРУЗКОЙ ПРЕВЫШАЕТ ... ТОНН, ЗАПРЕЩЕНО»;

С. 8 — «ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С НАГРУЗКОЙ НА ОСЬ, ПРЕВЫШАЮЩЕЙ ... ТОНН, ЗАПРЕЩЕНО»;

С. 9 — «ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ИЛИ СОСТАВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛИНОЙ БОЛЕЕ ... МЕТРОВ (... ФУТОВ), ЗАПРЕЩЕНО».

vi) Для указания запрещения движения транспортных средств без сохранения между ними дистанции, указанной на знаке, используется знак С. 10 «ЗАПРЕЩАЕТСЯ ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ БЕЗ СОХРАНЕНИЯ МЕЖДУ НИМИ ДИСТАНЦИИ ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ В ... МЕТРОВ (... ЯРДОВ)».

b) *Запрещение поворота*

Для указания запрещения поворота (направо или налево, в зависимости от направления стрелки) используется знак С. 11а «ПОВОРОТ НАЛЕВО ЗАПРЕЩЕНО» или знак С. 11б «ПОВОРОТ НАПРАВО ЗАПРЕЩЕНО».

c) *Запрещение разворота*

Для указания запрещения разворота используется знак С. 12 «РАЗВОРОТ ЗАПРЕЩЕНО».

d) *Запрещение обгона*

i) Для указания того, что помимо относящихся к обгону общих предписаний, предусмотренных действующими правилами, запрещается обгон всех движущихся по дорогам механических транспортных средств, за исключением двухколесных велосипедов с подвесным двигателем и двухколесных мотоциклов без коляски, используется знак С. 13а «ОБГОН ЗАПРЕЩЕНО».

Имеется два образца этого знака: С. 13а и С. 13б.

ii) Для указания того, что обгон запрещен лишь грузовым транспортным средствам, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т (7700 фунтов), используется знак С. 13в «ГРУЗОВЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ ОБГОН ЗАПРЕЩЕНО». Имеется два образца этого знака: С. 13в и С. 13б.

На дополнительной табличке, помещенной под знаком в соответствии с пунктом 4 статьи 8 Конвенции, может быть помещено указание об изменении разрешенного максимального веса транспортных средств, при превышении которого применяется запрещение.

iii) При левостороннем движении цвет автомобилей на знаках С. 13а и С. 13в следует соответственно изменить.

e) *Ограничение скорости*

Для указания ограничения скорости используется знак С. 14 «МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, ОГРАНИЧИВАЕМАЯ УКАЗАННОЙ ЦИФРОЙ». Обозначенная на знаке цифра указывает максимальную скорость в единице измерения, чаще всего используемой в данном государстве для указания скорости транспортных средств. После или ниже цифры, обозначающей скорость, могут быть, например, добавлены обозначения «км» (километров) или «миль».

Для указания ограничения скорости, применяемого только к транспортным средствам, разрешенный максимальный вес которых превышает определенную цифру, надпись с указанием этой цифры помещается на дополнительной табличке под знаком в соответствии с пунктом 4 статьи 8 Конвенции.

f) *Запрещение подачи звукового сигнала*

Для указания запрещения подачи звуковых сигналов, за исключением случаев, когда это необходимо, во избежание дорожно-транспортных происшествий, используется знак С. 15 «ПОДАЧА ЗВУКОВОГО СИГНАЛА ЗАПРЕЩЕНА». Если этот знак не установлен у въезда в населенный пункт рядом с указателем наименования населенного пункта или непосредственно после этого знака, он должен быть дополнен табличкой образца 2, описанной в приложении 7, на которой указывается расстояние, на котором действует запрещение. Рекомендуется не устанавливать этот знак у въезда в населенные пункты, и предусмотреть, простирается на все населенные пункты, и предусмотреть, чтобы при въезде в населенный пункт указатель наименования населенного пункта указывал пользователям дороги, что, начиная с этого места, применяются правила движения, действующие на данной территории в населенных пунктах.

g) *Проезд без остановки запрещен*

Для указания близости таможен, где остановка обязательна, используется знак С. 16 «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕНО». В отступление от положений статьи 8 Конвенции на этом знаке обозначено слово «таможня». До прихода договаривающихся сторон, которые будут пользоваться знаками С. 16, должны попытаться достигнуть на региональном уровне договоренности о том, чтобы это слово было обозначено на одном и том же языке на всех устанавливаемых ими знаках.

Этот знак может использоваться также для указания других случаев запрещения проезда без остановки; при этом слово «таможня» заменяется другой очень краткой надписью, указывающей причину остановки.

h) Знаки, указывающие конец запрещений или ограничений

i) Для указания места, где прекращается действие всех запрещений, доводимых до сведения водителей движущихся транспортных средств, запрещающими знаками, используется знак С. 17^a «КОНЕЦ ВСЕХ ЗАПРЕЩЕНИЙ МЕСТНОГО ХАРАКТЕРА, ОТНОСЯЩИХСЯ К ДВИЖУЩИМСЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ». Этот знак должен быть круглым с белым или желтым фоном без бордюра или с узкой черной каймой и с диагональной полосой, имеющей наклон справа сверху вниз налево, которая может быть черного или темно-серого цвета или состоять из черных или серых параллельных линий.

ii) Для указания места, где прекращается действие запрещения или ограничения, доведенного до сведения водителей движущихся транспортных средств запрещающим или ограничивающим знаком, используется знак С. 17^b «КОНЕЦ ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ» или знак С. 17^c «КОНЕЦ ЗАПРЕЩЕНИЯ ОБГОНА». Эти знаки аналогичны знаку С. 17^a, но на них, кроме того, нанесено светло-серое обозначение запрещения или ограничения, действие которого прекращается.

В отступление от положений пункта 1 статьи 6 Конвенции указанные в настоящем подпункте h) знаки могут устанавливаться на обратной стороне запрещающего или ограничивающего знака, предназначенного для транспорта, идущего во встречном направлении.

РАЗДЕЛ В. ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ ЗНАКИ

1. Общие характеристики знаков и обозначений

a) Предписывающие знаки должны быть круглыми; их диаметр должен быть не менее 0,60 м (2 футов) вне населенных пунктов и не менее 0,40 м (16 дюймов) в населенных пунктах. Однако знаки диаметром не менее 0,30 м (12 дюймов) могут использоваться в сочетании со световыми дорожными сигналами или устанавливаться на тумбах островков безопасности.

b) При отсутствии иных указаний эти знаки должны быть голубого цвета, а обозначения должны быть белого или светлого цвета, или, как возможный вариант, знаки должны быть белого цвета с красной каймой, а обозначения должны быть черного цвета.

2. Описание знаков

a) Обязательное направление

Для указания того, что транспортные средства должны следовать в данном направлении или только в определенных направлениях, используется образец D. 1^a знака D. 1 «ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ», в котором стрелка или стрелки направлены в соответствующем направлении или соответствующих направлениях. Однако в отступление от положений пункта 1 настоящего раздела вместо знака D. 1^a может использоваться знак D. 1^b. Знак D. 1^b должен быть черного цвета с белой каймой и иметь обозначение белого цвета.

b) Обязательный объезд препятствия

Знак D. 2 «ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ОБЪЕЗД ПРЕПЯТСТВИЯ», установленный, в отступление от положений пункта 1 статьи 6 Конвенции, на островке безопасности или перед каким-либо препятствием на дороге, указывает, что транспортные средства обязаны объезжать островок безопасности или препятствие со стороны, указанной стрелкой.

c) Обязательное круговое движение

Знак D. 3 «ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ КРУГОВОЕ ДВИЖЕНИЕ» указывает водителям, что они должны соблюдать правила, касающиеся кругового движения.

При левостороннем движении стрелки должны быть направлены в противоположную сторону.

d) Обязательная велосипедная дорожка

Знак D. 4 «ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ВЕЛОСИПЕДНАЯ ДОРОЖКА» указывает велосипедистам, что они обязаны пользоваться велосипедной дорожкой, в начале которой он установлен, и указывает водителям других транспортных средств, что они не имеют права пользоваться этой дорожкой. Однако водители велосипедов с подвесным двигателем также обязаны пользоваться этой дорожкой, если это предусматривается национальным законодательством или предписывается дополнительной табличкой, содержащей надпись или обозначение знака С. 3^d.

e) Обязательная дорожка для пешеходов

Знак D. 5 «ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ДОРОЖКА ДЛЯ ПЕШЕХОДОВ» указывает пешеходам, что они обязаны пользоваться дорожкой, в начале которой он установлен, и указывает другим пользователям дороги, что они не имеют права пользоваться этой дорожкой.

i) Обязательная дорожка для всадников

Знак D. 6 «ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ДОРОЖКА ДЛЯ ВСАДНИКОВ» указывает всадникам, что они обязаны пользоваться дорожкой, в начале которой он установлен, и указывает другим пользователям дороги, что они не имеют права пользоваться этой дорожкой.

g) Обязательная минимальная скорость

Знак D. 7 «ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ МИНИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ» указывает, что транспортные средства, движущиеся по дороге, в начале которой он установлен, должны двигаться по крайней мере с указанной скоростью; обозначенная на знаке цифра указывает эту скорость в единице измерения, чаще всего используемой в государстве для указания скорости транспортных средств. После цифры, обозначающей скорость, могут быть добавлены, например, обозначения «км» (километров) или «миль».

h) Конец обязательной минимальной скорости

Знак D. 8 «КОНЕЦ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ МИНИМАЛЬНОЙ СКОРОСТИ» указывает на прекращение действия обязательной минимальной скорости, предписанной знаком D. 7. Знак D. 8 идентичен знаку D. 7, но он перечеркивается наклонной красной полосой, проходящей справа сверху вниз налево.

i) Цепи противоскольжения обязательны

Знак D. 9 «ЦЕПИ ПРОТИВОСКОЛЬЖЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫ» указывает, что транспортные средства, движущиеся по дороге, в начале которой он установлен, обязаны иметь не менее чем на двух ведущих колесах цепи противоскольжения.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Указательные знаки, за исключением знаков, относящихся к стоянке

Примечание: В отношении указательных знаков, относящихся к стоянке, см. приложение 6.

Общие характеристики знаков и обозначений разделов А — F

(в отношении характеристик знаков и обозначений раздела G см. этот раздел)

1. Указательные знаки являются обычно прямоугольными; однако указатели направления могут иметь форму удлиненного, оканчивающегося стрелой прямоугольника, длинная сторона которого расположена горизонтально.

2. На указательных знаках нанесены белые или светлые обозначения или надписи на темном фоне или темные обозначения или надписи на белом или светлом фоне; красный цвет может использоваться лишь в виде исключения и никогда не должен преобладать.

РАЗДЕЛ А. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ УКАЗАТЕЛИ НАПРАВЛЕНИЙ

1. Общий случай

Примеры предварительных указателей направлений: Е. 1^а, Е. 1^б и Е. 1^с.

2. Особые случаи

а) Примеры предварительных указателей направлений для дороги, ведущей в тупик: Е. 2^а и Е. 2^б;

б) Пример предварительного указателя направлений для маршрута, по которому надлежит следовать, чтобы повернуть налево, если поворот налево на следующем перекрестке запрещен: Е. 3.

с) Пример знака предварительного перестроения в рядах на перекрестках дорог с несколькими полосами движения: Е. 4.

РАЗДЕЛ В. УКАЗАТЕЛИ НАПРАВЛЕНИЙ

1. Примеры знаков, указывающих направление к населенному пункту: Е. 5^а, Е. 5^б, Е. 5^с и Е. 5^д.

2. Примеры знаков, указывающих направление к аэропорту: Е. 6^а, Е. 6^б и Е. 6^с.

3. Знак Е. 7 указывает направление к лагерю автотуристов.

4. Знак Е. 8 указывает направление к туристской базе для молодежи.

РАЗДЕЛ С. УКАЗАТЕЛИ НАИМЕНОВАНИЙ

Длинная сторона прямоугольника, образующего этот знак, расположена горизонтально.

1. Примеры знаков, указывающих начало населенного пункта: Е. 9^а и Е. 9^б.

2. Примеры знаков, указывающих конец населенного пункта: Е. 9^с и Е. 9^д.

В отступление от положений пункта 1 статьи 6 Конвенции эти знаки могут помещаться на обратной стороне указателей наименований населенных пунктов.

РАЗДЕЛ D. ПОДТВЕРЖДАЮЩИЕ ЗНАКИ

Знак Е. 10 является примером подтверждающего знака.

В отступление от положений пункта 1 статьи 6 Конвенции этот знак может помещаться на обратной стороне другого знака, предназначенного для транспортных средств, движущихся во встречном направлении.

РАЗДЕЛ E. ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД

Знак Е. 11^а «ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД» используется для указания пешеходам и водителям места, на котором находится пешеходный переход.

Штук голубого или черного цвета с треугольником белого или желтого цвета с черным или синим обозначением; используется обозначение А, 11.

Однако можно также использовать знак Е. 11^б, имеющий форму неправильного пятиугольника с голубым фоном и белым обозначением.

РАЗДЕЛ F. ДРУГИЕ ЗНАКИ, ДАЮЩИЕ ВОДИТЕЛЯМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПОЛЕЗНЫЕ УКАЗАНИЯ

Эти знаки должны иметь голубой фон.

1. Знак «БОЛЬНИЦА»

Этот знак используется для указания водителям транспортных средств на необходимость принятия мер предосторожности, требуемых близостью лечебных учреждений, и, в частности, на необходимость избегать по мере возможности шума. Имеется два образца этого знака: Е. 12^а и Е. 12^б.

Изображенный на знаке Е. 12^б красный крест может быть заменен одним из обозначений, указанных в подпункте а пункта 1 раздела G.

2. Знак «ДОРОГА С ОДНОСТОРОННИМ ДВИЖЕНИЕМ»

Когда считается необходимым подтвердить пользователям дороги, что они находятся на дороге с односторонним движением, могут быть установлены два различных знака «ДОРОГА С ОДНОСТОРОННИМ ДВИЖЕНИЕМ»:

а) знак Е. 13^а, установленный более или менее перпендикулярно оси проезжей части дороги; штук знака должен быть квадратным;

б) знак Е. 13^б, установленный почти параллельно оси проезжей части дороги; штук знака представляет собой удлиненный прямоугольник, длинная сторона которого расположена горизонтально. На стрелке знака Е. 13^б могут быть нанесены на национальном языке или на одном из национальных языков государства слова «Одностороннее движение».

Знаки Е. 13^а и Е. 13^б могут устанавливаться независимо от того, установлены ли до въезда на улицу запрещающие или предписывающие знаки.

3. Знак «ДОРОГА ВЕДЕТ В ТУПИК»

Знак Е. 14 «ДОРОГА ВЕДЕТ В ТУПИК», установленный при въезде на дорогу, указывает, что дорога ведет в тупик.

4. Знаки, предупреждающие о въезде на автомагистраль или о выезде с автомагистрали

Знак Е. 15 «АВТОМАГИСТРАЛЬ» должен устанавливаться в месте, начиная с которого применяются специальные правила движения по автомагистралям. Знак Е. 16 «КОНЕЦ АВТОМАГИСТРАЛИ» должен устанавливаться в месте, где перестают применяться указанные правила.

Знак Е. 16 можно также использовать и повторять для предупреждения о приближении к концу автомагистрали; в нижней части каждого установленного таким образом знака указывается расстояние между знаком и концом автомагистрали.

5. Знаки, предупреждающие о въезде на дорогу, на которой действуют правила движения, применимые к автомагистралям, или о выезде с такой дороги

Знак Е. 17 «АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА» должен устанавливаться на месте, начиная с которого применяются специальные правила движения по дорогам, иным, чем автомагистралям, которые предназначаются для автомобильного движения и не обслуживают придорожных владений. На дополнительной табличке, помещенной под знаком Е. 17, может быть указано, что в отступление от правил въезд в придорожные владения разрешается.

Знак Е. 18 «КОНЕЦ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ» можно также использовать и повторять для предупреждения о приближении к концу автомобильной дороги; в нижней части каждого установленного таким образом знака указывается расстояние между знаком и концом автомобильной дороги.

6. Знаки, обозначающие автобусную или трамвайную остановку

Е. 19 «АВТОБУСНАЯ ОСТАНОВКА» и Е. 20 «ТРАМВАЙНАЯ ОСТАНОВКА».

7. Знак «ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДОРОГИ»

Знак Е. 21 «ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДОРОГИ» устанавливается для указания того, является ли горная дорога, в частности при проезде через перевал, открытой или закрытой; он устанавливается при въезде на дорогу или на дороги, ведущие к данному проезду.

Название проезда (перевала) наносится белыми буквами. На знаке название «Furka» дано в качестве примера.

Таблички 1, 2 и 3 являются съемными.

Если проезд закрыт, применяется табличка 1 красного цвета с надписью «ЗАКРЫТ»; если проезд открыт, применяется табличка зеленого цвета с надписью «ОТКРЫТ». Надписи наносятся белой краской и предпочтительно на нескольких языках.

Таблички 2 и 3 имеют белый фон с надписями и обозначениями черного цвета.

Если проезд открыт, на табличке 3 не имеется никакого указания, а на табличке 2, в зависимости от состояния дороги, либо нет никакого указания, либо изображен знак D. 9 «ЦЕПИ ПРОТИВОСКОЛЬЖЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫ», либо имеется следующее обозначение E. 22, означающее «РЕКОМЕНДУЕТСЯ ПРИМЕНЕНИЕ ЦЕПЕЙ ПРОТИВОСКОЛЬЖЕНИЯ ИЛИ ЗИМНИХ ШИН». Это обозначение должно быть черного цвета.

Если проезд закрыт, на табличке 3 указывается название населенного пункта, до которого дорога открыта, а на табличке 2, в зависимости от состояния дороги, нанесена либо надпись «ОТКРЫТ ДО...», либо обозначение E. 22, либо знак D. 9.

РАЗДЕЛ G. ЗНАКИ, ОБОЗНАЧАЮЩИЕ ОБЪЕКТЫ, КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ ПОЛЕЗНЫ ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ДОРОГИ

1. Характеристики знаков и обозначений раздела

a) Знаки F должны иметь голубой или зеленый цвет; на них изображен белый или желтый прямоугольник, на котором нанесено обозначение.

b) На голубой или зеленой полосе в нижней части знака может быть указано белыми цифрами расстояние до обозначенной установки или до въезда на ведущую к ней дорогу; на знаке с обозначением F. 5 может быть таким же образом нанесена надпись «ГОСТИНИЦА» или «МОТЕЛЬ». Знаки могут также устанавливаться при въезде на дорогу, ведущую к установке, и в этом случае на голубой или зеленой полосе в нижней части знака может быть нанесена белая направляющая стрелка. Обозначение должно быть черного или тем синего цвета, за исключением обозначений F. 1^a, F. 1^b, F. 1^c, которые должны быть красного цвета.

2. Описание обозначений

a) **Обозначения «ПУНКТ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ»**
Для указания пунктов медицинской помощи используются обозначения, применяющиеся в соответствующих государствах. Эти обозначения должны быть красного цвета. Примерами этих обозначений являются: F. 1^a, F. 1^b и F. 1^c.

b) **Прочие обозначения**

- F. 2 «ПУНКТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ»;
- F. 3 «ТЕЛЕФОН»;
- F. 4 «АВТОЗАПРАВочная СТАНЦИЯ»;
- F. 5 «ГОСТИНИЦА» или «МОТЕЛЬ»;
- F. 6 «РЕСТОРАН»;
- F. 7 «БУФЕТ» или «КАФЕТЕРИЯ»;
- F. 8 «УЧАСТОК ДЛЯ ПИКНИКА»;
- F. 9 «УЧАСТОК ДЛЯ НАЧАЛЬНЫХ ПУНКТОВ ПЕШЕХОДНЫХ МАРШРУТОВ»;
- F. 10 «ЛАГЕРЬ АВТОТУРИСТОВ (КЕМПИНГ)»;
- F. 11 «МЕСТО СТОЯНКИ ПРИЦЕПОВ ДЛЯ КЕМПИНГА»;
- F. 12 «УЧАСТОК ДЛЯ ЛАГЕРЯ АВТОТУРИСТОВ И МЕСТО СТОЯНКИ ПРИЦЕПОВ ДЛЯ КЕМПИНГА»;
- F. 13 «ТУРИСТСКАЯ БАЗА ДЛЯ МОЛОДЕЖИ».

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Знаки, относящиеся к остановке и стоянке

РАЗДЕЛ А. ЗНАКИ, ЗАПРЕЩАЮЩИЕ ИЛИ ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ОСТАНОВКУ ИЛИ СТОЯНКУ

Общие характеристики знаков и обозначений

Эти знаки должны быть круглыми; их диаметр должен быть не менее 0,60 м (2 футов) вне населенных

пунктов и не менее 0,25 м (10 дюймов) в населенных пунктах. При отсутствии в настоящем приложении иных указаний их фон должен быть голубым, а кайма и наклонные полосы — красными.

Описание знаков

1. a) Для указания мест, где стоянка запрещена, используется знак C. 18 «СТОЯНКА ЗАПРЕЩЕНА»; для указания мест, где остановка и стоянка запрещены, используется знак C. 19 «ОСТАНОВКА И СТОЯНКА ЗАПРЕЩЕНЫ».

b) Знак C. 18 может быть заменен круглым знаком с красной каймой и красной поперечной полосой, на котором изображена черной краской на белом или желтом фоне буква или идеограмма, применяемая в данном государстве для обозначения «стоянки».

c) Надписи на дополнительной табличке, помещаемой под знаком, могут ограничивать запрещение или указывать, в зависимости от случая,

- i) дни недели или месяца или время дня, когда действует запрещение;
- ii) время, после которого знак C. 18 запрещает стоянку, или время, после которого знак C. 19 запрещает остановку или стоянку;
- iii) исключения, касающиеся некоторых категорий пользователей дороги.

d) Надписи относительно продолжительности стоянки или остановки, превышение которой запрещается, могут помещаться не на дополнительной табличке, а в нижней части красного круга знака.

2. a) Когда стоянка разрешена, то на одной, то на другой стороне дороги вместо знака C. 18 используются знаки C. 20^a или C. 20^b «ПОПЕРЕМЕННАЯ СТОЯНКА».

b) Запрещение стоянки применяется со стороны знака C. 20^a по нечетным дням и со стороны знака C. 20^b по четным дням, причем час замены стороны определяется национальным законодательством и им не обязательно должна быть полночь. Национальное законодательство может также определять периодичность чередования стоянки, иную, чем ежедневная; в этом случае цифры I и II на знаке заменяются датами, указывающими периоды чередования, например I—15 и 16—31 для чередования с I и с 16 числа каждого месяца.

c) Знак C. 18 с дополнительными надписями в соответствии с положениями пункта 4 статьи 8 настоящей Конвенции может использоваться государствами, которые не применяют знаки C. 19, C. 20^a и C. 20^b.

3. a) За исключением особых случаев, знаки устанавливаются таким образом, чтобы их диск был перпендикулярен оси дороги или слегка наклонен по отношению к плоскости, перпендикулярной этой оси.

b) Все запрещения и ограничения стоянки применяются только на стороне дороги, на которой установлены знаки.

c) При отсутствии иных указаний, которые могут даваться: либо на дополнительной табличке, соответствующей образцу 2 приложения 7, на которой указывается расстояние, в пределах которого применяется запрещение, либо на дополнительной табличке, соответствующей образцу 2 приложения 7, на которой указывается расстояние, в пределах которого применяется запрещение, либо в соответствии с предписаниями, содержащимися в подпункте e настоящего пункта, запрещения применяются, начиная от знака и до ближайшего выхода дороги.

b) Под знаком, устанавливаемым в месте, от которого начинает применяться запрещение, может помещаться дополнительная табличка, соответствующая образцу 3^a или 4^a, упомянутому в приложении 7. Под знаками, повторяющими запрещение, может помещаться дополнительная табличка, соответствующая образцу 3^b или 4^b, упомянутому в приложении 7. В месте, где прекращается запрещение, может помещаться еще один запрещающий знак с дополнительной табличкой, соответствующей образцу 3^c или 4^c, упомянутому в приложении 7. Таблички образца 3 помещаются па-

параллельно оси дороги, а таблички образца 4 — перпендикулярно этой оси. Если на табличках образца 3 указаны расстояния, они указывают расстояния, на которых применяется запрещение в направлении, указанном стрелкой.

е) Если действие запрещения прекращается до ближайшего выхода дороги, устанавливается знак с описанной в подпункте *d* дополнительной табличкой, на которой указывается конец запрещения. Однако когда запрещение применяется лишь на коротком расстоянии, может устанавливаться лишь один знак, состоящий:

либо из круга красного цвета с указанием расстояния, в пределах которого данное запрещение применяется, либо из дополнительной таблички образца 3.

ж) В местах, оборудованных паркометрами, наличие этих паркометров означает, что стоянка является платной и что ее продолжительность ограничивается временем работы минутного механизма.

з) В зонах с ограниченной, но не платной стоянкой это ограничение стоянки может обозначаться не знаками С, 18 с дополнительной табличкой, а синей полосой, наносимой примерно на высоте 2 м на расположенных вдоль дороги столбах освещения, деревьях и т. д., или полосами на бордюре проезжей части.

4. Для указания в населенных пунктах места въезда в зону, в которой продолжительность стоянки ограничена, независимо от того, является ли она платной или бесплатной, может устанавливаться знак С, 21 «ЗОНА ОГРАНИЧЕННОЙ СТОЯНКИ». Фон этого знака, на котором помещается знак С, 18, должен быть светлым.

Знак С, 18 может быть заменен знаком Е, 23; в этом случае фон знака может быть голубым.

В нижней части таблички может быть изображен дополнительно стояночный диск или паркометр для указания условий ограничения стоянки в зоне.

В соответствующих случаях на самом знаке или на дополнительной табличке, помещенной под знаком С, 21, указываются дни и часы дня, в течение которых действует ограничение, и условия этого ограничения.

РАЗДЕЛ В. ЗНАКИ, ДАЮЩИЕ ПОЛЕЗНЫЕ УКАЗАНИЯ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К СТОЯНКЕ

1. Знак «МЕСТО СТОЯНКИ»

Знак Е, 23 «МЕСТО СТОЯНКИ», который может быть установлен параллельно оси дороги, указывает место, где стоянка транспортных средств разрешена. Щиток имеет форму квадрата. На нем наносится буква или идеограмма, используемая в соответствующем государстве для указания стоянки. Этот знак имеет голубой фон.

На дополнительной табличке, помещаемой под знаком или на самом знаке, могут находиться обозначения или надписи, указывающие направление к месту стоянки или категории транспортных средств, для которых это место предназначено; эти надписи могут также ограничивать продолжительность разрешенной стоянки.

2. Знак, указывающий выезд из зоны ограниченной стоянки

Для указания в населенных пунктах мест выезда из зоны, в которой продолжительность стоянки ограничена и въезд в которую обозначен знаком С, 21, в который включен знак С, 18, используется знак Е, 24; этот знак состоит из светлого квадрата, в который включен знак С, 18 светлого цвета и диагональная черная или темно-серая полоса, либо серые или черные параллельные линии, образующие такую полосу. Если у въезда в зону устанавливаются знаки С, 21, в которые включен знак Е, 23, выезды могут обозначаться табличкой с диагональной черной или темно-серой полосой, либо серыми или черными параллельными линиями, образующими такую полосу, и стояночным диском на светлом фоне.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Дополнительные таблички

1. Эти таблички имеют белый или желтый фон и черную, синюю или красную кайму, а расстояние или длина обозначаются в этом случае черными или синими цифрами,

или же таблички имеют черный или синий фон и белую, желтую или красную кайму, а расстояние или длина обозначаются в этом случае белыми или желтыми цифрами.

2. а) Дополнительные таблички образца 1 указывают расстояние между знаком и началом опасного участка или зоны, в которой применяются правила.

б) Дополнительные таблички образца 2 указывают длину опасного участка или зоны, в которой применяется предписание.

в) Дополнительные таблички помещаются под знаками. Однако что касается предупреждающих знаков образца А, то предусмотренные для дополнительных табличек обозначения могут также помещаться в нижней части знака.

3. Дополнительными табличками образца 3 и образца 4, касающимися запрещения или ограничения стоянки, являются соответственно таблички образца 3а, 3б, 3с, 4а, 4б и 4с (см. пункт 3 раздела А приложения 6).

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Разметка дорог

ГЛАВА I

Общие положения

1. Разметка на проезжей части дороги (разметка дорог) должна наноситься с применением материалов, не вызывающих скольжения, и не должна выступать более чем на 6 мм над уровнем дороги. Если для разметки дороги применяются кнопки (вставки) или другие подобные им приспособления, они не должны выступать более чем на 1,5 см над уровнем дороги (или более чем на 2,5 см в тех случаях, когда применяются светоотражающие кнопки (вставки)); их использование должно отвечать требованиям безопасности дорожного движения.

ГЛАВА II

Продольная разметка

А. Размер обозначений

2. Ширина сплошных и прерывистых линий при продольной разметке должна быть не менее 0,10 м (4 дюйма).

3. Расстояние между двумя проведенными рядом продольными линиями (двойная линия) должно составлять 0,10 м (4 дюйма) до 0,18 м (7 дюймов).

4. Прерывистая линия состоит из черт равной длины, разделенных одинаковыми промежутками. При определении длины черт и промежутков между ними должна приниматься во внимание скорость транспортных средств на данном участке дороги или в данной зоне.

5. Вне населенных пунктов прерывистая линия должна состоять из черт длиной от 2 м (6 футов 6 дюймов) до 10 м (32 футов); длина черт линии, обозначающей приближение, указанной в пункте 23 настоящего приложения, должна в 2—3 раза превышать длину интервалов.

6. В населенных пунктах длина черт и промежутки между ними должны быть меньше, чем длина черт и промежутков, применяемых для обозначений вне населенных пунктов. Длина черт может быть уменьшена до 1 м (3 футов 4 дюймов). Однако на некоторых больших городских скоростных магистралях характеристики продольной разметки могут быть теми же, что и вне населенных пунктов.

В. Обозначение полос движения

7. Разметка полос движения производится либо прерывистыми, либо сплошными линиями, либо другими соответствующими средствами.

и) Вне населенных пунктов

8. На дорогах с двусторонним движением, имеющих две полосы движения, осевая линия проезжей части дороги должна обозначаться продольной разметкой. Осевая линия, как правило, обозначается прерывистой линией. В исключительных случаях с этой целью применяется сплошная линия.

9. На дорогах с тремя полосами движения полосы на участках с нормальной видимостью должны, как правило, быть указаны прерывистыми линиями. В некоторых отдельных случаях для повышения безопасности движения могут применяться сплошные линии или же прерывистые линии, проведенные рядом со сплошными линиями.

10. На дорогах, имеющих более трех полос движения, разделительная линия направлений движения должна обозначаться сплошной линией или двойной сплошной линией, за исключением случаев, когда направление движения на центральных полосах может быть изменено. Кроме того, полосы движения должны обозначаться прерывистыми линиями (диаграммы 1a и 1b).

ii) В населенных пунктах

11. В населенных пунктах рекомендации, изложенные в пунктах 8—10 настоящего приложения, распространяются на улицы с двусторонним движением и на улицы с односторонним движением, имеющие не менее двух полос движения.

12. Полосы движения должны обозначаться в тех пунктах, где ширина проезжей части дороги ограничена вследствие наличия бордюров, островков безопасности или направляющих островков.

13. Около больших перекрестков (особенно регулируемых), где ширина дороги достаточна для движения транспортных средств в два или несколько рядов, полосы движения должны обозначаться согласно диаграммам 2 и 3. В этих случаях линии, разграничивающие полосы, могут быть дополнены стрелами (см. пункт 39 настоящего приложения).

С. Обозначение особых случаев

Применение сплошных линий

14. В целях повышения безопасности дорожного движения на некоторых перекрестках осевые прерывистые линии (диаграмма 4) следует заменять или дополнять сплошной линией (диаграммы 5 и 6).

15. Если возникает необходимость запретить использование части дороги, предназначенной для движения в обратном направлении, в тех местах, где расстояние видимости сокращено (на переломах дорог, на поворотах и т. д.), или на тех участках, где проезжая часть дороги сужается или имеет какие-либо другие особенности, ограничения, предписываемые для тех участков дороги, где расстояние видимости ниже минимального расстояния видимости M , должны обозначаться сплошной линией, нанесенной в соответствии с диаграммами 7a—16¹. В странах, где это соответствует конструкции транспортных средств, указанная на диаграммах 7a—10a высота на уровне глаза, равная 1 метру, может быть увеличена до 1,20 м.

16. Величина, которую следует принять для M , меняется в зависимости от характеристик дороги. На диаграммах 7a, 7b, 8a, 8b, 8c и 8d показано нанесение линий соответственно для дорог с двумя и тремя полосами движения на переломе дороги, где расстояние видимости ограничено. Эти диаграммы соответствуют продольному профилю, показанному в верхней части страницы, на которой они находятся, и расстоянию M , определенному в соответствии с нижеследующим пунктом 24: А (или D) является пунктом, где расстояние видимости становится меньше M , в то время как С

(или В) является пунктом, где расстояние видимости становится снова больше M ².

17. В тех случаях, когда отрезки АВ и CD перекрывают друг друга, т. е. в тех случаях, когда видимость в обоих направлениях больше расстояния видимости M до того, как будет достигнут перелом дороги, линии должны располагаться тем же способом, причем сплошные линии, нанесенные рядом с прерывистой линией, не соприкасаются, как это изображено на диаграммах 9, 10a и 10b.

18. Диаграммы 11a и 11b указывают обозначение линий при той же гипотезе на изогнутом участке дороги с двумя полосами движения при ограниченной видимости.

19. На дорогах с тремя полосами движения возможно применение двух методов. Они указаны на диаграммах 8a, 8b, 8c и 8d (или, в зависимости от случая, 10a и 10b). Диаграмма 8a или 8b (или, в зависимости от случая, 10a) должна применяться к дорогам со значительным движением двухколесных транспортных средств, а диаграмма 8c и 8d (или, в зависимости от случая, 10b) — к дорогам с движением главным образом четырехколесных транспортных средств. Диаграмма 11c указывает обозначение линий при той же гипотезе на изогнутом участке дороги с тремя полосами движения при ограниченной видимости.

20. На диаграммах 12, 13 и 14 показаны линии, обозначающие сужение проезжей части дороги.

21. На диаграммах 8a, 8b, 8c, 8d, 10a и 10b наклон косяк переходных линий по отношению к осевой линии не должен быть больше $1/20$.

22. На диаграммах 13 и 14, иллюстрирующих разметку при изменении ширины проезжей части дороги, а также на диаграммах 15, 16 и 17, указывающих препятствия, требующие отклонения сплошной(ых) линии(й), этот наклон линии или линий должен быть по преимуществу меньше $1/50$ на дорогах с большой скоростью движения и меньше $1/20$ на дорогах, где скорость движения не превышает 50 км (30 миль) в час. Кроме того, сплошным наклонным линиям должна предшествовать для того направления движения, к которому они применяются, сплошная линия, параллельная оси проезжей части дороги и по длине соответствующая расстоянию, проходимому автомобилем в 1 секунду при средней скорости движения.

23. В случае, когда нет необходимости обозначать полосы движения прерывистыми линиями на обычном участке дороги, сплошной линии должна предшествовать обозначающая приближение линия, представляющая собой прерывистую линию на расстоянии, зависящем от нормальной скорости транспортных средств, т. е. не менее 50 метров. В случае, когда полосы движения обозначаются прерывистыми линиями на обычном участке дороги, сплошной линии также должна предшествовать обозначающая приближение линия на расстоянии, зависящем от нормальной скорости транспортных средств, т. е. не менее 50 метров. Разметка может дополняться стрелой или несколькими стрелами, предписывающими водителям ту полосу движения, по которой они должны следовать.

ii) Условия применения сплошных линий

24. Выбор расстояния видимости, которое должно быть принято при установлении участков дороги, на которых сплошная линия желательна или нежелательна, а также определение надлежащей длины этой линии неизбежно является результатом компромисса. Приведенная ниже табли-

¹ Под указанным в настоящем пункте расстоянием видимости подразумевается расстояние, на котором предмет, установленный на высоте 1 м (3 футов 4 дюйма) над уровнем проезжей части дороги, виден находящемуся на проезжей части наблюдателю, глаз которого также находится на высоте 1 м (3 футов 4 дюйма) над уровнем проезжей части.

² Разметка, изображенная на диаграммах 7, может быть заменена между А и D одной сплошной осевой линией без нанесения рядом прерывистой линии. Ей может предшествовать прерывистая осевая линия, состоящая по крайней мере из трех черт. Однако это упрощенное обозначение должно применяться с осторожностью и только в исключительных случаях, поскольку на определенном расстоянии оно мешает водителю производить обгон, тогда как имеется соответствующее расстояние видимости. Во избежание недоразумений следует по мере возможности избе-

ца дает рекомендуемую для M величину, соответствующую различным скоростям приближения³:

Скорость приближения	Таблица величин M
100 км/ч (60 миль/ч)	от 160 м (480 фут.) до 320 м (960 фут.)
80 км/ч (50 миль/ч)	от 130 м (380 фут.) до 260 м (760 фут.)
65 км/ч (40 миль/ч)	от 90 м (270 фут.) до 180 м (540 фут.)
50 км/ч (30 миль/ч)	от 60 м (180 фут.) до 120 м (360 фут.)

25. Для скоростей, не указанных в этой таблице, соответствующая величина M должна вычисляться с помощью интерполяции или экстраполяции.

Д. Граничные линии, обозначающие границы проезжей части дороги

26. Разметка линий, обозначающих границы проезжей части дороги, состоит преимущественно из сплошной линии. В сочетании с этими линиями могут применяться плитки, кнопки или отражатели света.

Е. Обозначение препятствий

27. На диаграммах 15, 16 и 17 изображены примеры разметки, которая должна наноситься около островков или других препятствий, находящихся на проезжей части дороги.

Ф. Линии поворота

28. На некоторых перекрестках желательно указывать водителям, как должен производиться левый поворот в странах с правосторонним движением или как должен производиться правый поворот в странах с левосторонним движением.

ГЛАВА III

Поперечная разметка

А. Общие положения

29. С учетом угла зрения, под которым водителям видна разметка дороги, поперечные обозначения должны быть шире, чем продольные.

В. Стоп-линии

30. Минимальная ширина стоп-линии должна составлять 0,20 м (8 дюймов), а максимальная ширина — 0,60 м (24 дюйма). Рекомендуется ширина в 0,30 м (12 дюймов).

31. В том случае, когда эта линия применяется в сочетании с дорожным знаком, обозначающим остановку, стоп-линия должна быть нанесена таким образом, чтобы водитель, остановившийся непосредственно перед ней, мог, по возможности, свободно наблюдать движение на других подъездах к перекрестку; при этом должны приниматься во внимание требования, вызываемые движением других транспортных средств и пешеходов.

32. Стоп-линии могут быть дополнены продольными линиями (см. диаграммы 18 и 19). Они могут быть дополнены также словом «СТОП», обозначенным на проезжей части дороги; примеры такой разметки даны на диаграммах 20 и 21. Расстояние между верхней кромкой букв слова «СТОП» и стоп-линией должно составлять не менее 2 м (6 футов 7 дюймов) и не более 25 м (82 футов 2 дюймов).

гать применения обоих методов на одном и том же маршруте или на однотипных маршрутах в одном и том же районе.

³ Скорость приближения, принятая для этого расчета, — это скорость движения, которую не превышает 85% транспортных средств, или основная скорость, если она является более высокой.

С. Линии, обозначающие место, где водители обязаны уступить дорогу

33. Минимальная ширина каждой линии должна составлять 0,20 м (8 дюймов), а максимальная ширина — 0,60 м (24 дюйма); если имеются две линии, расстояние между ними должно составлять не менее 0,30 м (12 дюймов). Линия может быть заменена расположенными рядом на дороге треугольниками, вершина которых направлена в сторону водителя, который обязан уступить дорогу. Эти треугольники должны иметь основание не менее 0,40 м (16 дюймов) и не более 0,60 м (24 дюймов) и высоту не менее 0,50 м (20 дюймов) и не более 0,70 м (28 дюймов).

34. Поперечная разметка должна наноситься в таких же условиях, что и стоп-линии, упомянутые в пункте 31 настоящего приложения.

35. Указанная в пункте 34 разметка может дополняться треугольником, который наносится на проезжей части дороги и пример которого дается на диаграмме 22. Расстояние между основанием этого треугольника и поперечной разметкой должно составлять от 2 м (6 футов 7 дюймов) до 25 м (82 футов 2 дюймов). Основание этого треугольника должно быть не менее 1 м (3 футов 4 дюймов); его высота должна быть в три раза больше его основания.

36. Эта поперечная разметка может дополняться продольными линиями.

Д. Пешеходные переходы

37. Расстояние между полосами, которыми обозначен пешеходный переход, должно быть по меньшей мере равным ширине этих полос и не превышать ее более чем в два раза. Общая ширина одной полосы и промежуток между полосами должна составлять от 1 м (3 футов 4 дюймов) до 1,40 м (4 футов 8 дюймов). Рекомендуемая минимальная ширина пешеходных переходов должна быть 2,5 м (8 футов) на дорогах, где скорость ограничивается 60 км в час, и 4 м (13 футов) на дорогах, где допускается более высокая скорость или где скорость не ограничивается.

Е. Переезды для велосипедистов

38. Переезды для велосипедистов должны обозначаться двойными прерывистыми линиями. Эти прерывистые линии должны состоять по преимуществу из квадратов (0,40—0,60 м) × (0,40—0,60 м) [(16—24 дюйма) × (16—24 дюйма)]. Расстояние между этими квадратами должно составлять 0,40—0,60 м (16—24 дюйма). Ширина переезда должна быть не меньше 1,80 м (6 футов). Употребление плиток и кнопок не рекомендуется.

ГЛАВА IV

Другие виды разметки

А. Стрелы

39. На дорогах с достаточным количеством полос движения, позволяющих перестроение транспортных средств при приближении к перекрестку, полосы, которые должны быть использованы для движения, могут указываться при помощи стрел, наносимых на поверхности проезжей части дороги (диаграммы 2, 3, 19 и 23). Стрелы могут также применяться на дорогах с односторонним движением для подтверждения направления движения. Длина этих стрел должна быть не менее 2 м (6 футов 7 дюймов). Обозначение стрел может быть дополнено надписями на проезжей части.

В. Параллельные косые линии

40. На диаграммах 24 и 25 приводятся примеры зон, в которые транспортным средствам въезд запрещен.

С. Надписи

41. Надписи на проезжей части дороги могут применяться с целью регулирования движения, предупреждения или ориентировки пользователей дороги. Употребляемые при

этом слова должны быть предпочтительно либо названиями населенных пунктов, либо номерами дорог, либо словами, общепринятыми в международном плане (например: «stop», «bus», «taxi»).

42. Буквы должны быть значительно вытянуты по направлению движения вследствие очень малого угла зрения, под которым водителям видны надписи (см. диаграмму 20).

43. В тех случаях, когда скорость приближения превышает 50 км (30 миль) в час, минимальная длина букв должна составлять 2,5 м (8 футов).

D. Обозначения, касающиеся остановки и стоянки

44. Ограничения остановки и стоянки могут быть указаны разметкой на бордюрах или на проезжей части. Границы мест стоянки могут обозначаться соответствующими ли-

ниями, проведенными по поверхности проезжей части дороги.

E. Разметка на проезжей части дороги и на примыкающих к ней сооружениях

i) *Разметка, указывающая места, где стоянка транспортных средств ограничена*

45. На диаграмме 26 дается пример зигзагообразной линии.

ii) *Обозначения на предметах, представляющих собой препятствие*

46. Пример обозначений на предметах, представляющих собой препятствие, приведен на диаграмме 27.

ДИАГРАММЫ ПРИЛОЖЕНИЯ 8

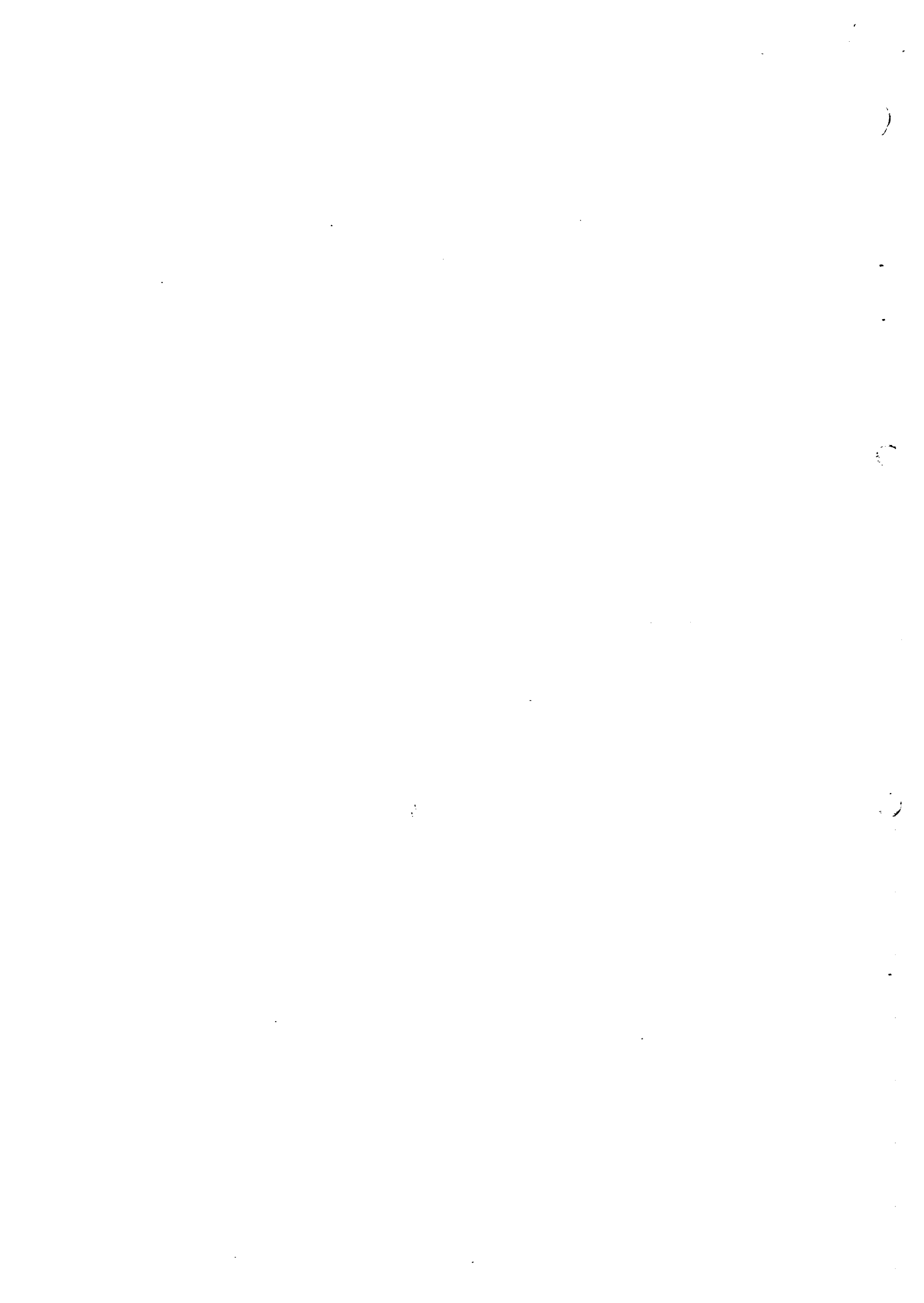


Диаграмма 1а

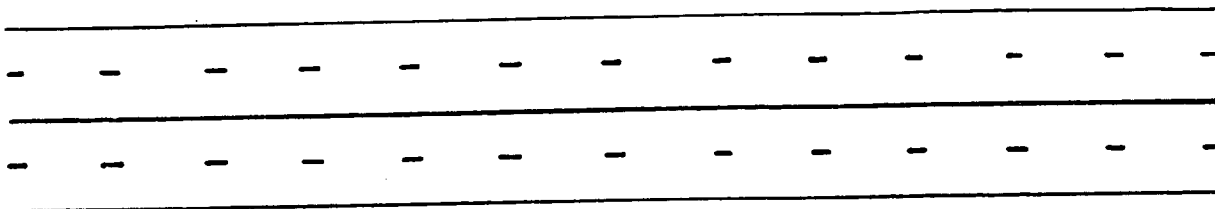
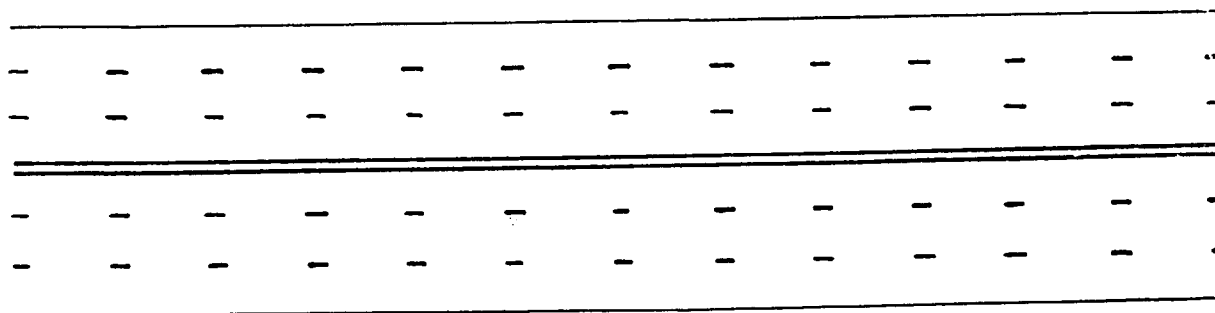


Диаграмма 1б



Примечание: На диаграммах 2, 4, 5, 6, 18 и 19 цифры, относящиеся к размерам черт и к интервалам, должны рассматриваться лишь как ориентировочные указания.

Диаграмма 2

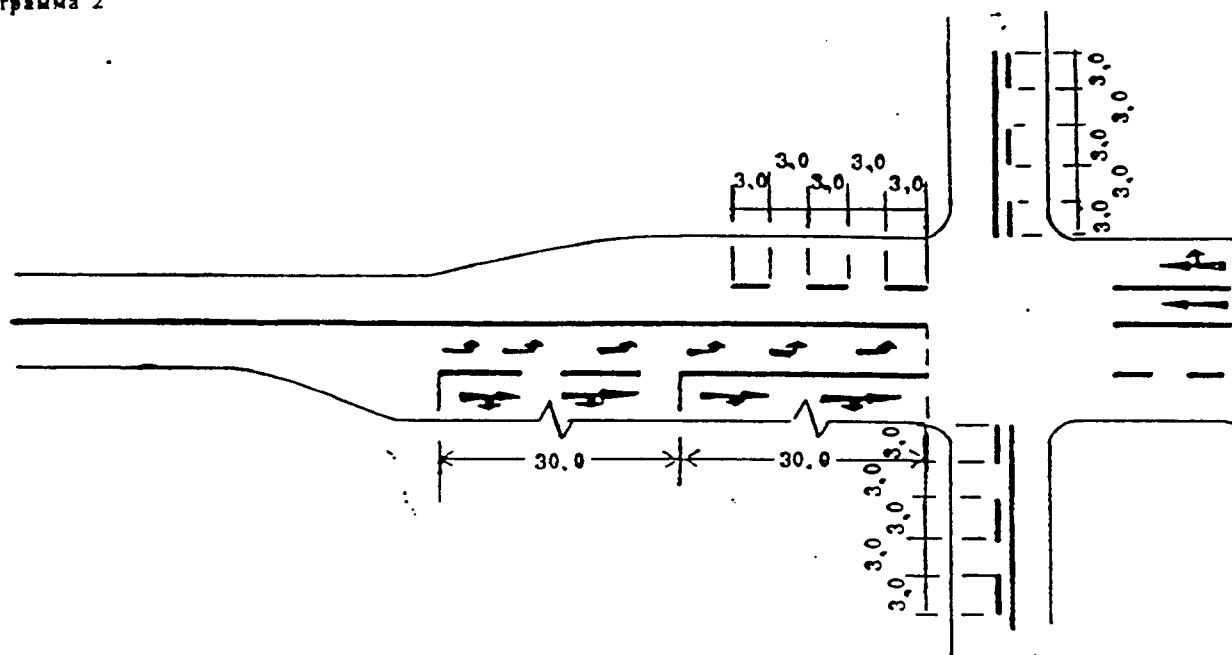


Диаграмма 3

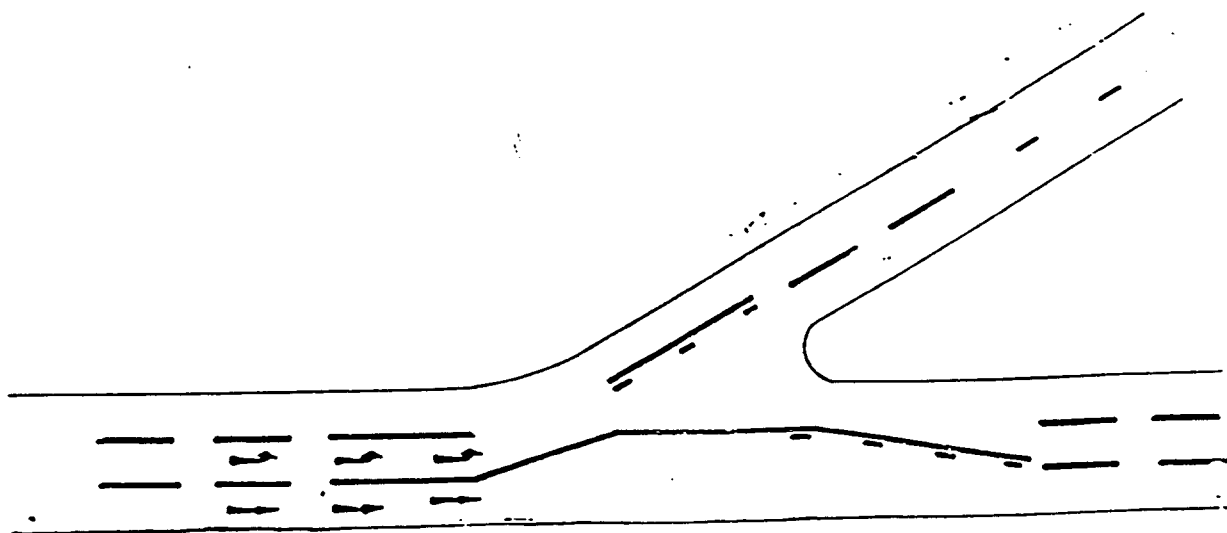


Диаграмма 4

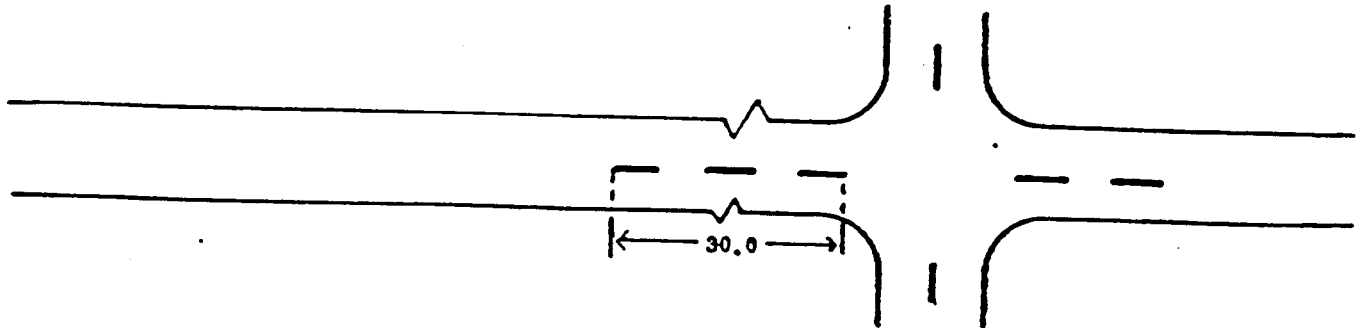


Диаграмма 5

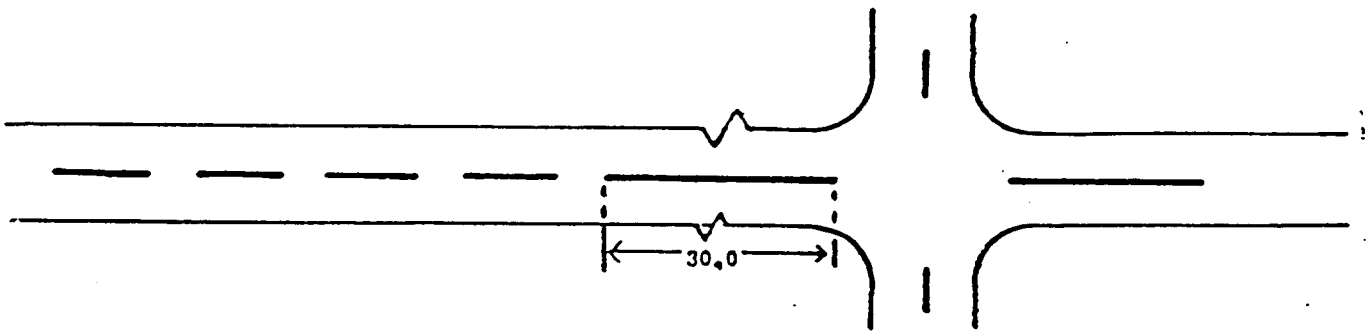
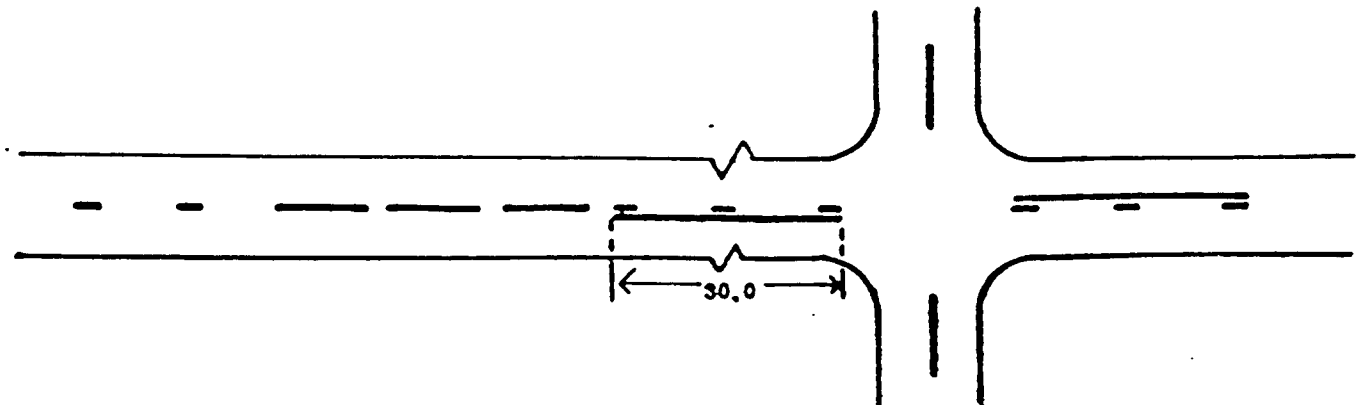


Диаграмма 6



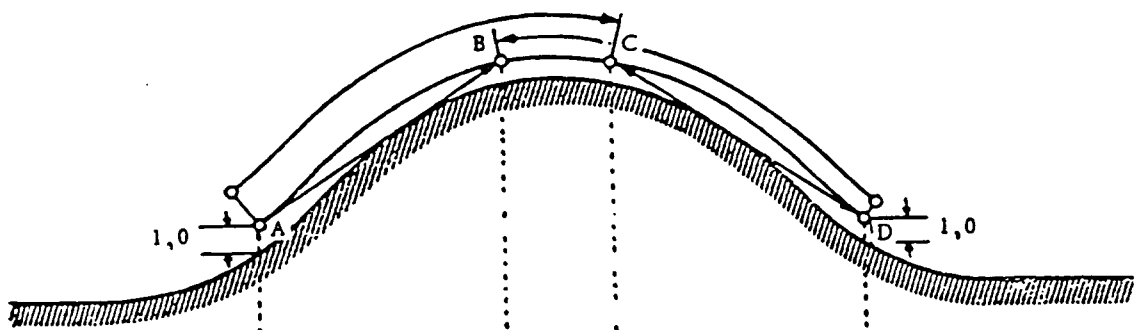


Диаграмма 7a

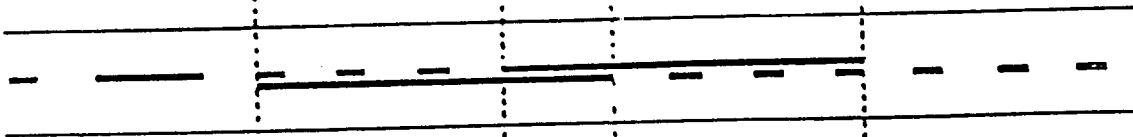


Диаграмма 7b

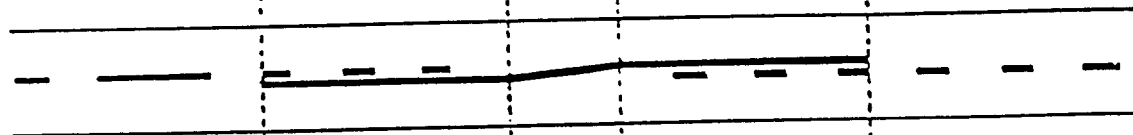


Диаграмма 8a

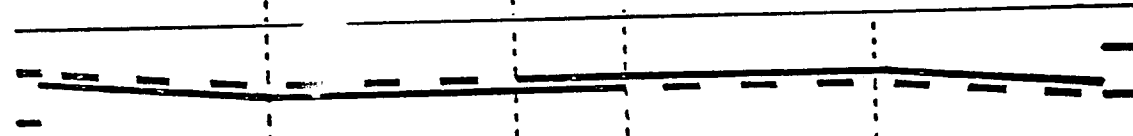


Диаграмма 8b

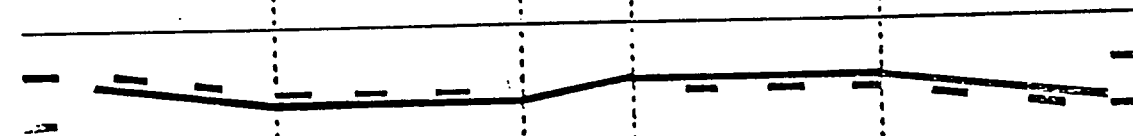


Диаграмма 8c

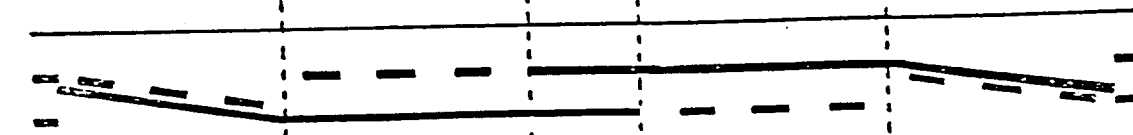
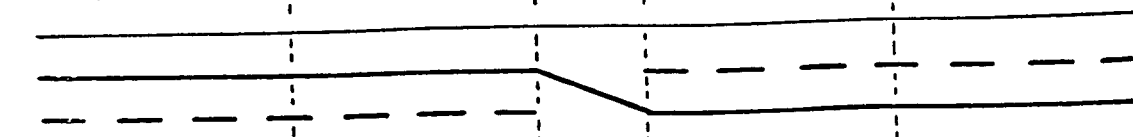


Диаграмма 8d



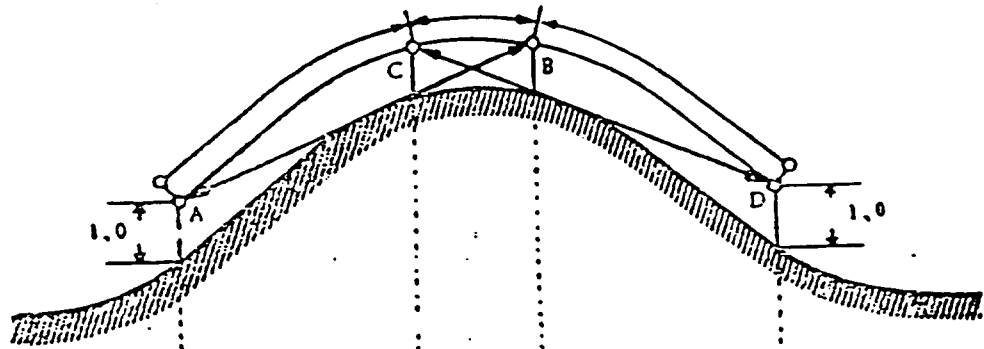


Диаграмма 9

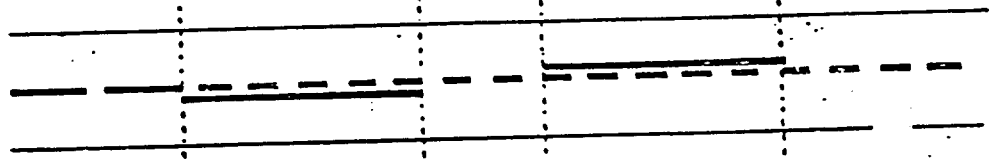


Диаграмма 10а

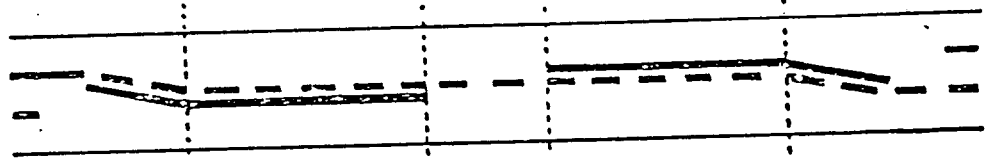
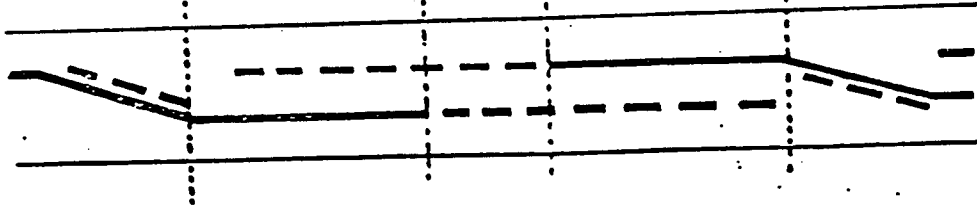


Диаграмма 10б



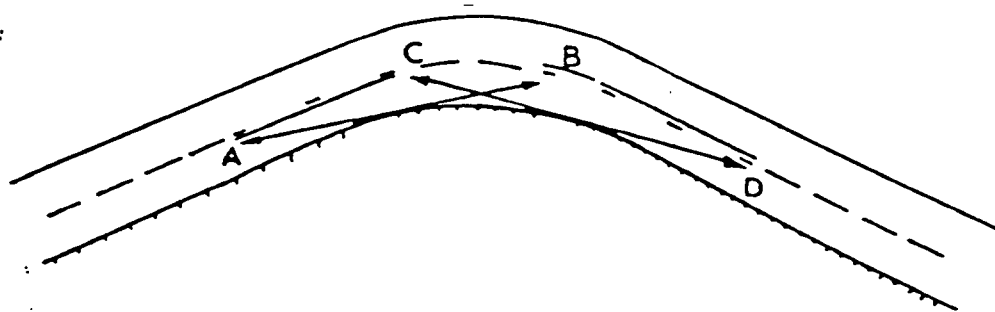


Диаграмма 11б

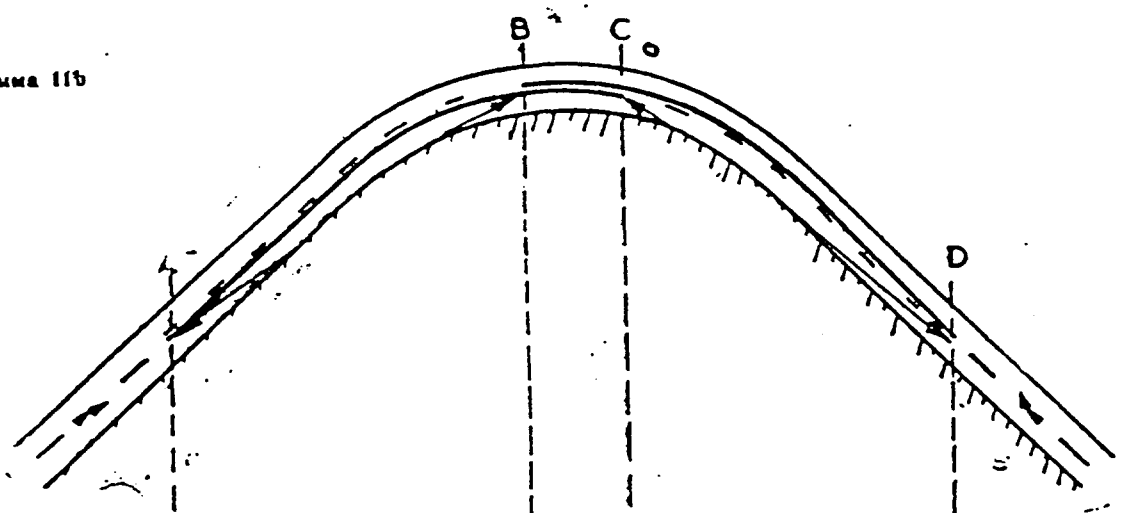


Диаграмма 11с

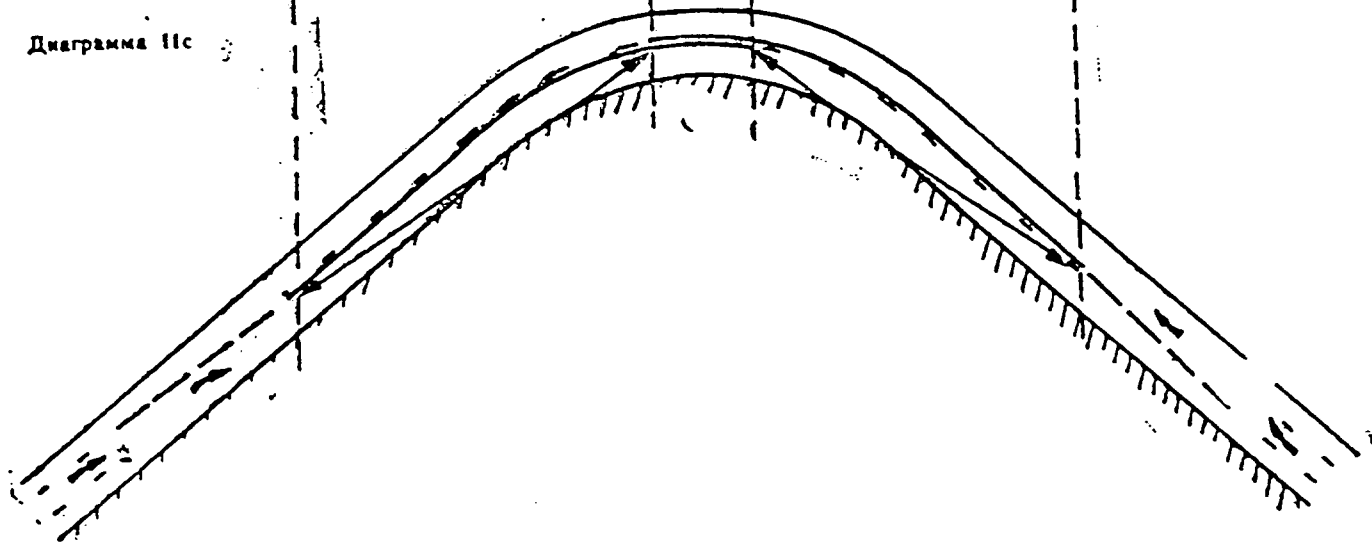


Диаграмма 12

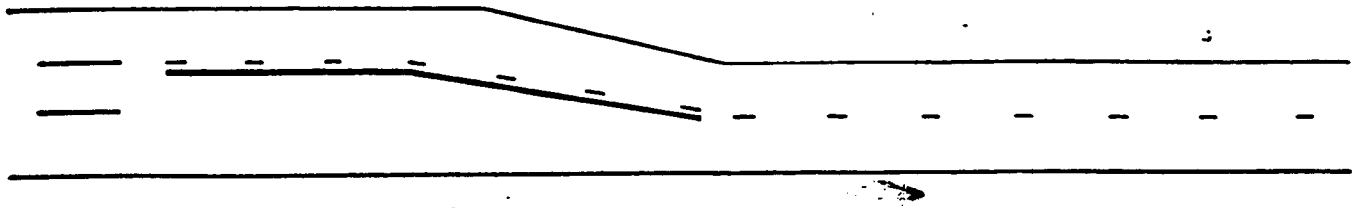


Диаграмма 13

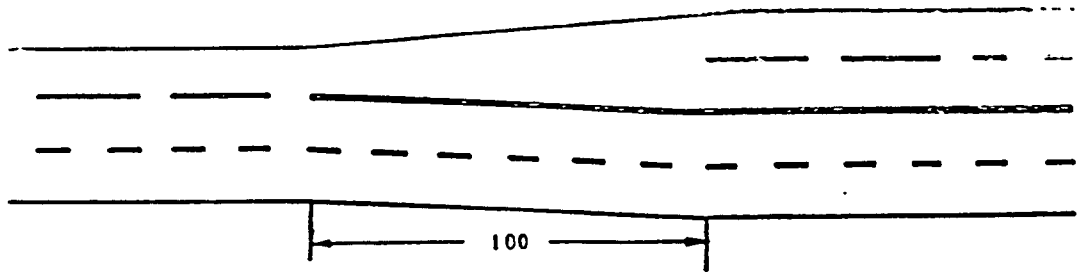


Диаграмма 14

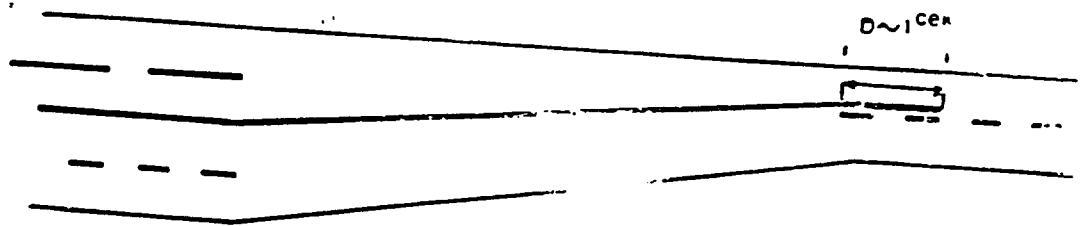


Диаграмма 15

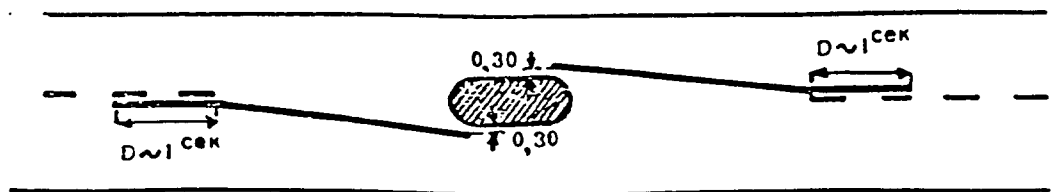


Диаграмма 16

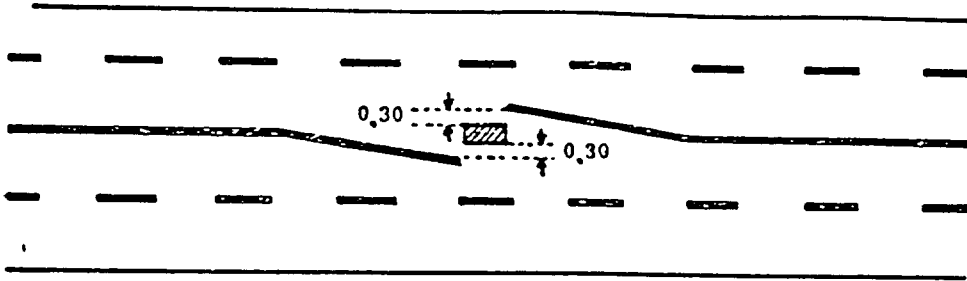


Диаграмма 17

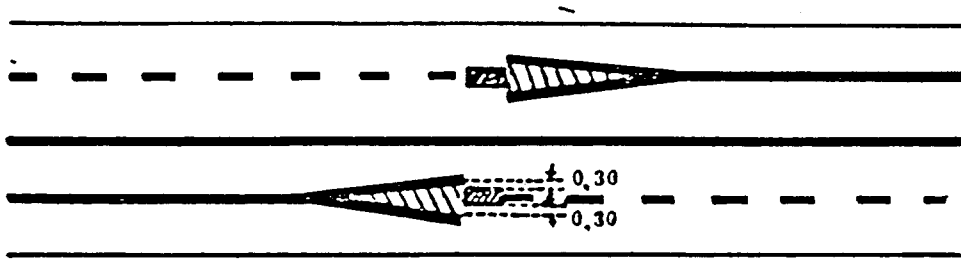


Диаграмма 18

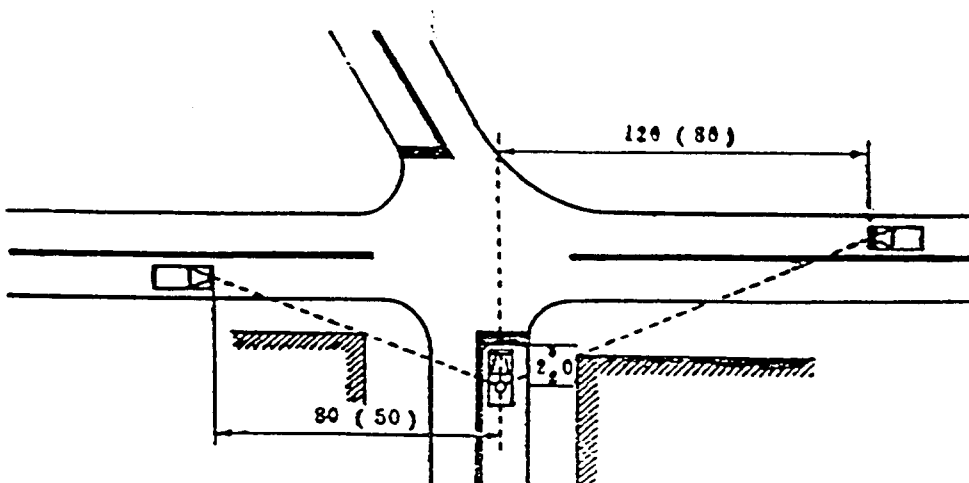


Диаграмма 19

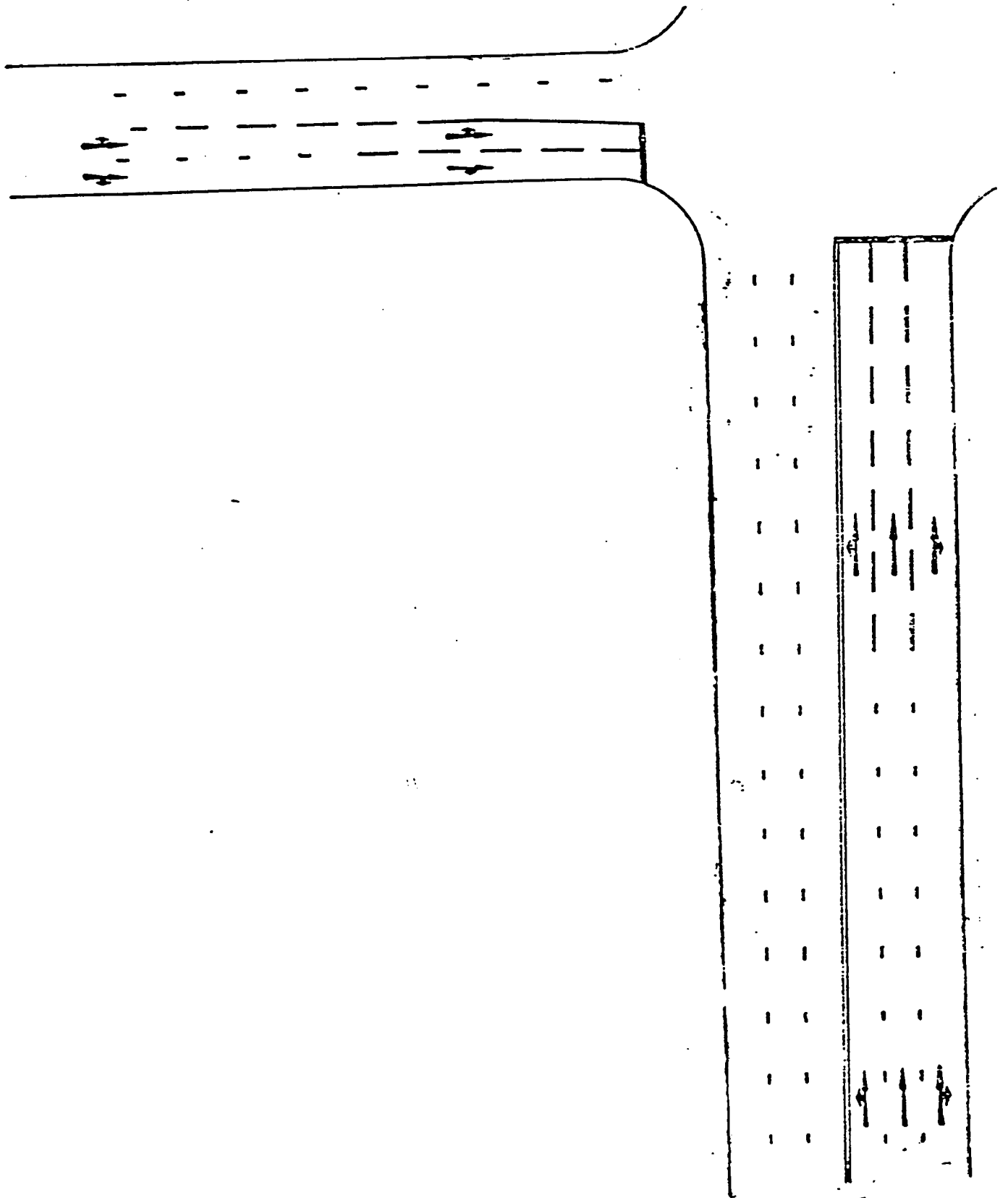


Диаграмма 20

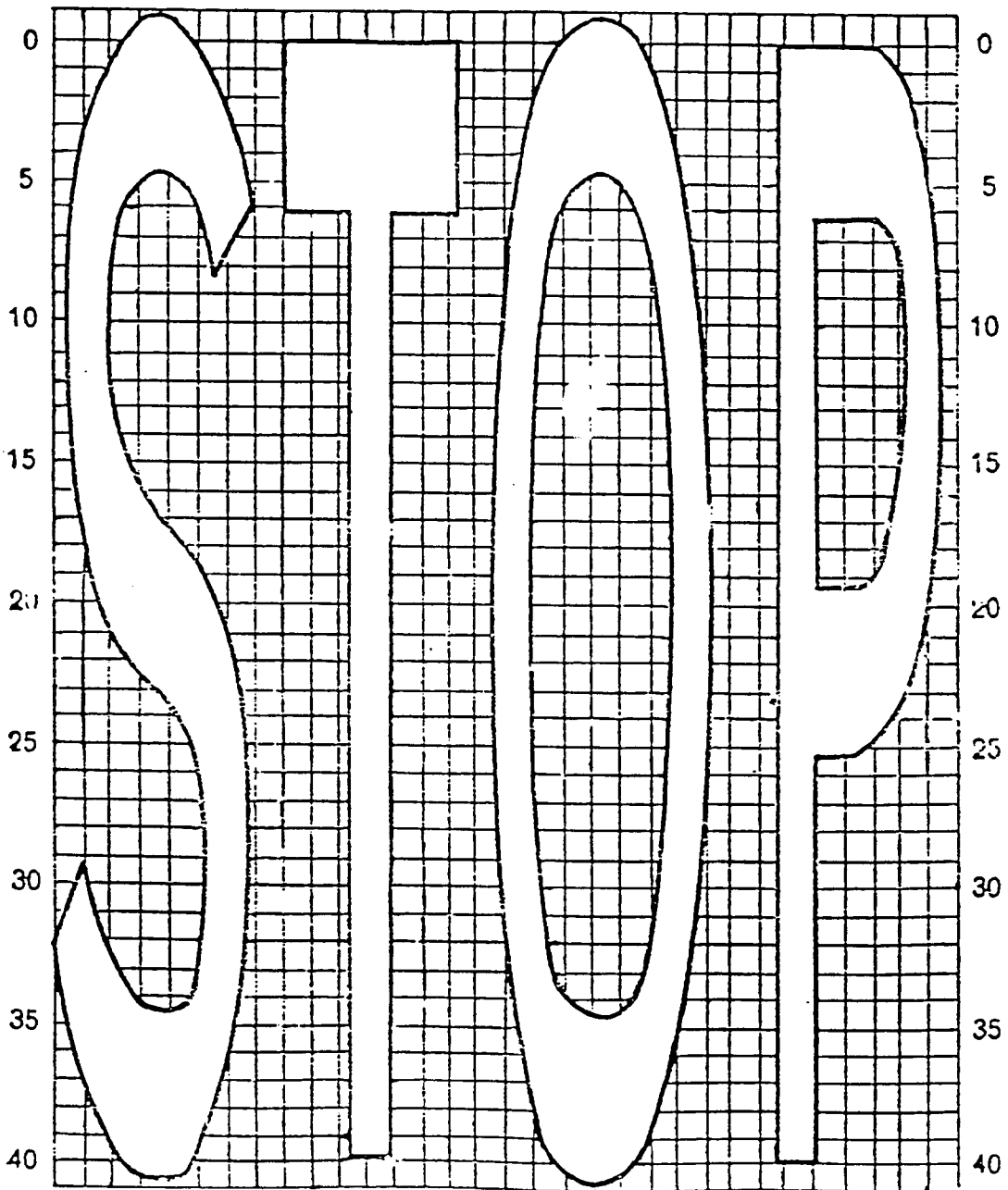
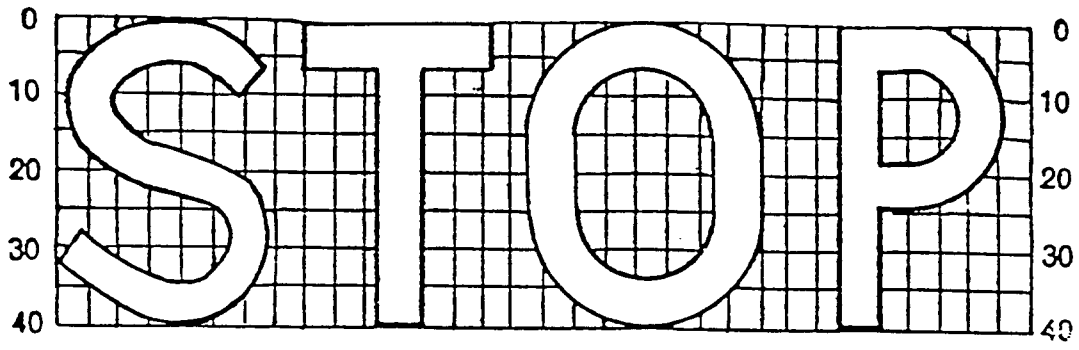


Диаграмма 21

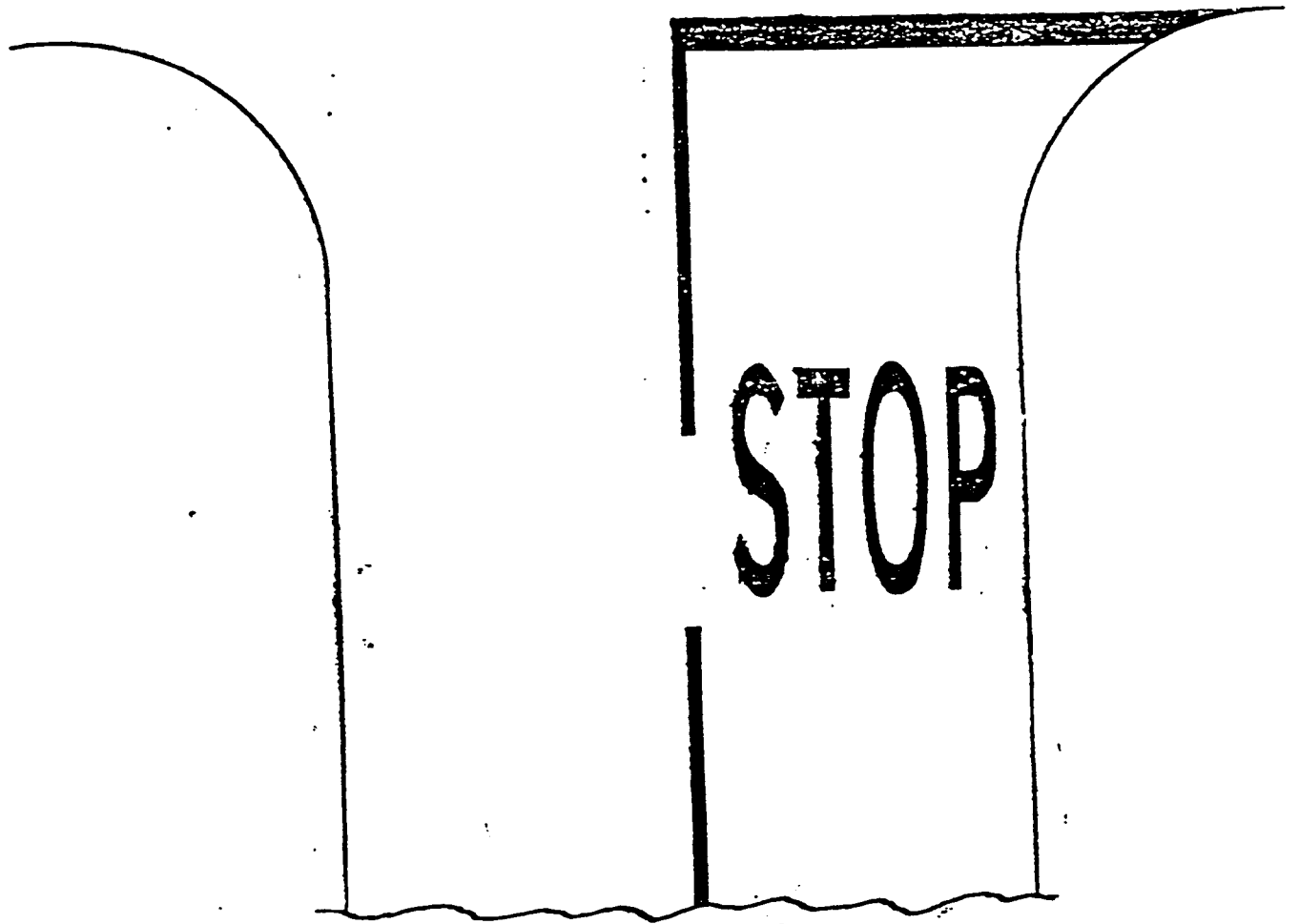


Диаграмма 22

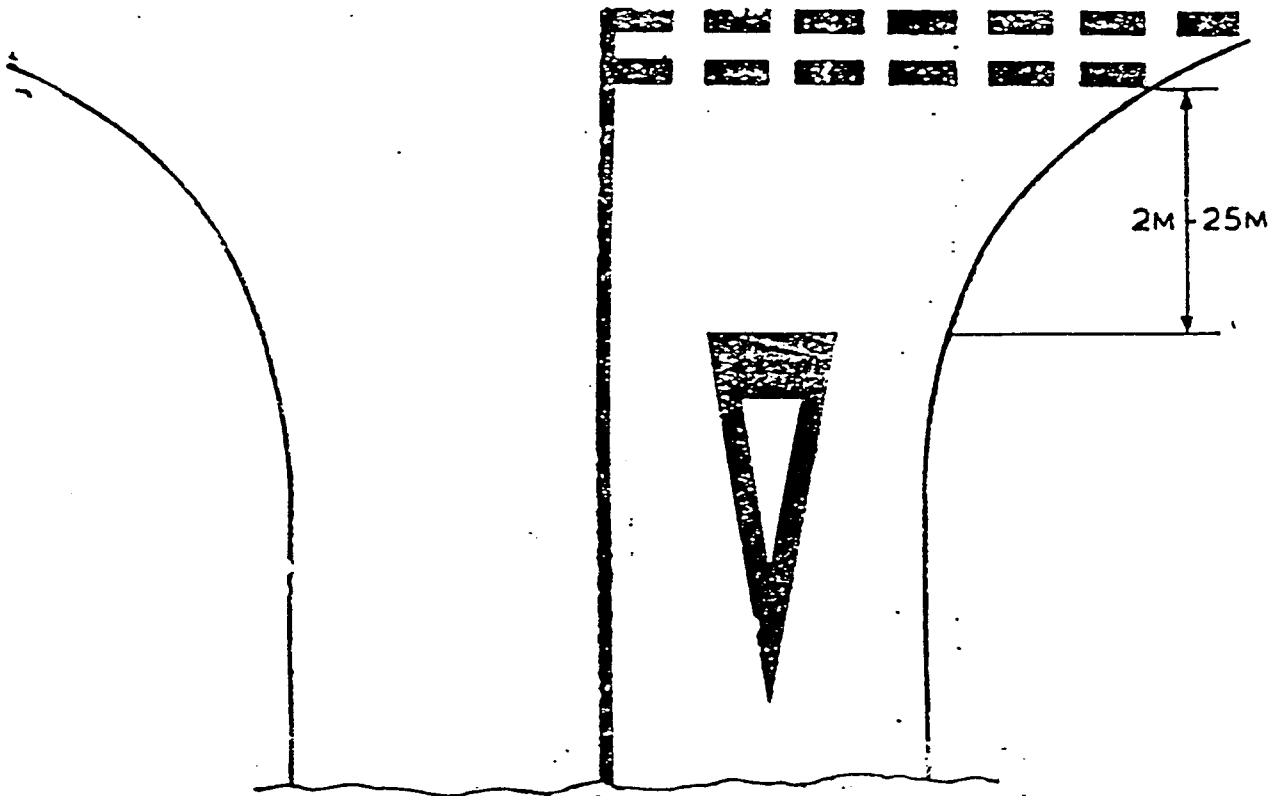
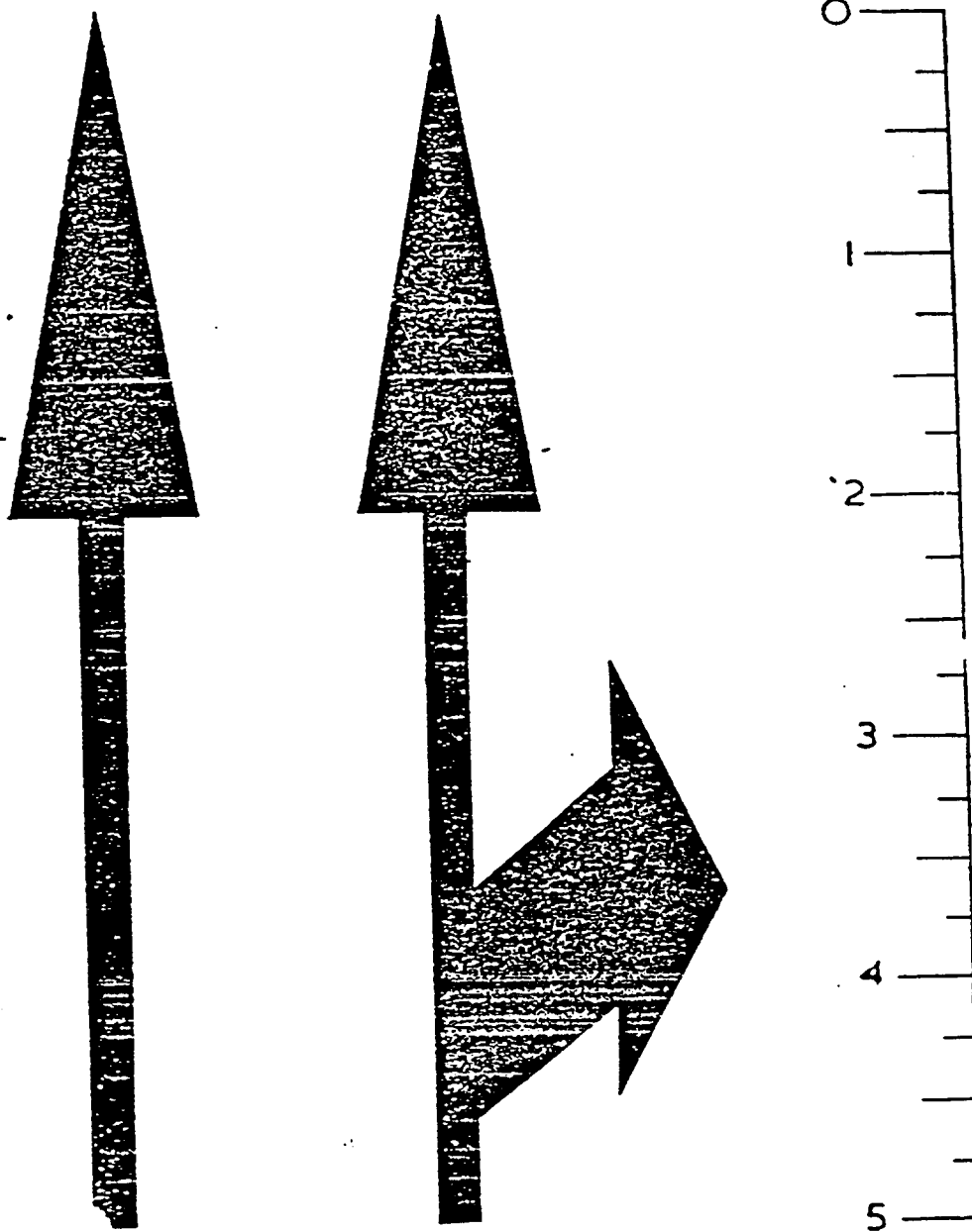


Диаграмма 23



Стандарты, рекомендуемые для указательных стрел, обозначающих как направление прямо вперед, так и поворот.

Диаграмма 24

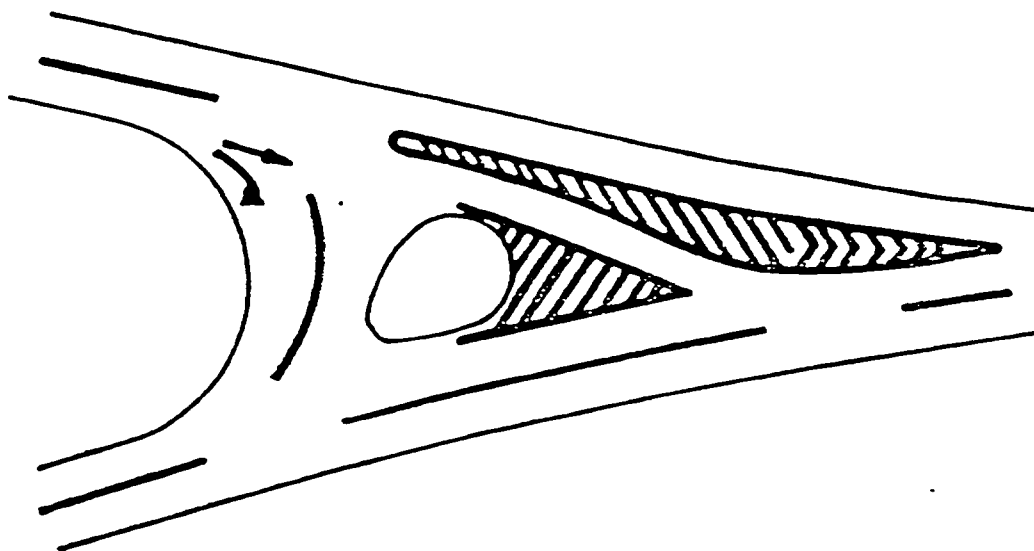
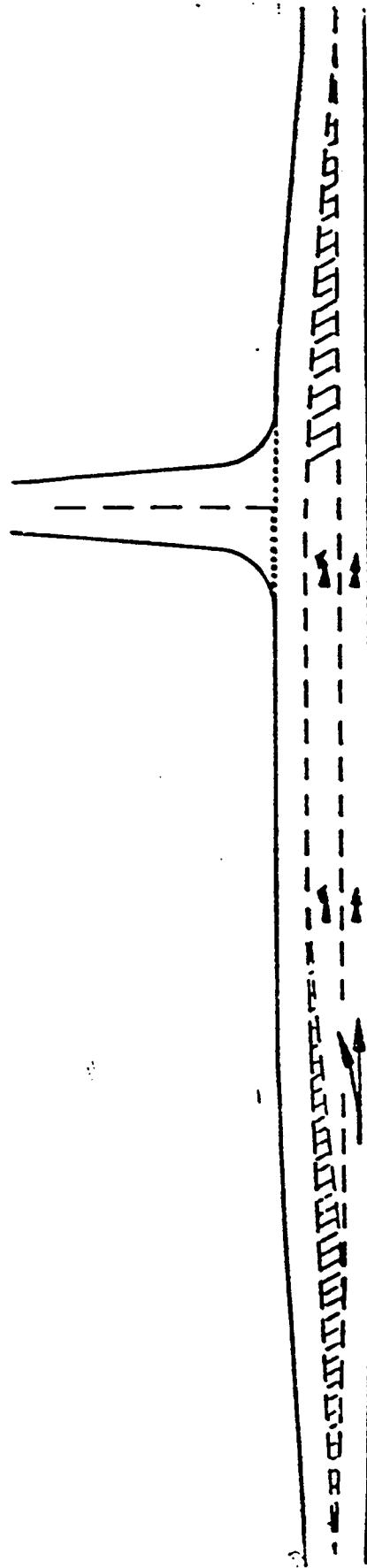


Диаграмма 25





A, 21^c



A, 21^d



A, 21^e



A, 21^f



A, 21^g



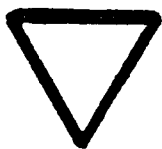
A, 22^a



A, 22^b



A, 22^c



A, 23



A, 24^a



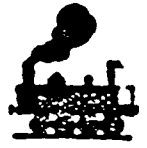
A, 24^b



A 25



A, 26



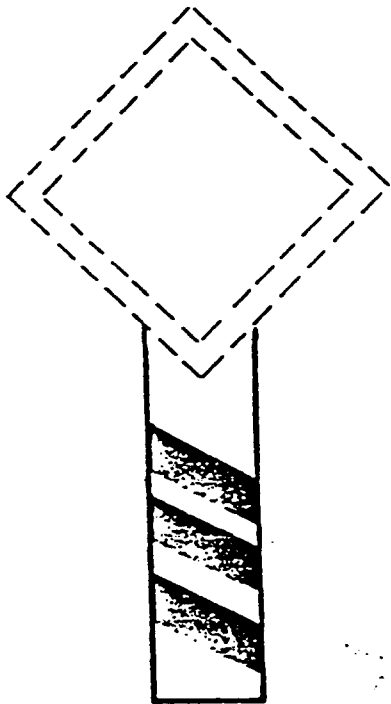
A, 27^a



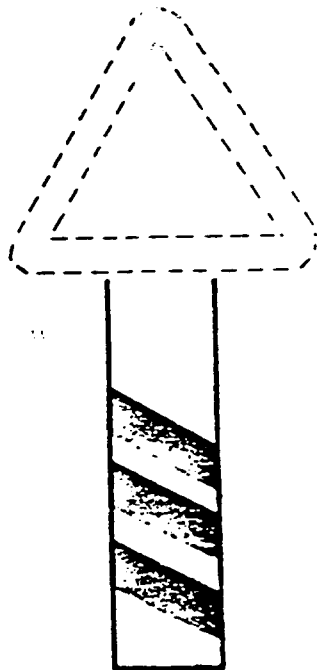
A, 27^b



A, 28



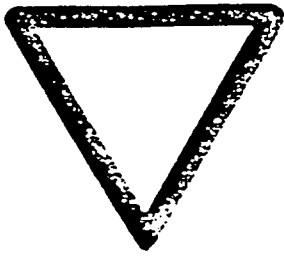
A, 29^a



A, 29^b



A, 29^c



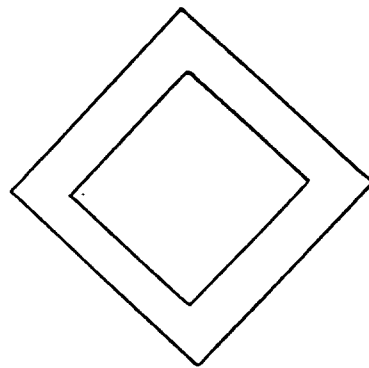
B, 1



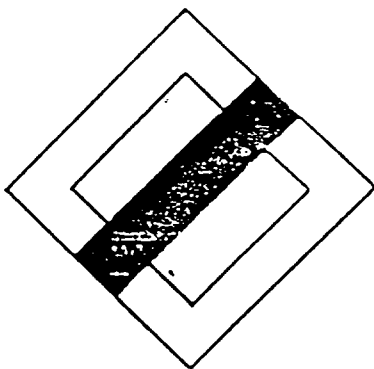
B, 2^a



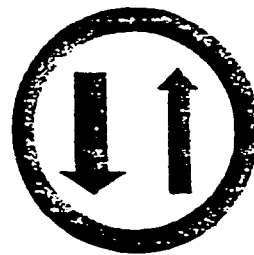
B, 2^b



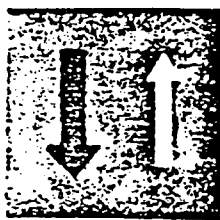
B, 3



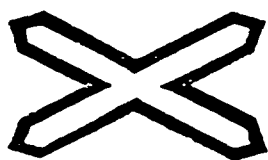
B, 4



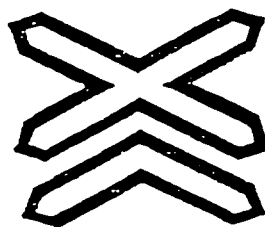
B, 5



B, 6



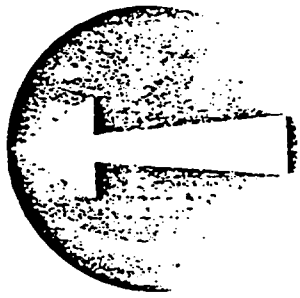
B, 7^a



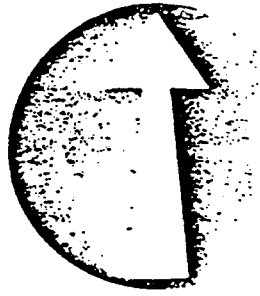
B, 7^b



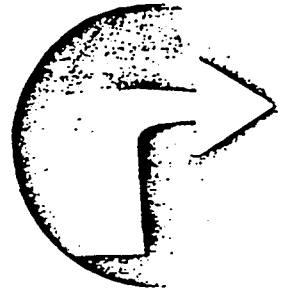
B, 7^c



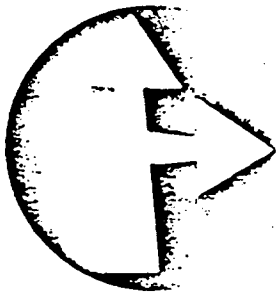
D, 1^a



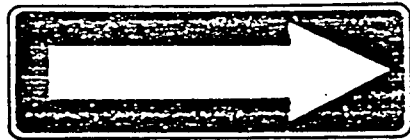
D, 1^a



D, 1^a



D, 1^a



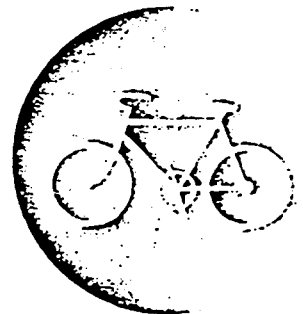
D, 1^b



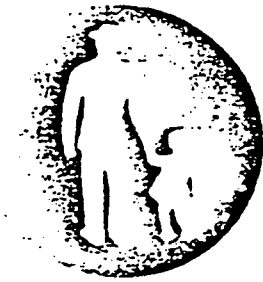
D, 2



D, 3



D, 4



D, 5



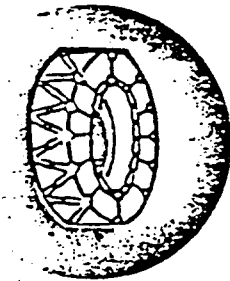
D, 6



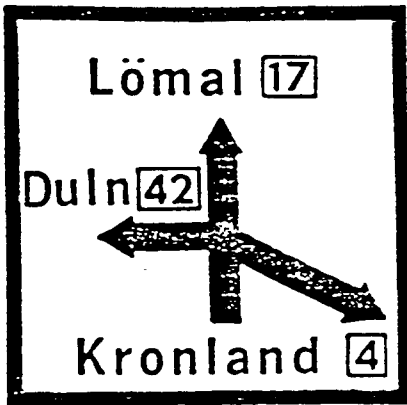
D, 7



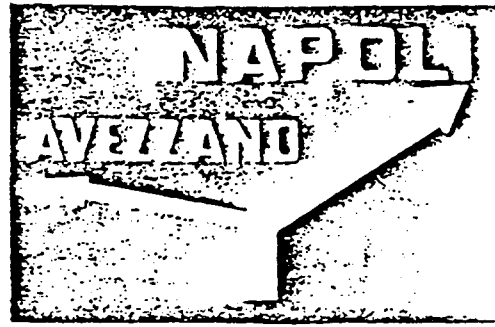
D, 8



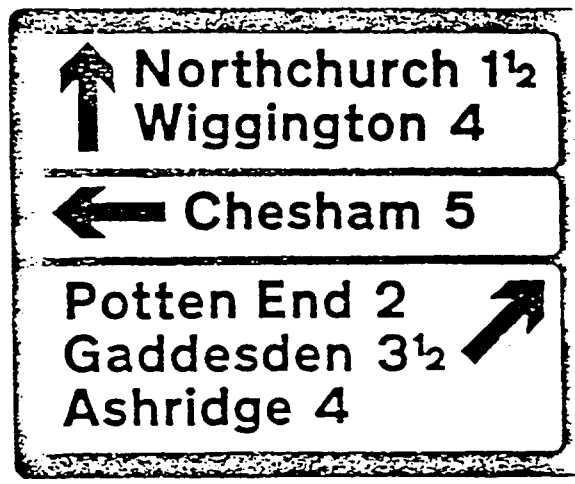
D, 9



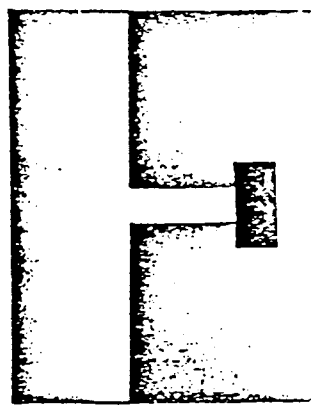
E, 1^a



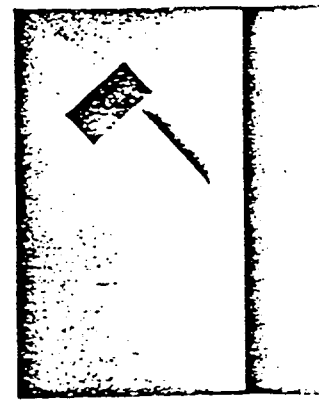
E, 1^b



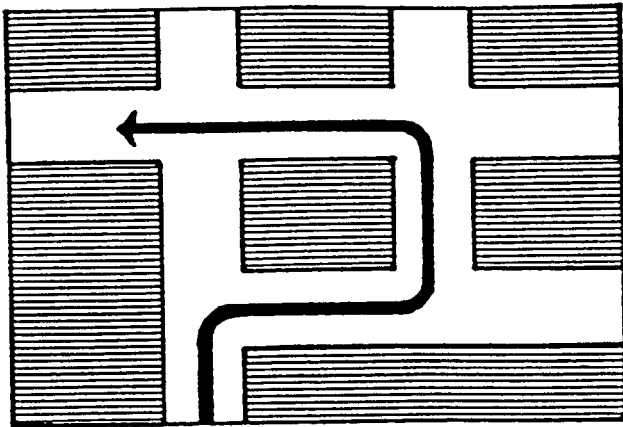
E, 1^c



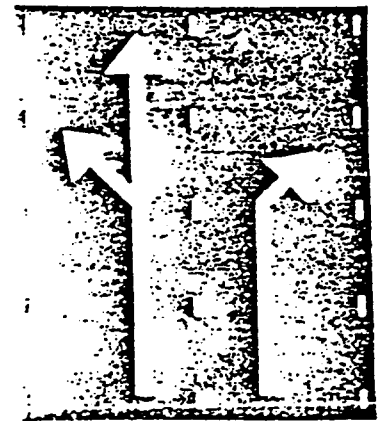
E, 2^a



E, 2^b



E, 3



E, 4



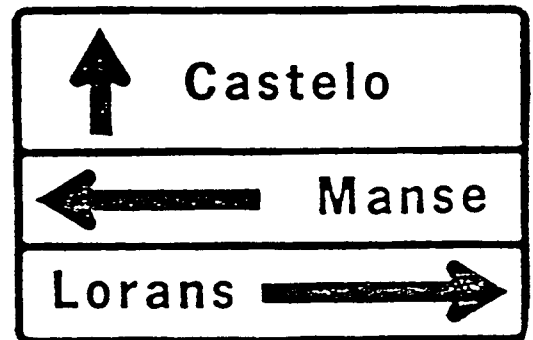
E, 5^a



E, 5^b



E, 5^c



E, 5^d



E, 6^a



E, 6^b



E, 6^c



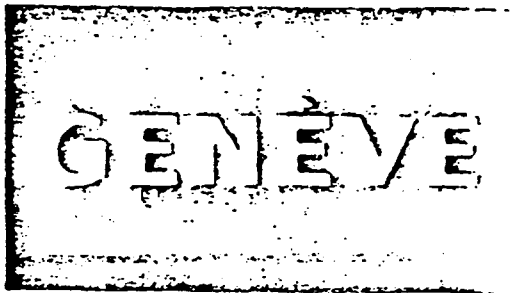
E, 7



E, 8



E, 9^a



E, 9^b



E, 9^c



E, 9^d

Héréra	2km
SAN JOSE	35km

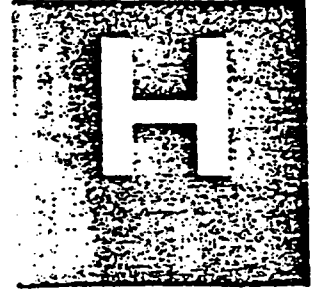
E, 10



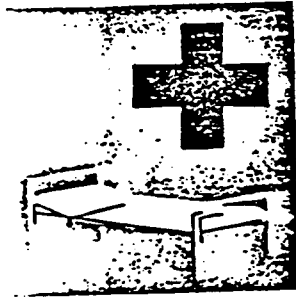
E, 11^a



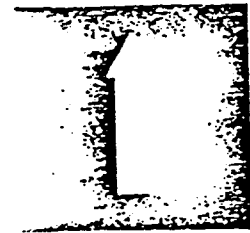
E, 11^b



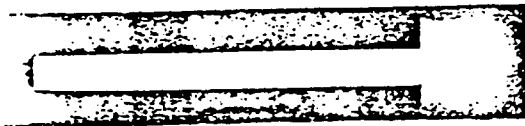
E, 12^a



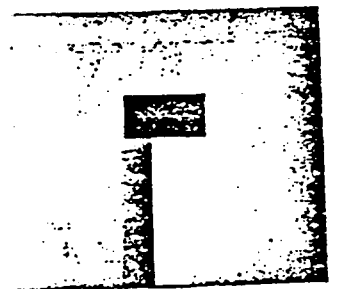
E, 12^b



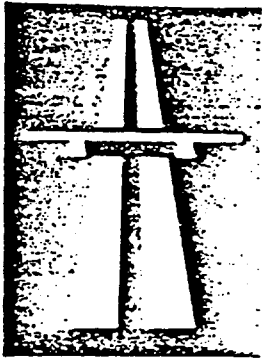
E, 13^a



E, 13^b



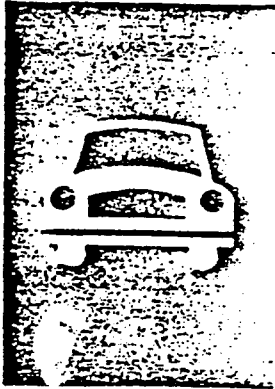
E, 14



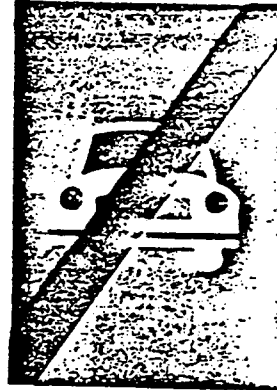
E, 15



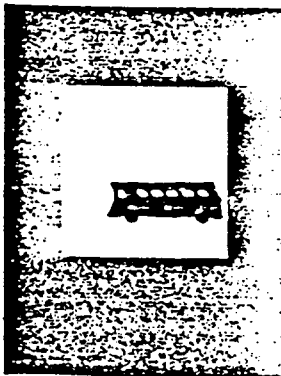
E, 16



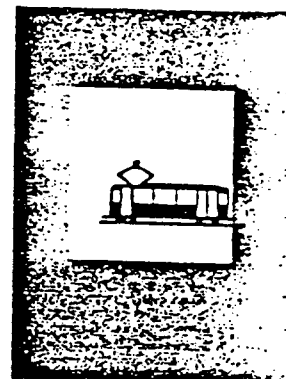
E, 17



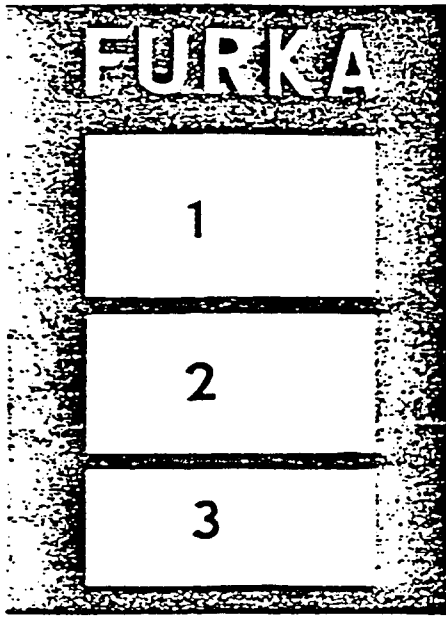
E, 18



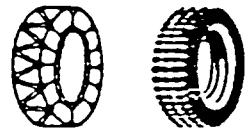
E, 19



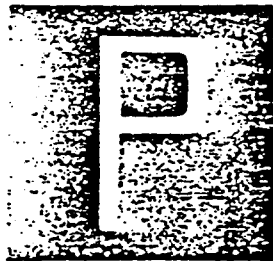
E, 20



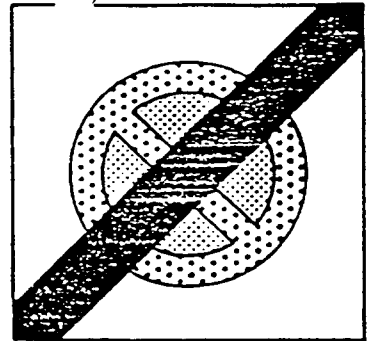
E, 21



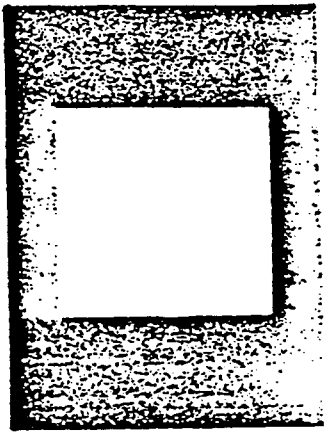
E, 22



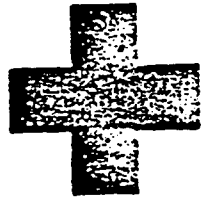
E, 23



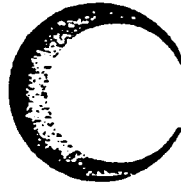
E, 24



F



F, 1^a



F, 1^b



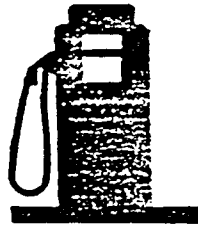
F, 1^c



F, 2



F, 3



F, 4



F, 5



F, 6



F, 7



F, 8



F, 9



F, 10



F, 11



F, 12



F, 13

200 m

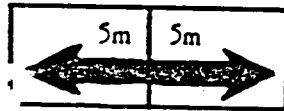
1

↑ Km ↑

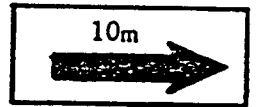
2



3^a



3^b



3^c



4^a



4^b



4^c



Document

11

11

W

I

(Acts whose publication is obligatory)

EUROPEAN AGREEMENT CONCERNING THE WORK OF CREWS OF VEHICLES
ENGAGED IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT (AETR) ⁽¹⁾

THE CONTRACTING PARTIES,

BEING DESIROUS of promoting the development and improvement of the international transport of passengers and goods by road,

CONVINCED OF the need to increase the safety of road traffic, to make regulations governing certain conditions of employment in international road transport in accordance with the principles of the International Labour Organization, and jointly to adopt certain measures to ensure the observance of those regulations,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement:

- (a) 'vehicle' means any motor vehicle or trailer; this term includes any combination of vehicles;
- (b) 'motor vehicle' means any self-propelled road vehicle which is normally used for carrying persons or goods by road or for drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods; this term does not include agricultural tractors;
- (c) 'trailer' means any vehicle designed to be drawn by a motor vehicle and includes semi-trailers;
- (d) 'semi-trailer' means any trailer designed to be coupled to a motor vehicle in such a way that part of it rests on the motor vehicle and that a substantial part of its weight and of the weight of its load is borne by the motor vehicle;
- (e) 'combination of vehicles' means coupled vehicles which travel on the road as a unit;
- (f) 'permissible maximum weight' means the maximum weight of the laden vehicle declared permissible by the competent authority of the State in which the vehicle is registered;
- (g) 'road transport' ['carriage by road'] means:
 - (i) any journey by road of a vehicle, whether laden or not, intended for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat,
 - (ii) any journey by road of a vehicle, whether laden or not, intended for the carriage of goods,
 - (iii) any journey which involves both a journey as defined in either (i) or (ii) of this definition and, immediately before or after the said journey, the conveyance of the vehicle by sea, rail, air or inland waterway;
- (h) 'international road transport' ['international carriage by road'] means road transport which involves the crossing of at least one frontier;
- (i) 'regular passenger services' means services for the transport of passengers at specified intervals on specified routes; such services may take up or set down passengers at predetermined stopping points.

⁽¹⁾ Council Regulation (EEC) No 2829/77 of 12 December 1977 (OJ No L 334, 24. 12. 1977, p. 11).



Terms of carriage covering in particular operating schedules (timetable, frequency), tariffs and the obligation to carry shall be specified in operating rules or equivalent documents approved by the competent public authorities of the Contracting Parties and published by the carrier before they are put into effect, in so far as such terms are not already laid down in laws and regulations or in administrative provisions.

Any service by whatever person organized, catering only for specific categories of passengers to the exclusion of others, such as a service for the carriage of workers to and from their place of work and of schoolchildren to and from school, shall also be treated as a regular service in so far as it complies with the conditions set out in the first subparagraph of this definition;

- (j) 'driver' means any person, whether wage-earning or not, who drives the vehicle even for a short period, or who is carried on the vehicle in order to be available for driving if necessary;
- (k) 'crew member' means the driver or either of the following, whether wage-earning or not:
 - (i) a driver's mate, i.e. any person accompanying the driver in order to assist him in certain manoeuvres and habitually taking an effective part in the transport operations, though not a driver in the sense of paragraph (j) of this Article,
 - (ii) a conductor, i.e. any person who accompanies the driver of a vehicle engaged in the carriage of passengers and is responsible in particular for the issue or checking of tickets or other documents entitling passengers to travel on the vehicle;
- (l) 'week' means any period of seven consecutive days;
- (m) 'daily rest period' means any uninterrupted period in accordance with Article 6 of this Agreement during which a crew member may freely dispose of his time;
- (n) 'off-duty period' means any uninterrupted period of at least 15 minutes, other than the daily rest period, during which a crew member may freely dispose of his time;
- (o) 'occupational activities' means the activities represented by Items 6, 7 and 7a in the daily sheet of

the individual control book shown in the Annex to this Agreement.

Article 2

Scope

1. This Agreement shall apply in the territory of each Contracting Party to all international road transport performed by any vehicle registered in the territory of the said Contracting Party or in the territory of any other Contracting Party.
2. Nevertheless:
 - (a) if, in the course of an international road transport operation one or more crew members do not leave the national territory in which they normally exercise their occupational activities, the Contracting Party for that territory shall be free not to apply to him or them the provisions of this Agreement;
 - (b) unless the Contracting Parties whose territory is used agree otherwise, this Agreement shall not apply to the international road transport of goods performed by a vehicle having a permissible maximum weight not exceeding 3.5 tonnes;
 - (c) two Contracting Parties with adjoining territories may agree that the provisions of the domestic laws and regulations of the State in which the vehicle is registered and the provisions of arbitral awards and collective agreements in force in that State shall alone be applicable to international road transport confined to their two territories if the vehicle concerned:
 - does not while in one of those territories travel beyond a zone contiguous to the frontier and defined by agreement between the two Contracting Parties as a 'frontalier' zone, or
 - crosses one of those territories in transit only;
 - (d) Contracting Parties may agree that the provisions of the domestic laws and regulations of the State in which the vehicle is registered and the provisions of arbitral awards and collective agreements in force in that State shall alone be applicable to certain international road transport operations confined to their territories and covering a distance of less than 100 kilometres from the point of departure to the point of arrival of a vehicle, and to regular passenger services.

*Article 3***Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-contracting States**

1. Each Contracting Party shall apply in its territory, in respect of international road transport performed by any vehicle registered in the territory of a State which is not a Contracting Party to this Agreement, provisions not less strict than those laid down in Articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 and 12 (1), (2), (6) and (7) of this Agreement.

2. However, any Contracting Party shall be free not to apply the provisions of paragraph 1 of this Article:

(a) to the international carriage of goods by road by a vehicle whose permissible maximum weight does not exceed 3.5 tonnes;

(b) to international road transport confined to its territory and to the territory of an adjoining State which is not a Contracting Party to this Agreement if the vehicle concerned does not while in its territory travel beyond a zone contiguous to the frontier and defined as a frontier zone or if it crosses its territory in transit only.

*Article 4***General principles**

1. In all international road transport to which this Agreement applies, the undertaking and crew members shall observe in the matter of rest periods, driving periods and manning, the rules laid down by domestic laws and regulations in the district of the State in which the crew member normally exercises his occupational activities and by arbitral awards or collective agreements in force in that district; the rest periods and driving periods shall be calculated in conformity with the said laws and regulations, arbitral awards or collective agreements. In so far as the rules thus applicable are not at least as strict as the provisions of Articles 6, 7, 8, 9, 10 and 11 of this Agreement, the latter provisions shall be observed.

2. Except by special agreement between the Contracting Parties concerned, or except to the extent that pursuant to Article 2 (2) of this Agreement certain provisions of this Agreement are not applied, no Contract-

ing Party shall enforce observance of the provisions of its domestic laws and regulations regarding the matters dealt with in this Agreement by undertakings of another Contracting Party, or by crew members of vehicles registered by another Contracting Party, in cases where the said provisions are stricter than those of this Agreement.

*Article 5***Conditions to be fulfilled by drivers**

1. The minimum age of drivers engaged in the international road transport of goods shall be:

(a) for vehicles of a permissible maximum weight not exceeding 7.5 tonnes, 18 years;

(b) for other vehicles:

(i) 21 years, or

(ii) 18 years where the person concerned holds a certificate of professional competence recognized by the Contracting Party in whose territory the vehicle is registered and confirming the completion of a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road. However, in the case of drivers whose age is less than 21 years any Contracting Party may:

— prohibit them from driving such vehicles in its territory even if they hold the certificate aforesaid, or

— restrict permission to drive such vehicles to those who hold certificates which it recognizes as having been issued after the completion of a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road equivalent to the course prescribed by its own domestic laws and regulations.

2. If under the provisions of Article 10 of this Agreement two drivers are required to be on board, one of the drivers shall have reached the age of 21 years.

3. Drivers engaged in the international road transport of passengers shall have reached the age of 21 years.

4. Drivers of vehicles shall be responsible and trustworthy. They shall possess sufficient experience and the qualifications essential to the performance of the services required.



*Article 6***Daily rest period**

1. (a) Except in the cases referred to in paragraphs 3 and 4 of this Article, every crew member assigned to the international road transport of goods shall have had a daily rest period of not less than 11 consecutive hours in the period of 24 hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.
- (b) The daily rest period referred to in subparagraph (a) of this paragraph may, not more than twice in the course of any one week, be reduced to not less than nine consecutive hours provided that the rest period can be taken at the crew member's normal place of residence; or, not more than twice in the course of any one week, to not less than eight consecutive hours in cases where for operational reasons the rest period cannot be taken at the crew member's normal place of residence.
2. (a) Except in the cases referred to in paragraphs 3 and 4 of this Article, every crew member assigned to the international road transport of passengers shall have had, in the period of 24 hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities, either:
 - (i) a daily rest period of not less than 10 consecutive hours, which shall not be reduced during the week, or
 - (ii) a daily rest period of not less than 11 consecutive hours, which may be reduced twice a week to not less than 10 consecutive hours and twice a week to not less than nine consecutive hours, provided that in the latter two cases the transport operation shall include a scheduled break of not less than four consecutive hours, or two scheduled breaks each of not less than two consecutive hours and that during these breaks the crew member shall neither exercise any of his operational activities nor perform any other work as an occupation.
- (b) The individual control book referred to in Article 12 of this Agreement shall contain particulars showing the daily rest system applied during the current week to the crew member assigned to the international road transport of passengers.
3. If the vehicle is manned by two drivers and has no bunk enabling crew members to lie down comfortably,

each crew member shall have had a daily rest period of not less than 10 consecutive hours during the period of 27 hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

4. If the vehicle is manned by two drivers and has a bunk enabling crew members to lie down comfortably, each crew member shall have had a daily rest period of not less than eight consecutive hours during the period of 30 hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

5. The rest periods specified in this Article shall be taken outside the vehicle; however, if the vehicle has a bunk enabling crew members to lie down comfortably, the rest periods may be taken on that bunk provided that the vehicle is stationary.

*Article 7***Daily driving period, maximum weekly and fortnightly driving period**

1. The total driving time between two consecutive daily rest periods as prescribed by Article 6 of this Agreement, which driving time is hereinafter referred to as 'the daily driving period', shall not exceed eight hours.
2. In the case of drivers of vehicles other than vehicles as referred to in Article 10 of this Agreement, the daily driving period may, by derogation from the provisions of paragraph 1 of this Article, be extended to nine hours not more than twice in one week.
3. The driving time may not exceed 48 hours in one week or 92 hours in one fortnight.

*Article 8***Maximum continuous driving periods**

1. (a) No continuous driving period shall exceed four hours except where the driver cannot reach a convenient stopping place or his destination; in such a case the driving period may be extended by not more than 30 minutes, provided that the use of this option does not result in a breach of the provisions of Article 7 of this Agreement.
- (b) Any driving period which is interrupted only by breaks not meeting at least the provisions of paragraph 2 or 3 of this Article shall be deemed to be continuous.

2. (a) For drivers of vehicles as referred to in Article 10 of this Agreement, driving shall be interrupted for not less than one hour at the end of the period referred to in paragraph 1 of this Article.

(b) This break may be replaced by two uninterrupted breaks of not less than 30 minutes each, spaced out over the daily driving period in such a way that the provisions of paragraph 1 of this Article are complied with.

3. (a) For drivers of vehicles other than vehicles as referred to in Article 10 of this Agreement, and where the daily driving period does not exceed eight hours, driving shall be interrupted for not less than 30 consecutive minutes at the end of the period referred to in paragraph 1 of this Article.

(b) This break may be replaced by two uninterrupted breaks of not less than 20 minutes each or by three uninterrupted breaks of not less than 15 minutes each, which may all be spaced out over the driving period referred to in paragraph 1 of this Article or may in part fall within that period and in part immediately follow it.

(c) If the daily driving period exceeds eight hours the driver shall be required to discontinue driving during not less than two uninterrupted periods of 30 minutes.

4. During breaks as referred to in paragraph 2 or 3 of this Article the driver shall not engage in any occupational activity other than supervision of the vehicle and its load. However, if the vehicle is manned by two drivers the requirements of paragraph 2 or 3 of this Article shall be deemed to be met if the driver who is having his break does not engage in any of the activities falling under Item 7a in the daily sheet of the individual control book referred to in Article 12 of this Agreement.

Article 9

Weekly rest period

1. In addition to the daily rest periods referred to in Article 6 of this Agreement, every crew member shall have a weekly rest period of not less than 24 consecutive hours which shall be immediately preceded or followed by a daily rest period conforming to the provisions of the said Article 6.

2. (a) However, during the period 1 April to 30 September inclusive, the weekly rest period referred to in paragraph 1 of this Article may be replaced, for crew members of vehicles used for the international road transport of passengers, by a rest period of not less than 60 consecutive hours to be taken in full before the expiry of any maximum period of 14 consecutive days. This rest period shall be immediately preceded or followed by a daily rest period conforming to the provisions of Article 6 of this Agreement.

(b) The provisions of this paragraph shall not apply to crew members of vehicles used on regular passenger services.

Article 10

Manning

In the case of:

(a) a combination of vehicles including more than one trailer or semi-trailer, or of

) a combination of vehicles used for the carriage of passengers where the permissible maximum weight of the trailer or semi-trailer exceeds five tonnes, or of

(c) a combination of vehicles used for the carriage of goods where the permissible maximum weight of the combination of vehicles exceeds 20 tonnes,

the driver shall be accompanied by another driver from the start of the journey, or be replaced by another driver after 450 kilometres, if the distance to be travelled between two consecutive daily rest periods exceeds 450 kilometres.

Article 11

Exceptional cases

Provided that there is no detriment to road safety, the driver may depart from the provisions of Articles 6, 7, 8 and 10 of this Agreement in case of danger, in case of *force majeure*, to render aid, or as a result of a breakdown, to the extent necessary to ensure the safety of persons, of the vehicle or of its load and to enable him to reach a suitable stopping place or, according to circumstances, the end of his journey. The driver shall record in the individual control book the nature of and reason for his departure from those provisions.

*Article 12***Individual control book**

1. Every driver or driver's mate shall enter in an individual control book, as the day proceeds, a record of his occupational activities and rest periods. He shall keep the book with him and produce it whenever required by the control authorities.
2. The specifications with which the control book must comply and the requirements to be met in keeping the records are set out in the Annex to this Agreement.
3. The Contracting Parties shall take all necessary measures concerning the issue and control of individual control books, and, in particular, measures required to prevent the simultaneous use of two such books by the same crew member.
4. Every undertaking shall keep a register of the individual control books it uses; the register shall show at least the name of the driver or driver's mate to whom the book is issued, the driver's or driver's mate's signature in the margin, the number of the book, the date of issue to the driver or driver's mate and the date of the last daily sheet completed by the driver or driver's mate before final return of the control book to the undertaking after use.
5. Undertakings shall keep the used books for a period of not less than 12 months after the date of the last entry and shall produce them together with the registers of issue, at the request of the control authorities.
6. At the beginning of an international road transport operation every driver or driver's mate shall have with him an individual control book conforming to the specifications in the Annex to this Agreement, in which the data relating to the seven days preceding that on which the transport operation begins shall be entered. However, if domestic laws and regulations of the State where the driver or driver's mate exercises his occupational activities do not prescribe the obligation to use an individual control book conforming to the specifications in the Annex to this Agreement for road transport operations which are not international, it will suffice if the data relating to the 'uninterrupted rest period before coming on duty' and the 'daily driving periods' during the seven days concerned appear against Items 12 and 13 of the daily sheets or in the weekly report of the individual control book conforming to the specifications in the Annex to this Agreement.
7. It shall be open to any Contracting Party, in the case of a vehicle registered in a State which is not a Con-

tracting Party to this Agreement, merely to require, in lieu of an individual control book conforming to the specifications in the Annex to this Agreement, papers made out in the same form as the daily sheets of the said book.

*Article 13***Supervision by the undertaking**

1. The undertaking shall so organize road transport operations that crew members are able to comply with the provisions of this Agreement.
2. It shall make a regular check of driving periods, hours of other work and rest periods by referring to all documents at its disposal such as the individual control books. Should it discover any breach of this Agreement it shall take prompt action to end it and to avoid its repetition, for example by changing hours of work and routes.

*Article 14***Measures of enforcement of the Agreement**

1. Each Contracting Party shall adopt all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement, in particular by road checks and checks performed on the premises of undertakings. The competent administrations of the Contracting Parties shall keep one another informed of the general measures adopted for this purpose.
2. The Contracting Parties shall assist one another with a view to ensuring due and proper implementation of this Agreement and effective control; in particular, each Contracting Party undertakes to verify by spot checks of the individual control books that the requirements of this Agreement are being observed during international road transport performed by vehicles registered in its territory.
3. If a Contracting Party discovers a serious breach of the provisions of this Agreement committed by a person residing in the territory of another Contracting Party, the administration of the first Party shall inform the administration of the other Party of the breach discovered and of the penalty, if any, imposed.

Article 15

Transitional provisions

If this Agreement enters into force under the provisions of its Article 16 (4) before 31 December 1973, the Contracting Parties agree that until that date:

- (a) by derogation from the provisions of Article 7 (1) and (2) of this Agreement, the total driving time (daily driving period) between two consecutive daily rest periods as prescribed by Article 6 of this Agreement shall not exceed nine hours, whatever the vehicle or combination of vehicles driven;
- (b) any reference made in this Agreement to the provisions of its Article 7 (1) and (2) shall be construed as being made to the provisions of subparagraph (a) of this Article.

Final provisions

Article 16

1. This Agreement shall be open for signature until 31 March 1971 and thereafter for accession, by States members of the Economic Commission for Europe and States admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.
2. This Agreement shall be ratified.
3. The instruments of ratification or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.
4. This Agreement shall enter into force on the 180th day after the date of deposit of the eighth instrument of ratification or accession.
5. In respect of each State which ratifies, or accedes to, this Agreement after the deposit of the eighth instrument of ratification or accession as referred to in paragraph 4 of this Article, the Agreement shall enter into force 180 days after the deposit by that State of its instrument of ratification or accession.

Article 17

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations.
2. The denunciation shall take effect six months after the date on which the Secretary-General receives notice thereof.

Article 18

This Agreement shall cease to have effect if for any period of 12 consecutive months after its entry into force the number of Contracting Parties is less than three.

Article 19

1. Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that the validity of the Agreement shall be extended to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement shall apply to the territory or territories named in the notification as from the 180th day after receipt of the notification by the Secretary-General or, if on that day the Agreement has not yet entered into force, as from the date of its entry into force.

2. Any State which has made a declaration under the preceding paragraph making this Agreement applicable to a territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of that territory in conformity with the provisions of Article 17 hereof.

Article 20

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall so far as possible be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties concerned in the dispute so requests and shall accordingly be referred to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed under the preceding paragraph shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

Article 21

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, declare that it does not consider itself bound by Article 20 (2) and (3) hereof. The other Contracting Parties shall not be bound by the said paragraphs with respect to any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. If at the time of depositing its instrument of ratification or accession a State enters a reservation other than that provided for in paragraph 1 of this Article, the Secretary-General of the United Nations shall communicate the reservation to the States which have previously deposited their instruments of ratification or accession and have not since denounced this Agreement. The reservation shall be deemed to be accepted if none of the said States has, within six months after such communication, expressed its opposition to acceptance of the reservation. Otherwise the reservation shall not be admitted, and, if the State which entered the reservation does not withdraw it the deposit of that State's instrument of ratification or accession shall be without effect. For the purpose of the application of this paragraph the opposition of States whose accession or ratification is, in virtue of this paragraph without effect by reason of reservations entered by them, shall be disregarded.

3. Any Contracting Party whose reservation has been adopted in the Protocol of signature of this Agreement or who has entered a reservation pursuant to paragraph 1 of this Article, or made a reservation which has been accepted pursuant to paragraph 2 of this Article may at any time withdraw such reservation by a notification addressed to the Secretary-General.

Article 22

1. After this Agreement has been in force for three years any Contracting Party may, by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of revising the Agreement. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and shall convene a revision conference if not less than one-third of the Contracting Parties signify their assent to the request within a period of four months from the date of the notification by the Secretary-General.

2. If a conference is convened in conformity with the preceding paragraph the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they wish the conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional

agenda for the conference, together with the text of such proposals, not less than three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened under this Article all the States referred to in Article 16 (1) of this Agreement.

Article 23

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to this Agreement. The text of any proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate it to all Contracting Parties and inform thereof all the other States referred to in Article 16 (1) of this Agreement.

2. Within a period of six months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Contracting Party may inform the Secretary-General:

(a) that it has an objection to the amendment proposed; or

(b) that, although it intends to accept the proposal, the conditions necessary for such acceptance are not yet fulfilled in its State.

3. If a Contracting Party sends to the Secretary-General a communication such as is provided for in paragraph 2 (b) of this Article, it may, so long as it has not notified the Secretary-General of its acceptance of the proposed amendment, submit an objection to the proposed amendment within a period of nine months following the expiry of the six-month period provided for its communication.

4. If an objection to the proposed amendment is stated in accordance with the terms of paragraphs 2 and 3 of this Article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall be of no effect.

5. If no objection to the proposed amendment has been stated under paragraphs 2 and 3 of this Article, then the amendment shall be deemed to have been accepted as from the date specified below:

(a) if no Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this Article: on the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this Article;

(b) if any Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this Article: on the earlier of the following two dates:

- the date by which all the Contracting Parties which sent such communications have notified the Secretary-General of their acceptance of the proposal, subject to the proviso that, if all the acceptances were notified before the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this Article, this date shall be taken to be the date of expiry of the said six-month period,
- the date of expiry of the period of nine months referred to in paragraph 3 of this Article.

6. Any amendment deemed to be accepted shall enter into force three months after the date on which it was deemed to be accepted.

7. The Secretary-General shall as soon as possible notify all Contracting Parties whether an objection to the proposed amendment has been stated under paragraph 2 (a) of this Article and whether he has received from one or more Contracting Parties a communication under paragraph 2 (b) of this Article. If he has received such a communication from one or more Contracting Parties, he shall subsequently inform all the Contracting Parties whether the Contracting Party or Parties which have made such a communication raise an objection to or accept the proposed amendment.

8. Independently of the amendment procedure laid down in paragraphs 1 to 6 of this Article, the Annex to this Agreement may be modified by agreement between the competent administrations of all the Contracting Parties; if the competent administration of a Contracting Party has stated that under its domestic law its agreement is contingent on special authorization for the purpose, or on the approval of a legislative body, the consent of the competent administration of the Contracting Party concerned to the modification of the Annex shall not be deemed to have been given until the said competent administration has notified the Secretary-General that the necessary authorization or approval has been obtained. The agreement between the competent administrations shall appoint the date of entry into force of the modified Annex, and may provide that, during a transitional period, the old Annex

shall remain in force, wholly or in part, concurrently with the modified Annex.

Article 24

In addition to the notifications referred to in Articles 22 and 23 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in Article 16 (1) hereof of:

- (a) ratifications or accessions under Article 16 of this Agreement;
- (b) the dates of entry into force of the present Agreement, in conformity with Article 16 hereof;
- (c) denunciations under Article 17 of this Agreement;
- (d) the termination of this Agreement in conformity with Article 18 thereof;
- (e) notifications received under Article 19 of this Agreement;
- (f) declarations and notifications received under Article 21 of this Agreement;
- (g) the entry into force of any amendment in conformity with Article 23 of this Agreement.

Article 25

The Protocol of signature of this Agreement shall have the same force, validity and duration as the Agreement itself, of which it shall be deemed to be an integral part.

Article 26

After 31 March 1971 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the States referred to in Article 16 (1) hereof.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

ANNEX
INDIVIDUAL CONTROL BOOK

GENERAL PROVISIONS

Reminder of the provisions of laws and regulations

1. It is desirable that the individual control book should contain a reminder of the principal provisions to be observed by crew members.

Numbering of book

2. The individual control book shall be numbered by perforation or stamping.






Format of book

3. The individual control book shall have the standard A6 format (105 × 148 mm) or a larger format.

Signing of book

4. The signature of the crew members shall appear on both the daily sheet and the weekly report. The employer's signature shall appear on the weekly report.

Contents of book

5. Subject to the provisions of paragraph 7, the individual control book shall conform to the attached model; it shall comprise:
 - (a) a front sheet;
 - (b) instructions for the use of the book;
 - (c) daily sheets;
 - (d) an example of a completed daily sheet;
 - (e) weekly reports.
6. Every Contracting Party shall prescribe in respect of books issued in its territory, how the crew member shall enter the periods of his occupational activities other than driving periods. Every Contracting Party may select either of the following procedures for this purpose:
 - (a) periods of occupational activities, other than driving, shall be entered under the symbol no distinction being made between periods of actual work and other periods on duty; or
 - (b) periods of occupational activities, other than driving, shall be so entered, as to show separately:
 - opposite the symbol  actual work, other than driving,
 - opposite the symbol periods on duty other than those entered opposite symbols  and .
7. Every Contracting Party may prescribe, in respect of the individual control books issued in its territory:
 - (a) that the chart shown on the daily sheet shall be set out in a single strip covering the period from midnight to midnight (0 to 24 hours);
 - (b) that the daily sheet shall be kept in more than one copy;
 - (c) that additional particulars or headings, or variants, shall be inserted, on condition that the general layout of the book remains unaltered and that the numbers or capital letters opposite the items as shown in the following model are left unchanged;
 - (d) such amendment or additional information as provisions adopted in pursuance of paragraph 6 above may necessitate in connection with the symbols corresponding to Items 7 , 7a , 14 and 14a  of the daily sheet;
 - (e) that the boxes opposite Items Ha, Hb and/or I of the weekly report shall not be completed;
 - (f) that daily sheets more than two weeks old shall be detached.

MODEL INDIVIDUAL CONTROL BOOK

(a) Front sheet

I. **INDIVIDUAL CONTROL BOOK
FOR CREW MEMBERS
IN ROAD TRANSPORT**

II. Country:

III. Date book first used: 19.....

IV. Date book last used: 19.....

V. Surname, first name(s), date of birth and address of holder of book:

.....
.....

VI. Name, address, telephone number and stamp (if any) of the undertaking:

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

Book No

(b) Instructions

**INSTRUCTIONS
FOR THE USE OF THE INDIVIDUAL CONTROL BOOK**

1. This individual control book is issued in conformity with (specify relevant laws and regulations).
-

To the undertaking

2. After completing Items V and VI on the front sheet, issue a book to each crew member employed by you, in conformity with the laws and regulations referred to in paragraph 1 above.
3. Keep a register showing the names of the persons to whom books have been issued, the serial number of each book issued, and the dates of issue. Require the holder to sign in the margin of the register.
4. Give the holder the necessary instructions for correct use of the book.
5. Examine the daily sheets and the weekly report every week or, if prevented from doing so, as soon thereafter as possible. Sign the weekly report.
6. Withdraw the used books, observing the time limit specified in paragraph 9 below, and hold them at the disposal of the control authorities for not less than one year. Enter the date of the last daily sheet in the register referred to in paragraph 3 above.

To crew members





7. This control book is personal. Carry it with you when on duty and produce it to the control authorities on request. Hand it over to your employer when you leave the undertaking.
8. Produce this control book to your employer every week or, if prevented from doing so, as soon thereafter as possible, so that he can check your entries and sign the weekly report.
9. When the book is completed, keep it for two weeks so that you can produce it at any time to the control authorities, and then hand it as soon as possible to your employer. Keep a copy of the weekly reports.

Front sheet

10. Make sure that your surname, first name(s), date of birth and address are filled in correctly (Item V).
11. Enter the date on which you first use the book (Item III).
12. After use, enter the date when you last used the book (Item IV).

Daily sheet

13. Fill in a daily sheet for every day on which you have been employed as a crew member.
14. Enter in box 2 the registration number of any vehicle used during the day.
15. The symbols used have the following meaning:

-  total duration of rest period before going on duty
-  daily rest period
-  off-duty period
-  driving period








(1st variant) (*)

period of occupational activities other than driving

(2nd variant) (*)


actual work other than driving;

periods of duty other than those covered by symbols  and .

16. Enter your period of daily rest (symbol ) , off-duty periods (symbol ) and the time during which you were engaged in activities represented by symbols [first variant] (*) 6  , 7 , [second variant] (*) 6  , 7 and 7a  , by drawing a horizontal line across the hours concerned opposite the appropriate symbol, and connect the horizontal lines by vertical lines. There will thus be a continuous line over the full length of each strip (see example in the book).

17. Entries must be made at the beginning and end of each period to which they relate.

18. In box 16 ('Remarks') enter the name of the second driver, if any. This box may also be used to explain any breach of the requirements or to correct particulars given elsewhere (see paragraph 25). The employer or the control authorities may also insert their remarks in this box.

19. Opposite box 12  , enter the number of hours of uninterrupted rest (daily rest) taken immediately before coming on duty. If this period begins in one day and ends in the following day the figure will be the total achieved by adding together the rest period taken at the end of the previous day and the rest period taken at the beginning of the day to which the sheet relates.

20. Before departure, enter opposite 'Beginning of duty' in box 11 the number of kilometres (miles) shown on the recorder; at the end of duty, enter opposite 'End of duty' in box 11 the new number of kilometres (miles) shown on the recorder and note the total distance covered.

21. Sign the daily sheet.

(*) The variant used will depend on the choice made by the Contracting Party in accordance with paragraph 6 of the general provisions. Only the variant so selected will appear in the individual control book.

Weekly report

22. This report should be made out at the end of every period of one week in which one or more daily sheets have been made out. For days on which you were on duty without being a crew member, i.e. for which there was no need to make out a daily sheet, enter the figure '0' opposite box G and the duration of duty periods opposite boxes Ha and Hb; if you did engage in a particular activity, enter the figure '0' opposite the appropriate box. For days on which you were not on duty, enter the figure '0' opposite boxes G, Ha and Hb and add an explanation, such as 'on leave', 'day off'.

23. Enter opposite boxes F and G the figures shown opposite boxes 12 and 13 of the relevant daily sheets.

Additional instruction applicable where domestic laws and regulations require crew members to keep an individual control book for international transport operations only

24. Before starting on an international transport operation, enter opposite boxes 12 and 13 in the daily sheets for the seven days preceding that on which the operation begins particulars of the total periods of uninterrupted rest taken before going on duty, and particulars of the daily driving periods; or make out a weekly report covering those seven days.

General note

25. No erasures, corrections or additions may be made in the book. Any mistakes, even of form only, must be corrected under 'Remarks' (box 16).

26. No sheets may be destroyed.

27. All entries must be made in ink.



(c) Daily sheet

2. Registration No of vehicle (s)	1. DAILY SHEET	3. Day of week and date
1	1	12
2	2	11
3	3	10
4	4	9
5	5	8
6	6	7
7	7	6
7a	8	5
13	13	4
14	14	3
15	15	2
16	16	1
17	17	24
18	18	23
19	19	22
20	20	21
21	21	20
22	22	19
23	23	18
24	24	17
4.	4.	16
5.	5.	15
6.	6.	14
7.	7.	13
7a	7a	12
4.	4.	11
5.	5.	10
6.	6.	9
7.	7.	8
7a	7a	7
<p>8. Place of coming on duty: _____ 9. Place of going off duty: _____</p> <p>10. Transport of goods. Permissible maximum weight of the combination of vehicles – Lorry with trailer or articulated vehicle (where applicable): _____</p> <p>10a. Passenger transport. System of daily rest selected: _____</p> <p>11. Distance recorder: End of duty: km/miles Beginning of duty: km/miles</p> <p>Total distance covered: km/miles</p> <p>16. Remarks and signature: _____</p>		
12.	12.	Number of hours
13.	13.	13
14.	14.	14
14a.	14a.	14a
15. Total	15. Total	13 + 14 + 14a if applicable

Book No

(1) Specimen of a completed daily sheet

2. Registration No of vehicle (s) 3. 462 HB 75	1. DAILY SHEET No 21	3. Day of week and date Tuesday, 15 September 1972									
4. <input checked="" type="checkbox"/> 5. <input type="checkbox"/> 6. <input type="checkbox"/> 7. <input checked="" type="checkbox"/> 7a. <input checked="" type="checkbox"/>	4. <input checked="" type="checkbox"/> 5. <input type="checkbox"/> 6. <input type="checkbox"/> 7. <input checked="" type="checkbox"/> 7a. <input checked="" type="checkbox"/>	9. Place of going off duty: All week									
8. Place of coming on duty: Paris											
10. Transport of goods. Permissible maximum weight of the combination of vehicles - Lorry with trailer or articulated vehicle - (where applicable): 19t											
10a. Passenger transport. System of daily rest selected:											
11. Distance recorder: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">End of duty: ... 31.430 ...</td> <td style="width: 50%;">km/miles</td> </tr> <tr> <td>Beginning of duty: ... 31.090 ...</td> <td>km/miles</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Total distance covered: ... 340 ...</td> </tr> <tr> <td colspan="2">km/miles</td> </tr> </table>				End of duty: ... 31.430 ...	km/miles	Beginning of duty: ... 31.090 ...	km/miles	Total distance covered: ... 340 ...		km/miles	
End of duty: ... 31.430 ...	km/miles										
Beginning of duty: ... 31.090 ...	km/miles										
Total distance covered: ... 340 ...											
km/miles											
12. <input checked="" type="checkbox"/> 13. <input checked="" type="checkbox"/> 14. <input checked="" type="checkbox"/> 14a. <input checked="" type="checkbox"/> 15. Total 13 + 14 + 14a if applicable											
16. Remarks and signature: <div style="text-align: right; font-family: cursive;"> M. B. Muller </div>											
Book No 46											






(e) Weekly report

A. Surname and first name(s) of crew member

B. **WEEKLY REPORT**

C. From to 19..... inclusive

D. Days of the weekly period									J. Weekly total:
E. Daily sheet No									
F. 									
Hours of occupational activities	G. 								
	Ha. <input type="checkbox"/>								
	Hb. 								
	I. G + Ha + Hb								

K. Remarks:

.....

.....

L. Date of preceding weekly rest period:

M. Signature of crew member:

N. Signature of employer:

Book No

PROTOCOL OF SIGNATURE

When signing the European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport, the undersigned, duly authorized, have agreed on the following:

The Contracting Parties declare that this Agreement is without prejudice to such provisions as may, if appropriate, subsequently be drawn up in the matter of the duration and spread-over of work.

ad Article 4 of the Agreement

The provisions of Article 4 (1) shall not be construed as rendering applicable, outside the State in which the vehicle performing the transport operation is registered, any prohibition of traffic on certain days or at certain hours which may apply in that State to certain categories of vehicles. The provisions of Article 4 (2) shall not be construed as preventing a Contracting Party from enforcing in its territory the provisions of its domestic laws and regulations which prohibit certain categories of vehicle traffic on certain days or at certain hours.

Every Contracting Party which, being a Party to a special agreement as referred to in Article 4 (2) of this Agreement, authorizes international transport operations beginning and ending in the territories of the Parties to the said special agreement by vehicles registered in the territory of a State which, being a Contracting Party to this Agreement, is not a Party to the said special agreement, may make it a condition for the conclusion of bilateral or multilateral agreements authorizing such transport operations that the crews performing those operations shall, in the territories of States

Parties to the said special agreement, comply with the provisions of the said special agreement.

ad Article 12 of the Agreement

The undersigned undertake to discuss after the Agreement has entered into force the insertion therein, by means of an amendment, of a clause providing for the use of a control device of approved type which when placed on the vehicle would so far as possible replace the individual control book.

ad Article 14 of the Agreement

The Contracting Parties recognize that it would be desirable for:

- each Contracting Party to adopt the measures necessary to enable it to institute proceedings on account of breaches of the provisions of the Agreement not only if the breaches are committed in its territory, but also if they are committed in the territory of another State during an international road transport operation performed by a vehicle which the Contracting Party has registered,
- them to afford one another assistance for the purpose of imposing penalties for breaches committed.

ad Annex to the Agreement

Notwithstanding paragraph 4 of the general provisions of the Annex to this Agreement, Switzerland may dispense with the requirement that employers must sign the weekly reports in the individual control book.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

Done at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

*European agreement
concerning the work of
crews on those transport
vehicles doing international
haulage 1 July 1970*

E/ECE/811
E/ECE/TRANS/564

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ,
касающееся
РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
(ЕСТР),
заключенное в Женеве 1 июля 1970 года,
И ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ



- b) в отношении международных автомобильных перевозок, ограниченных ее территорией и территорией соседнего государства, не являющегося Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, если указанное транспортное средство не выезжает на ее территории из смежной с границей зоны, определенной как пограничная зона, или если оно проезжает через ее территорию лишь транзитом.

Статья 4

Общие принципы

1. Во время любой международной автомобильной перевозки, к которой применяется настоящее Соглашение, предприятие и члены экипажа должны соблюдать в отношении продолжительности отдыха и управления и в отношении состава экипажа предписания, установленные национальным законодательством в том районе государства, где член экипажа обычно занимается своей производственной деятельностью, а также действующими в этом районе арбитражными решениями и коллективными договорами; расчет продолжительности отдыха и управления должен производиться в соответствии с этим законодательством, этими арбитражными решениями или коллективными договорами. Если применяемые таким образом предписания не являются, по крайней мере, столь же строгими, как предписания статей 6, 7, 8, 9, 10 и 11 настоящего Соглашения, эти последние должны соблюдаться.

2. Кроме тех случаев, когда между заинтересованными Договаривающимися сторонами заключено особое соглашение, или тех случаев, когда — согласно пункту 2 статьи 2 настоящего Соглашения — некоторые положения настоящего Соглашения не применяются, ни одна Договаривающаяся сторона не будет требовать соблюдения предписаний ее национального законодательства в вопросах, являющихся предметом настоящего Соглашения, предприятиями другой Договаривающейся стороны или членами экипажа транспортных средств, зарегистрированных другой Договаривающейся стороной, если эти предписания являются более строгими, чем предписания настоящего Соглашения.

3. Если на транспортном средстве имеются два водителя и если на нем нет спального места, позволяющего членам экипажа удобно отдыхать в лежачем положении, то каждый член экипажа должен иметь непрерывный, по крайней мере, 10-часовой ежедневный отдых в течение 27 часов, предшествующих любому моменту, когда он осуществляет один из видов своей производственной деятельности.

4. Если на транспортном средстве имеются два водителя и если на нем есть спальное место, позволяющее членам экипажа удобно отдыхать в лежачем положении, то каждый член экипажа должен иметь непрерывный, по крайней мере, 8-часовой ежедневный отдых в течение 30 часов, предшествующих любому моменту, когда он осуществляет один из видов своей производственной деятельности.

5. Периоды отдыха, упомянутые в настоящей статье, должны использоваться вне транспортного средства; однако, если на транспортном средстве имеется спальное место, позволяющее членам экипажа удобно отдыхать в лежачем положении, можно отдыхать на этом спальном месте при условии, что транспортное средство находится на стоянке.

Статья 7

Ежедневная продолжительность управления, максимальная недельная и двухнедельная продолжительность управления

1. Общее время управления транспортным средством между двумя последовательными периодами ежедневного отдыха в соответствии с положениями статьи 6 настоящего Соглашения, именуемое ниже "ежедневная продолжительность управления", не должно превышать восьми часов.

2. Для водителей транспортных средств, иных, чем те, которые упомянуты в статье 10 настоящего Соглашения, ежедневная продолжительность управления может быть доведена, в отступление от положений пункта 1 настоящей статьи, не более двух раз в течение одной недели до девяти часов.

3. Продолжительность управления не должна превышать сорок восемь часов в течение одной недели и девяносто два часа в течение двух недель подряд.

Статья 8

Максимальное время непрерывного управления

1. а) Продолжительность непрерывного управления не должна превышать четырех часов, за исключением тех случаев, когда водитель не может достичь подходящего пункта остановки или места назначения; в таком случае продолжительность управления может

быть увеличена максимум на тридцать минут при условии, что такое отступление не приводит к нарушению положений статьи 7 настоящего Соглашения.

б) Непрерывным считается любой период управления, который прерывается только на периоды, не соответствующие по крайней мере требованиям пункта 2 или пункта 3 настоящей статьи.

2. а) Для водителей транспортных средств, упомянутых в статье 10 настоящего Соглашения, перерыв по истечении периода управления, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, должен продолжаться по крайней мере один час.

б) Этот перерыв может быть заменен двумя перерывами по крайней мере по тридцать минут подряд каждый, распределенными в течение ежедневного периода управления таким образом, чтобы было обеспечено соблюдение положений пункта 1 настоящей статьи.

3. а) Для водителей транспортных средств, иных, чем те, которые упомянуты в статье 10 настоящего Соглашения, и когда ежедневная продолжительность управления не превышает восьми часов, по истечении времени, указанного в пункте 1 настоящей статьи, должен быть сделан перерыв по крайней мере на тридцать минут подряд.

б) Этот перерыв может быть заменен двумя перерывами по крайней мере по двадцать минут подряд каждый или тремя перерывами по крайней мере по пятнадцать минут подряд каждый; они могут распределяться полностью в течение времени управления, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, или частично захватывать этот период времени и частично следовать непосредственно за ним.

с) Когда ежедневная продолжительность управления превышает восемь часов, водитель должен сделать по крайней мере два перерыва по тридцать минут подряд каждый.

4. Во время перерывов, предусмотренных в пунктах 2 или 3 настоящей статьи, водитель не должен заниматься ни одним из видов своей производственной деятельности, кроме надзора за транспортным средством и его грузом. Однако, если на транспортном средстве имеются два водителя, то предписания пунктов 2 и 3 настоящей

статьи будут считаться выполненными, если водитель, пользующийся перерывом в управлении транспортным средством, не занимался ни одним из видов производственной деятельности, указанных под условным обозначением в пункте 7 "а" ежедневного листа личной контрольной книжки, предписанной статьей 12 настоящего Соглашения.

Статья 9

Еженедельный отдых

1. В дополнение к периодам ежедневного отдыха, предусмотренным в статье 6 настоящего Соглашения, каждому члену экипажа предоставляется еженедельный непрерывный отдых в размере по крайней мере двадцати четырех часов, которому должен предшествовать или за которым должен непосредственно следовать период ежедневного отдыха, соответствующий положениям указанной статьи 6.

2. а) Однако в период с 1 апреля по 30 сентября включительно еженедельный отдых, упомянутый в пункте 1 настоящей статьи, может заменяться - для членов экипажа транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки пассажиров, - непрерывным отдыхом в размере по крайней мере шестидесяти часов, который должен быть целиком использован до истечения любого периода, не превышающего четырнадцати последовательных дней. Этому отдыху должен предшествовать или за ним должен непосредственно следовать период ежедневного отдыха, соответствующий положениям статьи 6 настоящего Соглашения.

б) Положения настоящего пункта не применяются к членам экипажа транспортных средств, обслуживающих регулярные пассажирские линии.

Статья 10

Состав экипажа

В случае, когда

- а) либо состав транспортных средств, включающий более одного прицепа или полуприцепа;
- б) либо состав транспортных средств, предназначенный для перевозки пассажиров, когда разрешенный максимальный вес прицепа или полуприцепа превышает 5 тонн;
- в) либо состав транспортных средств, предназначенный для перевозки грузов, когда разрешенный максимальный вес состава транспортных средств превышает 20 тонн,

с самого начала поездки водителя должен сопровождать другой водитель или его необходимо заменить другим водителем, начиная с 450 км, если расстояние, которое предстоит проехать между двумя последовательными периодами ежедневного отдыха, превышает 450 км.

Статья 11

Исключительные случаи

При условии соблюдения безопасности дорожного движения водитель может отступать от положений статей 6, 7, 8 и 10 настоящего Соглашения в случае опасности, в случае форс-мажора, для оказания помощи или в связи с аварией в той мере, в какой этого требует обеспечение безопасности людей, транспортного средства или его груза, а также достижение водителем подходящего пункта остановки или, если позволят обстоятельства, места назначения. Водитель должен отметить в личной контрольной книжке характер нарушения предписаний и его обстоятельств.

Статья 12

Личная контрольная книжка

1. Каждый водитель или сопровождающий должен последовательно отмечать в течение дня в личной контрольной книжке все виды своей производственной деятельности, а также часы отдыха. Он должен иметь при себе эту контрольную книжку и предъявлять ее по каждому требованию контролеров.
2. Спецификации, которым должна соответствовать книжка и предписания, которые необходимо соблюдать в отношении ее ведения, указаны в приложении к настоящему Соглашению.
3. Договаривающиеся стороны должны принимать все необходимые меры в отношении выдачи и контроля личных контрольных книжек, в частности меры, необходимые для того, чтобы избежать одновременного использования членом экипажа двух таких книжек.
4. Каждое предприятие должно вести ведомость выдачи личных контрольных книжек, которые оно использует; эта ведомость должна содержать по меньшей мере фамилию водителя или сопровождающего, которому выдана контрольная книжка, расписку этого водителя или сопровождающего, номер книжки, дату ее выдачи водителю или сопровождающему и дату последнего ежедневного листка, заполненного водителем или сопровождающим перед окончательной сдачей книжки предприятию по ее использованию.

5. Предприятия должны сохранять использованные книжки в течение, по крайней мере, двенадцати месяцев со дня последней записи и предъявлять их, равно как и ведомости выдачи, по требованию контролеров.
6. В начале международной автомобильной перевозки каждый водитель или сопровождающий должен иметь описанную в приложении к настоящему Соглашению личную контрольную книжку, в которую заносятся данные, касающиеся семидневного периода, предшествующего дню начала перевозки. Однако если национальное законодательство государства, в котором водитель или сопровождающий занимается обычно своей производственной деятельностью, не обязывает его вести записи в личной контрольной книжке, описанной в приложении к настоящему Соглашению, в отношении автомобильных перевозок, но являющихся международными, можно ограничиться тем, чтобы данные, касающиеся "периода непрерывного отдыха перед началом работы" и "ежедневных периодов управления" в течение упомянутых семи дней, вносились в рубрики 12 и 13 ежедневных листков или в еженедельный отчет личной контрольной книжки, описанной в приложении к настоящему Соглашению.
7. Каждая Договаривающаяся сторона может в случае, когда транспортное средство зарегистрировано в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, вместо личной контрольной книжки, соответствующей спецификациям приложения к настоящему Соглашению, ограничиться требованием документов, составленных по той же форме, что и ежедневные листки указанной книжки.

Статья 13

Контроль, осуществляемый предприятием

1. Предприятие должно организовать автомобильные перевозки таким образом, чтобы члены экипажа могли соблюдать положения настоящего Соглашения.
2. Оно должно постоянно контролировать время управления, часы другой работы и время отдыха, используя для этого все находящиеся в его распоряжении документы, такие, как личные контрольные книжки. В случае обнаружения нарушений настоящего Соглашения, оно должно немедленно устранять их и принимать меры к недопущению их в будущем, например путем изменения графиков работы и маршрутов.

Статья 14

Меры по обеспечению проведения в жизнь Соглашения

1. Каждая Договаривающаяся сторона примет все надлежащие меры для обеспечения соблюдения положений настоящего Соглашения, в частности путем контроля на дорогах и на предприятиях. Компетентные управления Договаривающихся сторон будут информировать друг друга об общих мерах, принятых в этих целях.
2. Договаривающиеся стороны будут оказывать друг другу помощь в целях обеспечения правильного применения настоящего Соглашения и эффективного контроля; каждая Договаривающаяся сторона обязуется, в частности, проверять путем выборочного контроля личных контрольных книжек соблюдение предписаний настоящего Соглашения во время международных автомобильных перевозок, совершаемых транспортными средствами, зарегистрированными на ее территории.
3. В том случае, когда одна Договаривающаяся сторона обнаруживает серьезное нарушение положений настоящего Соглашения, допущенное лицом, проживающим на территории другой Договаривающейся стороны, компетентные органы первой Договаривающейся стороны должны информировать компетентные органы другой Договаривающейся стороны о замеченном нарушении и, в соответствующих случаях, о принятых санкциях.

Статья 15

Переходные положения

Если настоящее Соглашение вступает в силу, согласно пункту 4 статьи 16, до 31 декабря 1973 года, то Договаривающиеся стороны соглашались, что до этой даты:

- а) в отступление от положений пунктов 1 и 2 статьи 7 настоящего Соглашения общая продолжительность управления (ежедневная продолжительность управления) между двумя последовательными периодами ежедневного отдыха, установленными в соответствии с положениями статьи 6 настоящего Соглашения, не должна превышать девяти часов независимо от типа управляемого транспортного средства или состава транспортных средств;
- б) любая ссылка в настоящем Соглашении на положения пунктов 1 и 2 статьи 7 считается относящейся к положениям абзаца "а" настоящей статьи.

Заключительные положенияСтатья 16

1. Настоящее Соглашение будет открыто для подписания до 31 марта 1971 года и после этой даты для присоединения государств-членов Европейской экономической комиссии и государств, допущенных к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения этой Комиссии.
2. Настоящее Соглашение подлежит ратификации.
3. Ратификационные грамоты или акты о присоединении передаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
4. Настоящее Соглашение вступит в силу на сто восьмидесятый день после сдачи на хранение восьмого документа о ратификации или присоединении.
5. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящее Соглашение или присоединится к нему после сдачи на хранение восьмого документа о ратификации или присоединении, упомянутого в пункте 4 настоящей статьи, настоящее Соглашение вступит в силу по истечении ста восьмидесяти дней после даты сдачи на хранение этим государством своей ратификационной грамоты или акта о присоединении.

Статья 17

1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
2. Денонсация вступает в силу по истечении шести месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

Статья 18

Настоящее Соглашение теряет силу, если после его вступления в силу число Договаривающихся сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее трех.

Статья 19

1. Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение своего документа о ратификации или присоединении или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю

Организации Объединенных Наций, что действие Настоящего Соглашения будет распространено на всю территорию или часть территории, за внешние сношения которой оно ответственно. Настоящее Соглашение будет применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, начиная со ста восьмидесятого дня после получения Генеральным секретарем упомянутой нотификации, или, если в этот день настоящее Соглашение еще не вступит в силу, со дня его вступления в силу.

2. Каждое государство, сделавшее в соответствии с предыдущим пунктом настоящей статьи заявление о распространении применения настоящего Соглашения на территорию, за внешние сношения которой оно ответственно, может в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения денонсировать настоящее Соглашение в отношении данной территории.

Статья 20

1. Всякий спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения разрешается по возможности путем переговоров между спорящими Сторонами.

2. Всякий спор, который не разрешен путем переговоров, передается на арбитраж по заявлению одной из Договаривающихся сторон, между которыми воз к этот спор, и передается соответственно одному арбитру или нескольким арбитрам, избранным по общему согласию спорящих Сторон. Если в течение трех месяцев со дня заявления об арбитраже спорящие Стороны не придут к согласию относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

3. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с предыдущим пунктом, имеет обязательную силу для спорящих Сторон.

Статья 21

1. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящего Соглашения или при присоединении к нему заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2 и 3 статьи 20 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Если в момент сдачи своего документа с ратификации или присоединении какое-либо государство сделает иную оговорку, чем та, которая предусмотрена в пункте 1

настоящей статьи, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает об этой оговорке государствам, которые уже сдали на хранение свои документы о ратификации или присоединении и не денонсировали впоследствии настоящего Соглашения. Оговорка считается принятой, если в течение шести месяцев со дня этого сообщения ни одно из этих государств не возразит против ее допущения. В противном случае оговорка не будет принята, и если сделавшее оговорку государство не возьмет ее обратно, то документ о ратификации или присоединении этого государства не будет иметь силы. При применении настоящего пункта не будут приниматься во внимание возражения государств, присоединение или ратификация которых в соответствии с настоящим пунктом не будет иметь силы в связи со сделанными ими оговорками.

3. Каждая Договаривающаяся сторона, оговорка которой была принята в Протоколе о подписании настоящего Соглашения, или которая сделала оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, или сделала оговорку, принятую в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, может в любой момент взять свою оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю.

Статья 22

1. После трехлетнего действия настоящего Соглашения любая Договаривающаяся сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью пересмотра настоящего Соглашения. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созывает конференцию для пересмотра Соглашения, если в течение четырехмесячного периода после его сообщения по меньшей мере одна треть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии на созыв такой конференции.

2. Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны, обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь препровождает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пункте 1 статьи 16 настоящего Соглашения.

Статья 23

1. Каждая Договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к настоящему Соглашению. Текст каждой предлагаемой поправки направляется Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает его всем Договаривающимся сторонам, а также уведомляет о нем прочие государства, указанные в пункте 1 статьи 15 настоящего Соглашения.

2. В течение шести месяцев со дня препровождения Генеральным секретарем проекта поправки каждая Договаривающаяся сторона может сообщить Генеральному секретарю:

- а) либо что она имеет возражения против предложенной поправки,
- б) либо что, несмотря на ее намерение принять поправку, в ее стране еще отсутствуют условия, необходимые для этого принятия.

3. Пока Договаривающаяся сторона, которая направила сообщение, предусмотренное в пункте 2 "b" настоящей статьи, не сообщит Генеральному секретарю о принятии ее поправки, она может в течение девяти месяцев со дня истечения шестимесячного срока, предусмотренного для сообщения, представить возражение против предложенной поправки.

4. Если против проекта поправки было сделано возражение в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается не принятой и не имеет силы.

5. Если против проекта поправки не было сделано никаких возражений в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается принятой с момента, указанного ниже:

- а) если ни одна из Договаривающихся сторон не препроводила сообщения, предусмотренного в пункте 2 "b" настоящей статьи, по истечении шестимесячного срока, указанного в этом пункте 2 настоящей статьи;
- б) если по крайней мере одна из Договаривающихся сторон препроводила сообщение, предусмотренное в пункте 2 "b" настоящей статьи, в наиболее близкую из двух следующих дат:
 - даты, когда все Договаривающиеся стороны, препроводившие такое сообщение, известили Генерального секретаря о принятии ими проекта; этой датой, однако, считается истечение шестимесячного срока, указанного в пункте 2 настоящей статьи, если все сообщения о принятии поправки были нотифицированы до истечения этого срока;
 - даты истечения девятимесячного срока, указанного в пункте 3 настоящей статьи.

6. Каждая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу через три месяца после даты, в которую она была сочтена принятой.

7. Генеральный секретарь извещает возможно скорее все Договаривающиеся стороны о том, было ли сделано возражение против проекта поправки в соответствии с пунктом 2 "а" настоящей статьи и препроводили ли ему одна или несколько Договаривающихся сторон сообщение в соответствии с пунктом 2 "б" настоящей статьи. Если одна или несколько Договаривающихся сторон препроводили такое сообщение, Генеральный секретарь уведомляет впоследствии все Договаривающиеся стороны о том, сделала ли Договаривающаяся сторона или Стороны, которые препроводили ему это сообщение, возражение против предложенной поправки или приняли ее.

8. Независимо от предусматриваемой пунктами 1-6 настоящей статьи процедуры внесения поправок, приложение к настоящему Соглашению может быть изменено по соглашению между компетентными органами всех Договаривающихся сторон; если компетентный орган одной из Договаривающихся сторон заявит, что согласно ее национальному законодательству ее согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, согласие компетентного органа упомянутой Договаривающейся стороны на изменение приложения будет считаться данным лишь тогда, когда этот компетентный орган заявит Генеральному секретарю, что требуемые полномочия или разрешения получены. В соглашении между компетентными органами будет установлена дата вступления в силу измененного приложения и может быть предусмотрено, что в течение переходного периода старое приложение полностью или частично остается в силе одновременно с новым приложением.

Статья 24

Помимо нотификаций, предусмотренных в статьях 22 и 23 настоящего Соглашения, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 16 настоящего Соглашения:

- а) о ратификациях и присоединениях в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения;
- б) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения;
- с) о денонсациях в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения;

- d) о прекращении настоящего Соглашения в соответствии со статьей 18 настоящего Соглашения;
- e) о нотификациях, полученных в соответствии со статьей 19 настоящего Соглашения;
- f) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии со статьей 21 настоящего Соглашения;
- g) о вступлении в силу всякой поправки в соответствии со статьей 23 настоящего Соглашения.

Статья 25

Протокол о подписании настоящего Соглашения имеет ту же силу, действительность и срок действия, как и настоящее Соглашение, неотъемлемой частью которого он считается.

Статья 26

После 31 марта 1971 года подлинник настоящего Соглашения будет сдан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии каждому из государств, указанных в пункте 1 статьи 16 настоящего Соглашения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧТО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в городе Париже первого июля тысяча девятьсот семидесятого года в одном экземпляре на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

Приложение

ЛИЧНАЯ КОНТРОЛЬНАЯ КНИЖКА

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Напоминание о действующих положениях

1. Желательно, чтобы в личной контрольной книжке были упомянуты основные положения, которые должны соблюдаться членом экипажа.

Нумерация книжек

2. Контрольная книжка должна иметь перфорированный или напечатанный номер.

Формат книжки

3. Личная контрольная книжка должна быть стандартного формата А.6 (105 x 148 мм) или большего формата.

Подписи в книжке

4. Подпись члена экипажа должна быть как на ежедневном листке, так и на еженедельном отчете. На еженедельном отчете должна быть подпись работодателя.

Содержание книжки


5. С соблюдением положений нижеследующего пункта 7 личная контрольная книжка должна соответствовать приложенному образцу; она должна содержать:




- а) страницу обложки;
- б) инструкции для ведения книжки;
- в) ежедневные листки;
- г) образец заполненного ежедневного листка;
- е) еженедельные отчеты.

6. Каждая Договаривающаяся сторона устанавливает для выдаваемых на ее территории книжек способ, согласно которому член экипажа должен отмечать периоды своей производственной деятельности, иные, чем периоды управления. С этой целью каждая Договаривающаяся сторона может выбрать один из следующих способов:

- а) периоды производственной деятельности, иные, чем периоды управления, отмечаются в рубрике с условным обозначением , причем не проводится различия между временем, в течение которого фактически выполнялась работа, и другими периодами занятости;

б) периоды производственной деятельности, иные, чем периоды управления, отмечаются таким образом:

- под условным обозначением  - фактически выполненная работа, иная, чем управление транспортным средством;





- под условным обозначением  - периоды занятости, иные, чем периоды, указанные условными обозначениями  и .

7. Каждая Договаривающаяся сторона может предусмотреть для личных контрольных книжек, выдаваемых на ее территории:

а) составление диаграммы, имеющейся на ежедневном листке, на одной полосе, относящейся к периоду от 0 до 24 часов;

б) ведение ежедневного листка более чем в одном экземпляре;

с) дополнительные данные или дополнительные рубрики или варианты при условии, что общий вид книжки будет сохранен и что нумерация или заглавные буквы против рубрик, содержащихся в приводимом ниже образце, не будут изменены;

д) любое изменение или дополнительное указание, которые окажутся необходимыми в связи с положениями, принятыми на основании приводимого выше пункта 6, в отношении условных обозначений, соответствующих рубрикам 7 , 7a , 14  и 14a  ежедневного листка;

е) не заполнять клетки против рубрик На, Нв и/или I еженедельного отчета;

ф) отрывать ежедневные листки более чем двухнедельной давности.

б) Инструкции

ИНСТРУКЦИИ ПО ВЕДЕНИЮ ЛИЧНОЙ КОНТРОЛЬНОЙ КНИЖКИ

1. Эта личная контрольная книжка выдается в соответствии с (указать соответствующие законы и правила)
-

К сведениям предприятия

2. По заполнению рубрик V и VI обложки выдавайте книжку каждому члену экипажа в соответствии с законами и правилами, указанными выше в пункте 1.
3. Вносите в ведомость фамилии лиц, которым выдана книжка, указав порядковый номер каждой книжки и дату выдачи. Требуйте, чтобы владелец расписался в этой ведомости.
4. Давайте владельцу книжки все необходимые указания для правильного ведения книжки.
5. Просматривайте еженедельно или, если это невозможно, как можно быстрее еженедельные листки и еженедельный отчет. Подписывайте еженедельный отчет.
6. Отбирайте использованные книжки с учетом срока, установленного ниже в пункте 9, и сохраняйте их для предъявления контролерам в продолжение по крайней мере двенадцати месяцев. Указывайте в ведомости, упомянутой выше в пункте 3, дату заполнения последнего еженедельного листка.

К сведениям члена экипажа





7. Эта контрольная книжка является вашей личной книжкой. Вы должны иметь ее при выполнении служебных обязанностей и предъявлять ее по требованию контролеров. Возвращайте контрольную книжку вашему работодателю, когда вы уходите с предприятия.
8. Представляйте ее вашему работодателю еженедельно или, если это невозможно, как можно скорее, с тем чтобы он мог проверить ваши записи и подписать еженедельный отчет.
9. По заполнении книжки храните ее в течение двух недель с тем, чтобы вы могли в любой момент представить ее контролерам. Затем в возможно более короткий срок возвратите ее вашему работодателю. Сохраняйте у себя дубликат еженедельных отчетов.

Обложка

10. Проверьте, правильно ли записаны ваши фамилия, имя (имена), дата рождения и адрес (рубрика V).
11. Впишите дату использования этой книжки в первый раз (рубрика III).
12. По использовании впишите последнюю дату использования (рубрика IV).

Ежедневный листок

13. Заполняйте ежедневный листок за каждый день, в течение которого вы были заняты как член экипажа.
14. Вписывайте в клетку 2 регистрационный номер каждого использованного в течение дня транспортного средства.
15. Используемые условные обозначения имеют следующие значения:



- | | |
|---|---|
|  | общая продолжительность ежедневного отдыха, предшествующего началу работы |
|  | ежедневный отдых |
|  | внеслужебное время |
|  | период управления |






(Первый вариант) ✓

период производственной деятельности, иной, чем управление

(Второй вариант) ✓


фактически выполненная работа, иная, чем управление

периоды занятости, иные, чем периоды, указанные условными обозначениями  и 

16. Укажите время вахного ежедневного отдыха (условное обозначение ) , вахное внеслужебное время (условное обозначение ) и время, в течение которого вы заняты работой, условно обозначенной [первый вариант] ✓ в рубриках 6  и 7 [второй вариант] ✓ в рубриках 6  и 7а , проведя горизонтальную линию под соответствующими часами и против соответствующих условных обозначений и соединив горизонтальные линии с вертикальными линиями. Таким образом получится непрерывная линия во всю длину полосы (см. пример в книжке).

17. Записи должны быть сделаны в начале и в конце каждого периода, к которому они относятся.

18. В клетку 16 (Замечания) вносите в соответствующих случаях фамилии второго водителя. Кроме того, эта клетка может быть использована для объяснения возможного нарушения предписаний или для исправления данных, записанных в других клетках (см. пункт 25). Работодатель или контролеры могут также вносить в нее свои замечания.

19. В клетке 12  укажите число часов непрерывного отдыха (ежедневный отдых), непосредственно предшествовавшего началу работы. Если этот период переходит с одного дня на другой, цифра покажет итог периода отдыха конца предшествующего дня и периода отдыха начала дня, к которому относятся листок.

20. Перед выходом впишите в клетку 11 "Начало работы" километраж согласно показаниям счетчика; по окончании работы впишите в клетку 11 "Конец работы" новый километраж и отметьте обкий пробег.

21. Подпишите ежедневный листок.

✓ Используемый вариант будет зависеть от выбора, сделанного Договаривавшейся стороной в соответствии с пунктом 7 Общих положений. В личной контрольной книжке должен указываться лишь выбранный вариант.

Еженедельный отчет

22. Этот отчет должен составляться по окончании каждого недельного периода, в течение которого заполнялись один или несколько ежедневных листков. В отношении дней, когда вы были заняты на работе, но не были членом экипажа, т.е. когда вы не должны были заполнять ежедневный листок, впишите цифру "0" против клетки "С" и укажите продолжительность периодов занятости против клеток "На" и "Нв"; если вы не занимались каким-либо видом предусмотренной производственной деятельности, впишите цифру "0" против соответствующей клетки. В отношении дней, когда вы не были заняты на работе, впишите цифру "0" против клеток "С", "На" и "Нв" и дайте объяснение, например: "отпуск", "выходной день" и т.д.

23. Перенесите в клетки F и G цифры, находящиеся в клетках 12 и 13 соответствующих ежедневных листков.

Дополнительная инструкция на тот случай, когда национальное законодательство обязывает членов экипажа вести личную контрольную книжку только для осуществления международных перевозок

24. Прежде чем приступить к осуществлению международной перевозки, следует внести в клетки 12 и 13 ежедневных листков относящиеся к семи дням, предшествовавшим дню начала перевозки, пометки, касающиеся общей продолжительности непрерывного отдыха, предшествовавшего началу работы, и ежедневной продолжительности управления, или заполнить еженедельный отчет за эти семь дней.

Общие замечания

25. В книжке не должно быть никаких пометок, подчисток или надстрочных поправок; ошибки и даже простые опечатки должны быть исправлены в рубрике "Замечания" (клетка 16).

26. Уничтожение какого-либо листа книжки запрещается.

27. Все записи должны делаться чернилами.

d) Пример заполненного ежедневного листа

<p>2. Регистрационный номер транспортного (ных) средства (ств) 3462NB75</p>	<p>1. ЕЖЕДНЕВНЫЙ ЛИСТОК № 21</p>	<p>3. День и дата</p>
<p>4. Р-П 5. Р-П 6. П-П 7. П-П 7a. П-П</p>	<p>4. Р-П 5. Р-П 6. П-П 7. П-П 7a. П-П</p>	<p>8. Место начала работы: Париж</p> <p>9. Место окончания работы: Антверпен</p>
<p>10. Перевозка грузов</p> <p>Разрешенный максимальный вес состава транспортных средств* / (при необходимости): 19 т</p> <p>10a. Перевозка пассажиров</p> <p>Выбранный режим ежедневного отдыха: (10 ч)</p>		
<p>11. Счетчик:</p> <p>конец работы: 9/ 430 км</p> <p>начало работы 9/ 090 км</p> <p>Общий пробег: 340 км</p>		<p>12. Р-П Число часов 22</p> <p>13. П 6 1/2</p> <p>14. П-П 1 1/2</p> <p>14a. П 2 1/2</p> <p>15. Итого 9 1/2</p> <p>13 + 14 + 14a в случае необходимости</p>
<p>16. Замечания и подпись:</p> <p style="text-align: right;"><i>M. B. ...</i></p>		

* / Автопоезд или транспортное средство с полуцеплем.

Примечание 1. Практически колонки против рубрик 10 и 10а будут заполняться одновременно на одном и том же ежедневном листке только в тех случаях, когда член экипажа будет производить в один и тот же день как перевозку пассажиров, так и перевозку грузов. В клетку 10а (заполняемую только членами экипажа транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров) нужно вписывать "10 ч" или "11 ч", в зависимости от режима ежедневного отдыха, применяющегося по отношению к члену экипажа.

Примечание 2. В том случае, когда в клетке 12 указана общая продолжительность непрерывного отдыха, предшествующего началу работы, равная 12 часам, это означает, что водитель закончил свою работу накануне, в 19 часов. Действительно, прибавив к 7 часам, указанным в клетке 4, 5 часов, представляющих собой отрезок времени от 19 до 24 часов накануне, получаем в сумме 12 часов.

ПРОТОКОЛ С ПОДПИСАНИИ

ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

В момент подписания Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, согласились о нижеследующем:

Договаривающиеся стороны заявляют, что настоящее Соглашение не предпринимает вопроса относительно положений, которые могут быть в соответствующих случаях разработаны в дальнейшем в отношении продолжительности работы и режима рабочего дня.

К статье 4 Соглашения

Положения пункта 1 этой статьи не должны толковаться как требующие применения вне территории государства, в котором зарегистрировано транспортное средство, совершающее перевозки, постановлений о запрещении движения в определенные дни и часы, которые могут существовать в этом государстве в отношении некоторых категорий транспортных средств. Положения пункта 2 этой статьи не должны толковаться как препятствующие Договаривающейся стороне требовать на ее территории соблюдения предписаний ее национального законодательства, которые в определенные дни и часы запрещают движение некоторых категорий транспортных средств.

Любая Договаривающаяся сторона, являющаяся стороной особого соглашения, предусмотренного пунктом 2 статьи 4 настоящего Соглашения, которое разрешает выполнение международных перевозок, начинающихся и заканчивающихся на территории Договаривающихся сторон упомянутого особого соглашения, транспортными средствами, зарегистрированными на территории одного из государств, которое является Договаривающейся стороной ЕСТР, но которое не является Договаривающейся стороной указанного особого соглашения, может поставить в качестве условия заключения двусторонних или многосторонних соглашений, разрешающих такие перевозки, требование, чтобы экипажи, выполняющие эти перевозки, соблюдали на территории государств-участников особого соглашения положения этого особого соглашения.

В статье 12 Соглашения

Нижеподписавшиеся обязуются после вступления в силу Соглашения обсудить вопрос о включении в Соглашение путем внесения поправки положения, предусматривающего использование контрольного прибора официально утвержденного типа, установленного на транспортном средстве, который по мере возможности заменял бы личную контрольную книжку.

В статье 14 Соглашения

Договаривавшиеся стороны считают желательным:

- чтобы каждая Договаривавшаяся сторона принимала необходимые меры для того, чтобы иметь возможность преследовать за нарушения положений Соглашения не только тогда, когда они допущены на ее территории, но и тогда, когда они совершаются на территории другого государства во время международной автомобильной перевозки, производимой транспортным средством, которое она зарегистрировала;
- чтобы они оказывали друг другу взаимное содействие при наложении санкций за совершенные нарушения.

В приложении к Соглашению

В отступление от пункта 4 общих положений приложения к настоящему Соглашению Швейцария может не требовать от работодателей подписания еженедельных отчетов в личных контрольных книжках.

4.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО в Женеве первого июля тысяча девятьсот семидесятого года в одном экземпляре на английском и французском языках, причем оба текста является равно аутентичными.



ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ,

касающееся

РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,

ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР),

заключенное в Женеве 1 июля 1970 года

Поправка 1*/

И ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

*/ Вступила в силу 3 августа 1983 года.



Статья 3 – Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами Соглашения

Изменить пункт 1 следующим образом:

"... положения не менее строгие, чем те, которые предусмотрены в статьях 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, в пунктах 1, 2, 6 и 7 статьи 12 и в статье 12-бис настоящего Соглашения".

Включить новую статью следующего содержания:

"Статья 6-бис – Перерыв ежедневного периода отдыха при смешанных перевозках"

В тех случаях, когда член экипажа, занимающийся перевозкой грузов или пассажиров, сопровождает транспортное средство, перевозимое паромом или поездом, ежедневный период отдыха может быть прерван не более одного раза, причем должны быть соблюдены следующие условия:

- a) часть ежедневного периода отдыха, проведенная на суше, может быть использована до или после части периода ежедневного отдыха, проведенной на борту паромов или на поезде;
- b) период между двумя частями ежедневного периода отдыха должен быть максимально коротким и ни в коем случае не должен превышать один час до погрузки или после разгрузки, причем таможенные формальности включаются в погрузочно-разгрузочные операции;
- c) в течение обеих частей периода отдыха член экипажа должен иметь возможность отдыхать на койке или кушетке;
- d) в тех случаях, когда ежедневный период отдыха прерывается таким образом, он должен быть увеличен на два часа;
- e) любое количество времени, проведенное на борту парома или на поезде и не засчитанное как часть ежедневного периода отдыха, должно рассматриваться как перерыв, определенный в статье 8".

Статья 10 – Состав экипажа

Начало статьи следует читать:

"С учетом положений пункта 2 статьи 12-бис настоящего Соглашения в случае, когда ...".

Статья 11 – Исключительные случаи

Последнюю фразу следует читать:

"... должен отметить в личной контрольной книжке или в случае, упомянутом в статье 12-бис, соответственно в регистрационном листке и/или других контрольных документах, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, характер и ...".

Включить новую статью следующего содержания:

"Статья 12-бис - Контрольное устройство

1. Если одна из Договаривающихся сторон предписывает или разрешает установку и использование на транспортных средствах, зарегистрированных на ее территории, механического контрольного устройства, то такое устройство может полностью или частично освобождать водителя от обязанности заполнять личную контрольную книжку, упомянутую в статье 12, при следующих условиях:

- a) тип данного контрольного устройства должен быть утвержден или признан одной из Договаривающихся сторон;
- b) если экипаж состоит более чем из одного человека и если запись производится не на отдельных листках, а только на одном листке, то в нем должна быть четко указана часть записи, относящаяся к каждому из этих лиц;
- c) если устройство обеспечивает регистрацию времени управления машиной членами экипажа, времени, потраченного на выполнение служебных обязанностей, помимо времени вождения, и периодов отдыха, а также скорости транспортного средства и пройденного расстояния, то водители могут быть полностью освобождены от заполнения личной контрольной книжки;
- d) если устройство обеспечивает регистрацию лишь времени управления, времени стоянки транспортного средства, скорости и пройденного расстояния, то это освобождение может быть лишь частичным и сводиться к записям на служебных регистрационных листках указанной контрольной книжки, причем члены экипажа обязаны ежедневно записывать соответствующие колонки еженедельного отчета, соответствующего образцу листка "a", приведенному в приложении к настоящему Соглашению;
- e) если нормальное и надлежащее использование контрольного устройства, установленного на транспортном средстве, невозможно, то каждый член экипажа должен вносить от руки с использованием соответствующих графических обозначений сведения, соответствующие его рабочей деятельности и периодам отдыха, в регистрационный листок или в ежедневный листок, соответствующий образцу листка "c", предусмотренному в приложении к настоящему Соглашению;
- f) в тех случаях, когда члены экипажа, находясь вне транспортного средства, не могут использовать это устройство, они должны от руки вписать, используя соответствующие графические обозначения, в регистрационный листок или в ежедневный листок, соответствующий образцу листка "c", предусмотренному в приложении к настоящему Соглашению, различные периоды времени, относящиеся к их профессиональной деятельности вне транспортного средства;
- g) необходимо, чтобы члены экипажа всегда имели при себе и могли в случае необходимости представить для проверки регистрационные листки и/или другие контрольные документы, заполненные в соответствии с положениями подпунктов "c", "d", "e" и "f" настоящего пункта и относящиеся к семи предыдущим дням;

h) члены экипажа должны обеспечивать своевременное включение и правильную эксплуатацию контрольного устройства, а в случае его поломки они должны как можно скорее обеспечить его ремонт.

2. Если контрольное устройство, соответствующее определению, содержащемуся в пункте 1, установлено и используется на транспортном средстве, зарегистрированном на территории одной из Договаривающихся сторон, другие Договаривающиеся стороны не должны требовать применения к данному транспортному средству положений статьи 10 настоящего Соглашения.

3. Предприятия должны надлежащим образом сохранять регистрационные листки и/или другие контрольные документы, заполненные в соответствии с положениями подпунктов "c", "d", "e" и "f" пункта 1 настоящей статьи, в течение не менее двенадцати месяцев со дня последней записи и предъявлять их по требованию контрольных органов".

Статья 14 - Меры по обеспечению проведения в жизнь Соглашения

Изменить пункт 2 следующим образом:

"... путем выборочного контроля регистрационных листков и других контрольных документов соблюдение предписаний ...".

* * *



Cross - cut handle

E/ECE/811)
E/ECE/TRANS/564) Amend.2

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ,
касающееся
РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР),
заключенное в Женеве 1 июля 1970 года
Поправка 2*
И ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

* Вступила в силу 24 апреля 1992 года.



Статья 1 - Определения

Пункт g) изменить следующим образом:

"g) "автомобильные перевозки" означают любое передвижение по дорогам, открытым для общего пользования, порожнем либо с людьми или с грузом транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров или грузов".

Пункт i) изменить следующим образом:

"i) "регулярные линии" означают линии, которые обеспечивают перевозку пассажиров через конкретно указанные интервалы движения по установленным маршрутам с посадкой и высадкой пассажиров на заранее определенных остановках.

В правилах, регулирующих эксплуатацию линий, или в заменяющих их документах, утвержденных компетентными органами Договаривающихся сторон и опубликованных перевозчиком до вступления их в силу, конкретно указываются условия перевозки и, в частности, частота движения по линиям, расписания, тарифы и обязательство по перевозке пассажиров, если такие условия не определены законом или правилами.

Независимо от организации того, кто организует перевозку, линии, которые обеспечивают перевозку конкретно указанных категорий пассажиров, исключая других пассажиров, если такие линии эксплуатируются в соответствии с условиями, конкретно указанными в первом подпункте настоящего определения, считаются регулярными линиями. Такие линии, в частности те, которые обеспечивают доставку рабочих к месту работы и обратно или школьников в школу и обратно, далее называются "специальными регулярными линиями".

Пункт l) изменить следующим образом:

"l) под "неделей" - период времени с 00.00 час. в понедельник до 24.00 час. в воскресенье";

Пункт m) изменить следующим образом:

"m) под "отдыхом" - любой непрерывный период, продолжительностью не менее часа, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем".

Исключить пункты u) и o).

Статья 2: Область применения

Пункт 2 b) изменить следующим образом:

"b) если Договаривающиеся стороны, по территории которых производятся перевозки, не договорились об обратном, настоящее Соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым:

1. транспортными средствами, которые используются для перевозки грузов и разрешенный максимальный вес которых, включая вес прицепов или полуприцепов, не превышает 3,5 тонны;
2. транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров и которые в силу своей конструкции и оборудования могут перевозить не более девяти человек, включая водителя, и предназначены для этой цели;
3. транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км;
4. транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 30 км в час;
5. транспортными средствами, которые используются вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службой и силами поддержания общественного порядка или которые находятся в их ведении;
6. транспортными средствами, которые используются службами канализации, защиты от наводнений, водо-, газо- и электроснабжения, для технического обслуживания и ремонта дорог, для сбора и удаления мусора, службами телеграфа и телефона, для перевозки почтовых отправок, службами радио и телевидения и для обнаружения радио- и телевизионных передатчиков и приемников;
7. транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций;
8. специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;
9. транспортными средствами, перевозящими цирковое или ярмарочное оборудование;
10. специальными аварийными транспортными средствами;
11. транспортными средствами, которые проходят дорожные испытания в целях совершенствования техники, ремонта или обслуживания, и новыми или переоборудованными транспортными средствами, которые еще не сданы в эксплуатацию;
12. транспортными средствами, которые используются для некоммерческих перевозок грузов для личного пользования;
13. транспортными средствами, которые используются для сбора молока на фермах и возвращения на фермы молочной тары и молочных продуктов, предназначенных для кормления животных".

Исключить подпункты с) и d) пункта 2.

Статья 3 - Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами

Текст данной статьи изменить следующим образом:

"Статья 3

Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами

1. Каждая Договаривающаяся сторона будет применять на своей территории к международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории государства, не являющегося Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, положения не менее строгие, чем те, которые предусмотрены в статьях 5, 6, 7, 8, 9 и 10 настоящего Соглашения.

2. В случае, когда транспортное средство зарегистрировано в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, каждая Договаривающаяся сторона может вместо контрольного устройства, отвечающего спецификациям, содержащимся в приложении к настоящему Соглашению, ограничиться требованием предъявить ежедневные регистрационные листки, заполненные водителем от руки".

Статья 4 - Общие принципы

Текст данной статьи изменить следующим образом:

"Статья 4

Общие принципы

Каждая Договаривающаяся сторона может применять более высокие минимальные или более низкие максимальные требования по сравнению с теми, которые указаны в статьях 5-8 включительно. Тем не менее положения настоящего Соглашения по-прежнему будут применяться к водителям, осуществляющим международные перевозки на транспортных средствах, зарегистрированных в другом государстве, являющемся или не являющемся Договаривающейся стороной".

Статья 5 - Условия, которым должны отвечать водители

Текст данной статьи заменить следующим текстом:

"Статья 5

Члены экипажа

1. Для водителей, занятых в перевозках грузов, установлен следующий минимальный возраст:

а) для водителей транспортных средств, включая, в случае необходимости, прицепы или полуприцепы, разрешенный максимальный вес которых не превышает 7,5 т, - не моложе 18 лет;

б) для водителей других транспортных средств:

- не моложе 21 года или
- не моложе 18 лет при условии, что эти лица имеют удостоверение о профессиональной пригодности, признаваемое одной из Договаривающихся сторон и подтверждающее окончание ими курсов подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов. Договаривающиеся стороны информируют друг друга о минимальном национальном уровне подготовки и других соответствующих условиях, касающихся водителей, занятых международной перевозкой грузов, в соответствии с настоящим Соглашением.

2. Водитель, занятый перевозкой пассажиров, должен быть не моложе 21 года.

Водитель, занятый перевозкой пассажиров по маршрутам в радиусе свыше 50 км от обычного места приписки транспортного средства, должен, кроме того, отвечать одному из следующих условий:

а) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 тонны;

б) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, которые предназначены для пассажирских перевозок по маршрутам в радиусе 50 км от обычного места приписки этих транспортных средств или других типов пассажирских перевозок, не подпадающих под действие настоящего Соглашения, при условии, что компетентный орган сочтет, что в течение этого времени он приобрел необходимый опыт;

с) у него должно быть удостоверение о профессиональной пригодности, которое признается одной из Договаривающихся сторон и которое подтверждает, что он окончил курсы подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров".

Статья 6 - Ежедневный отдых

Текст данной статьи заменить следующим текстом:

"Статья 6

Продолжительность управления

1. Продолжительность управления между любыми двумя периодами ежедневного отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха, именуемая ниже "ежедневная продолжительность управления", не должна превышать девяти часов. Она может быть увеличена дважды в течение любой одной недели до 10 часов.

После максимум шести ежедневных периодов управления водитель должен получить еженедельный период отдыха в соответствии с пунктом 3 статьи 8.

Еженедельный период отдыха может быть отложен до конца шестого дня, если общая продолжительность управления на протяжении шести дней не превышает максимального времени, соответствующего шести ежедневным периодам управления транспортным средством.

В случае международных пассажирских перевозок, за исключением перевозок на регулярных линиях, вместо термина "шести" и "шестого" во втором и третьем подпунктах используются соответственно термины "двенадцати" и "двенадцатого".

2. Общая продолжительность управления на протяжении любых двух недель не должна превышать девяносто часов".

Статья 6-бис - Перерыв ежедневного периода отдыха при смешанных перевозках

Текст данной статьи исключить.

Статья 7 - Ежедневная продолжительность управления, максимальная недельная и двухнедельная продолжительность управления

Текст данной статьи заменить следующим текстом:

"Статья 7

Перерывы

1. После управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв по крайней мере на сорок пять минут, если не наступает период отдыха.

2. Этот перерыв может быть заменен перерывами продолжительностью не менее пятнадцати минут каждый, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода таким образом, чтобы это соответствовало положениям пункта 1.

3. В течение этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы. Для целей настоящей статьи время ожидания и время, не используемое для управления и проведенное в движущемся транспортном средстве, на пароме или в поезде, не рассматривается в качестве "другой работы".

4. Перерывы, соблюдаемые на основании настоящей статьи, не могут рассматриваться в качестве ежедневных периодов отдыха".

Статья 8 - Максимальное время непрерывного управления

Текст данной статьи заменить следующим текстом:

"Статья 8

Продолжительность отдыха

1. В течение каждых двадцати четырех часов водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее одиннадцати часов, который может быть сокращен до минимум девяти часов непрерывного отдыха не более трех раз в течение любой одной недели при условии, что до конца следующей недели в качестве компенсации водителю предоставляется отдых эквивалентный продолжительности.

В те дни, когда продолжительность отдыха не сокращается в соответствии с первым подпунктом, он может быть разбит на два или три отдельных периода в течение двадцати четырех часов, один из которых должен составлять не менее восьми последовательных часов. В этом случае минимальная продолжительность отдыха увеличивается до двенадцати часов.

2. Если в течение каждых тридцати часов транспортным средством управляли по крайней мере два водителя, каждый водитель должен иметь период отдыха, продолжительностью не менее восьми последовательных часов.

3. В течение каждой недели один из периодов отдыха, упомянутых в пунктах 1 и 2, должен составлять в качестве еженедельного отдыха в общей сложности сорок пять последовательных часов. Этот период отдыха может быть сокращен до минимум тридцати шести последовательных часов, если он используется в обычном месте приписки транспортного средства или в месте приписки водителя, и до минимум двадцати четырех последовательных часов, если он используется в любом другом месте. Любое сокращение продолжительности отдыха должно быть компенсировано эквивалентным временем отдыха, если оно используется целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.

4. Еженедельный период отдыха, который начинается в течение одной недели и продолжается в течение следующей недели, может быть присоединен к одной из этих недель.

5. В случае пассажирских перевозок, к которым применяется четвертый абзац пункта 1 статьи 6, еженедельный период отдыха может быть перенесен на ту неделю, которая следует за неделей, за которую полагается этот отдых, и присоединен к еженедельному периоду отдыха этой второй недели.

6. Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение ежедневного и/или еженедельного периода отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее восьми часов и предоставляться по просьбе заинтересованного лица в месте стоянки транспортного средства или приписки водителя.

7. Ежедневный период отдыха может использоваться на транспортном средстве, если на нем имеется спальное место и это транспортное средство находится на стоянке.

8. В отступление от положений пункта 1 выше, в случае, если водитель, осуществляющий перевозку грузов или пассажиров, сопровождает транспортное средство, которое перевозится на пароме или поезде, ежедневный период отдыха может прерываться не более одного раза, если соблюдены следующие условия:

та часть ежедневного периода отдыха, которая проводится на суше, должна использоваться до или после той части ежедневного периода отдыха, которая проводится на борту парома или в поезде;

период между двумя промежутками ежедневного отдыха должен быть, по возможности, короче и ни в коем случае не может превышать одного часа до погрузки или после выгрузки, причем таможенные формальности должны быть включены в операции по погрузке или выгрузке;

в течение обоих промежутков отдыха водитель должен располагать спальным местом.

Ежедневный период отдыха, прерываемый таким образом, должен увеличиваться на два часа".

Статья 9 - Ежедневный отдых

Текст данной статьи исключить.

Статья 10 - Состав экипажа

Текст данной статьи исключить.

Статья 11 - Исключительные случаи

Изменить нумерацию и текст данной статьи следующим образом:

"Статья 9

Изыятия

Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений настоящего Соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве лиц, транспортного средства или находящегося на нем груза. Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листке контрольного устройства или в своей ведомости".

Статья 12 - Личная контрольная книжка

Текст данной статьи исключить.

Статья 15 - Переходные положения

Изменить нумерацию и текст данной статьи следующим образом:

"Статья 13

Переходные положения

Положения новой статьи 10 "Контрольное устройство" становятся обязательными для стран - Договаривающихся сторон настоящего Соглашения спустя три года после вступления в силу настоящих поправок. До этого срока продолжают применяться положения прежней статьи 12 "Личная контрольная книжка".

Изменить нумерацию статей 16-18 заключительных положений на 14-16, соответственно.

Статья 19

Изменить нумерацию этой статьи на 17 и изменить последнюю часть пункта 2 следующим образом:

"2. ...может в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения денонсировать настоящее Соглашение в отношении данной территории".

Статья 20

Изменить нумерацию этой статьи на 18.

Статья 21

Изменить нумерацию этой статьи на 19 и изменить первое предложение пункта 1 следующим образом:

"1. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящего Соглашения или при присоединении к нему заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2 и 3 статьи 18 настоящего Соглашения.

Статья 22

Изменить нумерацию этой статьи на 20 и изменить пункт 3 следующим образом:

"3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения".

Статья 23

Изменить нумерацию этой статьи на 21 и изменить последнюю часть пункта 1 следующим образом:

"1. ...указанные в пункте 1 статьи 14 настоящего соглашения".

Включить новую статью 22 следующего содержания:

"Статья 22

1. В добавления 1 и 2 к приложению к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.
2. По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны, любое ее предложение о внесении поправок в добавления 1 и 2 к приложению к настоящему Соглашению рассматривается Основной рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии.
3. В случае одобрения поправки большинством членов, присутствующих и участвующих в голосовании, и если такое большинство включает большинство присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку компетентным администрациям всех Договаривающихся сторон для ее принятия.
4. Поправка принимается, если в течение шестимесячного срока со дня уведомления менее одной трети компетентных администраций Договаривающихся сторон уведомляют Генерального секретаря о своем возращении против поправки.
5. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о любой принятой поправке, которая вступает в силу через три месяца со дня такого уведомления".

Статья 24

Изменить нумерацию и текст данной статьи следующим образом:

"Статья 23

Помимо уведомлений, предусмотренных в статьях 20 и 21 настоящего Соглашения, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения:

- a) о ратификациях и присоединениях в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения;
- b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения;
- c) о денонсациях в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения;

d) о прекращении настоящего Соглашения в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения;

e) об уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения;

f) о заявлениях и уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 19 настоящего Соглашения;

g) о вступлении в силу любой поправки в соответствии со статьей 21 настоящего Соглашения".

Статья 25

Изменить нумерацию этой статьи на 24.

Статья 26

Изменить нумерацию этой статьи на 25 и изменить последнюю часть текста следующим образом:

"...указанных в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения".

Приложение - Личная контрольная книжка

Текст данного приложения заменить следующим текстом:

"Приложение - Контрольное устройство

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ ТИПА

Статья 1

Заявки на официальное утверждение типа контрольного устройства или образца регистрационного листа с прилагаемыми к ним соответствующими спецификациями подаются изготовителем или его агентом одной из Договаривающихся сторон. Заявки в отношении какого-либо одного типа контрольного устройства или какого-либо одного образца регистрационного листа не могут подаваться более чем одной Договаривающейся стороне.

Статья 2

Договаривающаяся сторона предоставляет официальное утверждение любого типа контрольного устройства или любого образца регистрационного листа, которые соответствуют требованиям добавления 1 к настоящему приложению, при условии, что данная Договаривающаяся сторона может проверить соответствие серийных образцов официально утвержденному прототипу.

Любые изменения или добавления к официально утвержденному образцу должны быть предметом дополнительного официального утверждения типа, предоставляемого той Договаривающейся стороной, которая предоставила первоначальное официальное утверждение типа.

Статья 3

Договаривающиеся стороны выдают подателю заявки знак официального утверждения, который соответствует образцу, приведенному в добавлении 2, для каждого типа контрольного устройства или образца регистрационного листка, которые они официально утвердили в соответствии со статьей 2.

Статья 4

Компетентные органы Договаривающейся стороны, которой была представлена заявка на официальное утверждение, должны в отношении каждого типа контрольного устройства или образца регистрационного листка, который они официально утверждают или отказываются утвердить, либо направить в течение одного месяца органам других Договаривающихся сторон копию свидетельства официального утверждения с приложениями к нему копиями соответствующих спецификаций, либо, в соответствующем случае, уведомить эти органы об отказе в официальном утверждении; в случаях отказа они должны сообщить причины своего решения.

Статья 5

1. Если Договаривающаяся сторона, которая предоставила официальное утверждение типа в соответствии со статьей 2, признает, что определенное контрольное устройство или регистрационные листки с нанесенным на них знаком официального утверждения, который она выдала, не соответствуют тому прототипу, в отношении которого она предоставила официальное утверждение, она должна принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы серийные образцы соответствовали официально утвержденному прототипу. При необходимости принятые меры могут включать отмену официального утверждения типа.
2. Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение типа, отменяет такое официальное утверждение, если контрольное устройство или регистрационный листок, которые были официально утверждены, не соответствуют положениям настоящего приложения или добавлений к нему или если в ходе эксплуатации обнаруживается, что они имеют какой-либо общий дефект, который делает их непригодными для той цели, для которой они предназначены.
3. Если Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение типа, уведомляется другой Договаривающейся стороной о каком-либо из случаев, упомянутых в пунктах 1 и 2, она должна после консультации с этой последней Договаривающейся стороной также предпринять меры, изложенные в этих пунктах, при условии соблюдения положений пункта 5.

4. Если Договаривающаяся сторона констатирует наличие одного из случаев, упомянутых в пункте 2, она может запретить до последующего уведомления продажу или использование контрольного устройства или регистрационных листов. Это положение распространяется и на случаи, упомянутые в пункте 1, в отношении контрольного устройства или регистрационных листов, которые были освобождены от первоначальной проверки, если завод-изготовитель после соответствующего предупреждения не приводит устройство в соответствие с официально утвержденным образцом или с требованиями настоящего приложения.

В любом случае компетентные органы Договаривающихся сторон должны уведомить друг друга в течение одного месяца о любой отмене официального утверждения типа или о любых других мерах, принятых в соответствии с пунктами 1, 2 и 3, и должны указывать причины таких действий.

5. Если Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение типа, оспаривает наличие случаев, которые указаны в пунктах 1 или 2 и о которых она была уведомлена, заинтересованные Договаривающиеся стороны должны принять все меры в целях урегулирования данного спора.

Статья 6

1. Податель заявки на официальное утверждение типа образца регистрационного листка должен указать на своей заявке тип или типы контрольного устройства, на которых предусматривается использовать данный листок, и предоставить соответствующее оборудование такого типа или таких типов в целях апробирования данного листка.

2. Компетентные органы каждой Договаривающейся стороны должны указать в свидетельстве официального утверждения образца регистрационного листка тип или типы контрольного устройства, на котором или которых этот образец листка может быть использован.

Статья 7

Договаривающиеся стороны не могут отказывать в регистрации какого-либо транспортного средства, оборудованного контрольным устройством, или запрещать ввод в эксплуатацию или использование такого транспортного средства по какой-либо из причин, связанных с тем, что данное транспортное средство оборудовано таким устройством, если на устройство нанесен знак официального утверждения, указанный в статье 3, и табличка с данными об установке, указанная в статье 9.

Статья 8

Все принятые в соответствии с положениями настоящего приложения решения об отказе в официальном утверждении типа контрольного устройства или образца регистрационного листка или об отмене такого официального утверждения должны быть детально обоснованы. Такое решение должно быть доведено до сведения заинтересованной стороны, которая одновременно должна быть проинформирована об имеющихся у нее средствах правовой защиты, предусмотренной законодательством данной Договаривающейся стороны, а также о периоде времени, в течение которого она может воспользоваться такими средствами правовой защиты.

II. УСТАНОВКА И ИНСПЕКЦИЯ

Статья 9

1. Контрольное устройство может быть установлено или подвергнуто ремонту механиками или мастерскими, которые утверждаются компетентными органами Договаривающихся сторон для этой цели после того, как последние, если они того пожелают, ознакомятся с мнениями заинтересованных заводов-изготовителей.
2. Утвержденный механик или мастерская должны наносить особый знак на налагаемые ими пломбы. Компетентные органы каждой Договаривающейся стороны должны вести регистрационный журнал используемых знаков.
3. Компетентные органы Договаривающихся сторон должны направлять друг другу свои списки утвержденных механиков или мастерских, а также копии используемых знаков.
4. Для целей подтверждения того, что установка контрольного устройства была произведена в соответствии с требованиями настоящего приложения, должна устанавливаться табличка с данными об установке, предусмотренная в добавлении 1.

III. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ

Статья 10

Работодатель и водители несут ответственность за обеспечение надлежащего функционирования устройства.

Статья 11

1. Водители не должны использовать загрязненные или поврежденные регистрационные листки. В этом отношении листки должны быть надлежащим образом защищены.

В случае повреждения листка с внесенными в него записями водители должны прикладывать поврежденный листок к дополнительному листку, используемому для его замены.

2. Водители должны использовать регистрационные листки каждый день, в течение которого они управляли транспортным средством, начиная с момента его принятия. Регистрационный листок не должен изыматься до конца ежедневного периода работы, если нет официального разрешения на его изъятие. Регистрационный листок не может быть использован на период продолжительнее того, для которого он предназначен.

Если в результате нахождения вне транспортного средства водитель не может использовать устройство, установленное на транспортном средстве, то периоды времени должны быть занесены в листок либо от руки, либо путем автоматического регистрирования, либо другими способами, отчетливо и без загрязнения листка.

3. продолжительности управления;
4. других периодов работы или нахождения на рабочем месте;
5. перерывов в работе и ежедневных периодов отдыха;
6. вскрытия корпуса, содержащего регистрационный листок;
7. для электронного контрольного устройства, представляющего собой устройство, которое функционирует на основе передачи электрических сигналов с датчиков расстояния и скорости, - любого перерыва, продолжительность которого превышает 100 миллисекунд в электрическом питании регистрирующего оборудования (за исключением освещения), в электрическом питании датчиков расстояния и скорости, а также любого перерыва в подаче сигнала на датчик расстояния и скорости.

На транспортных средствах, используемых двумя водителями, контрольное устройство должно обеспечивать регистрацию одновременно, но четко и на двух отдельных листках данных по периодам, указанным в пунктах 3, 4 и 5.

III. ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ КОНТРОЛЬНОГО УСТРОЙСТВА

A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Контрольное устройство должно включать:
 - a) Визуальные приборы, показывающие:
 - пройденное расстояние (счетчик расстояния);
 - скорость (спидометр);
 - время (часы).
 - b) Регистрирующие приборы, в том числе:
 - прибор, регистрирующий пройденное расстояние;
 - прибор, регистрирующий скорость;
 - один или несколько приборов, которые регистрируют время и которые соответствуют требованиям, изложенным в пункте 4 части C главы III.
 - c) Пишущее устройство, отдельно регистрирующее в регистрационном листке:
 - каждое вскрытие корпуса, содержащего этот листок;

для электронного контрольного устройства, определенного в пункте 7 главы II, - любой перерыв, продолжительность которого превышает 100 миллисекунд в электрическом питании контрольного устройства (за исключением освещения) до повторного включения источника электрического питания;

для электронного контрольного устройства, определенного в пункте 7 главы II, - любой перерыв, продолжительность которого превышает 100 миллисекунд, в электрическом питании датчика расстояния и скорости, и любой перерыв в подаче сигнала на датчик расстояния и скорости.

2. Любое включение в оборудование каких-либо устройств в дополнение к перечисленным выше не должно создавать помех для надлежащего функционирования обязательных устройств или для считки их показаний.

Контрольное устройство должно представляться на официальное утверждение полностью укомплектованным любыми подобными дополнительными устройствами.

3. Материалы

а) Все составные части контрольного устройства должны быть изготовлены из материалов, обладающих достаточной устойчивостью и механической прочностью, а также стабильными электрическими и магнитными характеристиками.

б) Любое изменение в составной части контрольного устройства или в характере материалов, используемых для ее производства, должно до его внедрения в производство быть представлено на официальное утверждение тому органу, который предоставил официальное утверждение типа в отношении контрольного устройства.

4. Измерение пройденного расстояния

Пройденное расстояние может быть измерено и зарегистрировано либо:

при движении вперед и движении задним ходом, либо

при движении только вперед.

Любая регистрация движения задним ходом ни в коем случае не должна отрицательно влиять на четкость и точность других регистрируемых данных.

5. Измерение скорости

а) Диапазон измерения скорости должен соответствовать положениям, указанным в свидетельстве официального утверждения типа.

б) Собственная частота и демпфирование измерительного прибора должны быть таковыми, чтобы приборы, показывающие и регистрирующие скорость, могли в рамках диапазона измерения реагировать на изменения ускорения до 2 м/сек^2 в пределах допустимых погрешностей.

6. Измерение времени (часы)

a) Орган управления механизма запуска часов должен быть расположен внутри корпуса, содержащего регистрационный листок; каждое вскрытие этого корпуса должно автоматически регистрироваться на регистрационном листке.

b) Если механизм движения регистрационного листка вперед контролируется часами, то период, в течение которого эти часы идут правильно после полного завода, должен по крайней мере на 10% превышать период регистрирования, соответствующий максимальному запасу листков, содержащемуся в оборудовании.

7. Освещение и защита

a) Визуальные приборы контрольного устройства должны быть оборудованы соответствующими неослепляющими приборами освещения.

b) Для целей обеспечения нормальных условий использования все внутренние части контрольного устройства должны быть защищены от попадания влаги и пыли. Кроме того, они должны быть защищены от несанкционированного вскрытия путем использования корпусов, которые можно опечатывать.

В. ВИЗУАЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ

1. Индикатор пройденного расстояния (счетчи расстояния)

a) Минимальная цена деления шкалы контрольного устройства, показывающего пройденное расстояние, должна составлять 0,1 километра. Цифры, показывающие гектометры, должны быть четко отличимы от цифр, показывающих целые километры.

b) Цифры на шкале счетчика расстояния должны быть четко различимы, и их размер по высоте должен составлять не менее 4 мм для обеспечения их легкой считки.

c) Счетчик расстояния должен регистрировать не менее 99 999,9 километра пробега.

2. Индикаторы скорости (спидометр)

a) В рамках диапазона измерения шкала скорости должна быть равномерно градуирована на деления по 1, 2, 5 или 10 километров в час. Цена деления шкалы скорости (расстояние между двумя соседними делениями) не должна превышать 10% от максимальной скорости, указанной на шкале.

b) Участок шкалы, выходящий за пределы диапазона измерения, цифрами может не отмечаться.

c) Длина каждого промежутка шкалы, соответствующего разнице скорости в 10 километров в час, должна быть не менее 10 миллиметров.

d) На индикаторе стрелочного типа расстояние между стрелкой и циферблатом контрольного устройства не должно превышать 3 миллиметра.

3. Индикатор времени (часы)

Индикатор времени должен быть видимым снаружи контрольного устройства и должен обеспечивать четкую, устойчивую и недвусмысленную считку его показаний.

С. РЕГИСТРИРУЮЩИЕ ПРИБОРЫ

1. Общие положения

a) На всем оборудовании, независимо от формы регистрационного листка (лента или диск), должен быть нанесен знак, обеспечивающий правильную установку регистрационного листка, с тем чтобы время, показываемое часами, и отметка времени на листке совпадали.

b) Механизм, обеспечивающий подачу регистрационного листка, должен быть таким, чтобы последний двигался равномерно и мог быть без труда установлен и извлечен.

c) Для регистрационных листков в форме диска устройство, обеспечивающее движение вперед, должно контролироваться часовым механизмом. В этом случае круговое движение листка должно быть непрерывным и равномерным, с минимальной скоростью 7 миллиметров в час, измеряемой по внутреннему краю кольца, обозначающего границу зоны записи скорости.

В оборудовании ленточного типа, где устройство, обеспечивающее движение листков вперед, контролируется часовым механизмом, скорость прямолинейного движения вперед должна быть не менее 10 миллиметров в час.

d) Регистрация пройденного расстояния, скорости транспортного средства и любого вскрытия корпуса, содержащего регистрационный листок или листки, должна быть автоматической.

2. Регистрация пройденного расстояния

a) Каждый километр пройденного расстояния должен быть отражен на записи в виде отклонения по крайней мере на один миллиметр в соответствующей системе координат.

b) Даже на скоростях, приближающихся к верхнему пределу диапазона измерения, регистрация расстояний должна оставаться четкой.

3. Регистрация скорости

a) Независимо от формы регистрационного листка, перо самописца, регистрирующего скорость, должно обычно двигаться по прямой линии и под прямым углом по отношению к направлению движения регистрационного листка.

2. Табличка описания должна быть наглухо закреплена на устройстве и должна иметь следующую маркировку, которая должна быть видимой при установке контрольного устройства:

название и адрес завода-изготовителя оборудования;

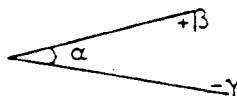
номер, присвоенный заводом-изготовителем, и год изготовления;

знак официального утверждения типа контрольного устройства;

постоянная оборудования в форме "k = ... об./км" или
k = ... имп./км";

факультативно: диапазон измерения скорости в форме, указанной в пункте 1;

если влияние чувствительности прибора к углу наклона на регистрируемые данные, поступающие с оборудования, может выходить за пределы допустимых отклонений, допустимый угол, выраженный следующим образом:



где α - угол, измеренный при горизонтальном положении лицевой части (обращенной вверх) оборудования, для которого калибруется прибор, а β и γ являются, соответственно, максимальными допустимыми верхним и нижним отклонениями от угла калибрования α .

F. МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЕ ОТКЛОНЕНИЯ (ВИЗУАЛЬНЫЕ И РЕГИСТРИРУЮЩИЕ ПРИБОРЫ)

1. На испытательном стенде перед установкой:

a) пройденное расстояние:

на 1% больше или меньше реального расстояния, если это расстояние составляет не менее одного километра;

b) скорость:

на 3 км/ч больше или меньше реальной скорости;

c) время:

± две минуты в день и максимум 10 минут за семь дней в случаях, если продолжительность времени хода часов после их повторной заводки не меньше этого периода.

2. После установки:

a) пройденное расстояние:

на 2% больше или меньше реального расстояния, если это расстояние составляет не менее одного километра;

b) скорость:

на 4 км/ч больше или меньше реальной скорости;

c) время:

± две минуты в день или
±10 минут за семь дней.

3. В эксплуатации:

a) пройденное расстояние:

на 4% больше или меньше реального расстояния, если это расстояние составляет не менее одного километра;

b) скорость:

на 6 км/ч больше или меньше реальной скорости;

c) время:

± две минуты в день или
±10 минут за семь дней.

4. Максимально допустимые отклонения, указанные в пунктах 1, 2 и 3, действительны для температур в диапазоне 0°-40°C, причем температура измеряется в непосредственной близости от оборудования.

5. Измерение максимально допустимых отклонений, изложенных в пунктах 2 и 3, должно производиться в условиях, указанных в главе VI.

IV. РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЛИСТКИ

A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Регистрационные листки должны быть такими, чтобы они не затрудняли нормальное функционирование прибора и чтобы содержащиеся на них записи были нестираемыми, легко читаемыми и четкими.

Регистрационные листки должны сохранять свои размеры и все занесенные на них записи при нормальных условиях влажности и температуры.

Кроме того, каждый член экипажа должен иметь возможность заносить на листки без их повреждения и ухудшения четкости записей следующую информацию:

- a) в начале использования листка: свои фамилию и имя;
- b) дату и место начала использования листка и дату и место завершения их использования;
- c) регистрационный номер каждого транспортного средства, для работы на котором он назначен, как в начале первой поездки, зарегистрированной на листке, так и впоследствии, в случае смены транспортного средства в ходе использования листка;
- d) показания одометра:
в начале первой поездки, зарегистрированной на листке;
в конце последней поездки, зарегистрированной на листке;
в случае смены транспортного средства в течение рабочего дня (показание по транспортному средству, для работы на котором он был назначен, и показание по транспортному средству, для работы на котором он будет назначен);
- e) время каждой смены транспортного средства.

При нормальных условиях хранения записи должны сохранять свою четкость по крайней мере в течение одного года.

2. Минимальная возможная продолжительность записи на листках, независимо от их формы, должна составлять 24 часа.

Если соединяются несколько дисков для повышения непрерывной возможной продолжительности записи, которая может быть обеспечена без вмешательства персонала, соединения между различными дисками должны осуществляться таким образом, чтобы не было перерывов в записи или ее наложений в момент перехода с одного диска на другой.

В. ЗОНЫ ЗАПИСИ И ИХ ГРАДУИРОВАНИЕ

1. Регистрационные листки должны иметь следующие зоны записи:

зона, предназначенная исключительно для данных, касающихся скорости;

зона, предназначенная исключительно для данных, касающихся пройденного расстояния;

одна или несколько зон для данных, касающихся времени управления, других периодов работы и нахождения на рабочем месте, перерывов в работе и периодов отдыха водителей.

2. Зона записи скорости должна быть разбита на деления по 20 километров в час или менее. Скорость, соответствующая каждому делению на шкале, должна быть указана в цифровом выражении против каждого деления. Знак "км/ч" должен быть проставлен в этой зоне по крайней мере один раз. Последнее деление шкалы должно совпадать с верхним пределом диапазона измерения.

3. Зона записи пройденного расстояния должна быть расположена таким образом, чтобы можно было легко снимать показания количества пройденных километров.

4. Зона или зоны, предназначенные для записи периодов, указанных в пункте 1, должны содержать такие знаки, которые позволяют четко определять различные периоды времени.

С. ИНФОРМАЦИЯ, КОТОРАЯ ДОЛЖНА ЗАНОСИТЬСЯ НА РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЛИСТКИ

Каждый листок должен содержать следующую информацию в печатной форме:

название и адрес или фирменное название завода-изготовителя;

знак официального утверждения образца листка;

знак официального утверждения типа или типов контрольных устройств, на которых может использоваться данный листок

верхний предел диапазона измерения скорости, указанный в километрах в час.

В рамках минимальных дополнительных требований на каждый листок должна наноситься в печатной форме шкала времени, градуированная таким образом, чтобы показания времени можно было снимать непосредственно с интервалами по 15 минут, а определение любого пятиминутного интервала не вызывало трудностей.

Д. СВОБОДНОЕ МЕСТО ДЛЯ ЗАПИСЕЙ, ВПИСЫВАЕМЫХ ОТ РУКИ

На листках должно иметься такое свободное пространство, чтобы водители могли вписать, как минимум, следующие данные:

фамилию и имя водителя;

дату и место начала использования листка и дату и место завершения его использования;

регистрационный номер или номера транспортного средства или транспортных средств, для работы на которых назначается водитель в период использования листка;

показания одометра транспортного средства или транспортных средств, для работы на которых назначается водитель в период использования листка;

время любой смены транспортных средств.

V. УСТАНОВКА КОНТРОЛЬНОГО УСТРОЙСТВА

A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Контрольное устройство должно быть установлено на транспортном средстве таким образом, чтобы водитель мог со своего места наблюдать за показаниями спидометра, счетчика расстояния и часов и чтобы при этом все части этих приборов, включая приводные элементы, были защищены от случайной поломки.

2. Необходимо, чтобы постоянная контрольного устройства могла быть приведена в соответствие с характеристическим коэффициентом транспортного средства при помощи надлежащего приспособления, так называемого адаптора.

Транспортные средства с двумя или более передаточными числами заднего моста должны быть оборудованы переключающим устройством, которое автоматически приводит эти различные передаточные числа в соответствие с передаточным числом контрольного устройства, которое было установлено на данном транспортном средстве.

3. После проверки контрольного устройства, проводимой после его установки, на транспортном средстве рядом с устройством или на самом устройстве крепится табличка с данными об установке таким образом, чтобы ее было хорошо видно. После каждого осмотра, который проводится утвержденным механиком или мастерской, когда требуется изменение самой установки, на месте предыдущей таблички должна быть установлена новая табличка.

На табличке должны быть указаны по крайней мере следующие данные:

фамилия/название, адрес или фирменное название утвержденного механика или мастерской;

характеристический коэффициент транспортного средства в форме " $w = \dots \text{об./км}$ " или " $w = \dots \text{кмп./км}$ ";

эффективная окружность шин колес в форме " $l = \dots \text{мм}$ ";

даты определения характеристического коэффициента транспортного средства и измерения эффективной окружности шин колес.

B. НАЛОЖЕНИЕ ПЛОМБ

Пломбы накладываются на следующие части:

a) табличка с данными об установке за исключением тех случаев, когда она установлена таким образом, что ее нельзя снять без уничтожения указанной на ней маркировки;

b) два конца соединения между самим контрольным устройством и транспортным средством;

- c) непосредственно адаптор и участок его включения в цепь;
- d) переключающий механизм для транспортных средств с двумя или более передаточными числами ведущего моста;
- e) участки, соединяющие адаптор и переключающий механизм с остальной частью контрольного устройства;
- f) корпуса, оговоренные в пункте 7 b) части А главы III.

В особых случаях в ходе официального утверждения типа контрольного устройства может требоваться установка дополнительных пломб, в этом случае в свидетельстве официального утверждения должна производиться запись об установке этих пломб.

В чрезвычайных случаях могут быть сняты только те пломбы, которые указаны в подпунктах b), c) и e); в каждом отдельном случае нарушение этих пломб должно составляться и представляться компетентному органу письменное заявление, в котором указываются причины такого действия.

VI. ПРОВЕРКИ И ИНСПЕКЦИИ

Договаривающаяся сторона означает органы, которые проводят проверки и инспекции.

1. Утверждение новых или восстановленных приборов

Каждое отдельное новое или восстановленное устройство должно быть освидетельствовано с точки зрения правильности его функционирования и точности его показаний и записей в пределах, изложенных в пункте 1 части F главы III, путем наложения пломб в соответствии с пунктом f) части B главы V.

С этой целью Договаривающаяся сторона может оговаривать первоначальную проверку, состоящую из проверки и подтверждения соответствия нового или восстановленного устройства, официально утвержденному образцу и/или требованиям настоящего приложения и добавлений к нему, или может делегировать полномочия по освидетельствованию заводам-изготовителям или их официально уполномоченным агентам.

2. Установка

После монтажа на транспортном средстве контрольное устройство и вся установка должны соответствовать положениям, касающимся максимально допустимых отклонений, которые изложены в пункте 2, части F главы III.

Инспекционные испытания должны проводиться утвержденным механиком или мастерской под их ответственность.

3. Периодические инспекции

а) Периодические инспекции контрольного устройства, установленного на транспортных средствах, должны проводиться не реже одного раза в два года, они могут проводиться одновременно с испытаниями транспортных средств на пригодность к эксплуатации на дорогах.

Эти инспекции должны включать следующие проверки:

правильность работы контрольного устройства;

наличие на контрольном устройстве знака официального утверждения типа;

наличие таблички с данными;

целостность пломб на контрольном устройстве и на других частях;

фактическая окружность шин.

б) Инспекция в целях проверки соблюдения положения пункта 3 части F главы III о максимально допустимых отклонениях в ходе эксплуатации должна проводиться не реже одного раза в шесть лет, хотя каждая Договаривающаяся сторона может установить более короткие интервалы для проведения таких инспекций транспортных средств, зарегистрированных на ее территории. В ходе таких инспекций должна проводиться замена таблички с данными об установке.

4. Измерение погрешностей

Измерение погрешностей при установке или в ходе эксплуатации должно проводиться при следующих условиях, которые должны рассматриваться как стандартные условия испытаний:

транспортное средство в снаряженном состоянии без груза;

давление в шинах соответствует инструкциям завода-изготовителя;

износ шин в пределах, разрешенных законодательством;

движение транспортного средства: транспортное средство, приводимое в движение собственным двигателем, должно двигаться прямолинейно по ровной поверхности со скоростью 50 ± 5 км/ч; испытание может также проводиться на соответствующем испытательном стенде при условии обеспечения аналогичной точности.

Приложение - Добавление 2

ЗНАК И СВИДЕТЕЛЬСТВО ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

I. ЗНАК ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

1. Знак официального утверждения состоит из:

прямоугольника, в котором проставлена буква "Е", за которой следует указанный ниже общепринятый отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение:

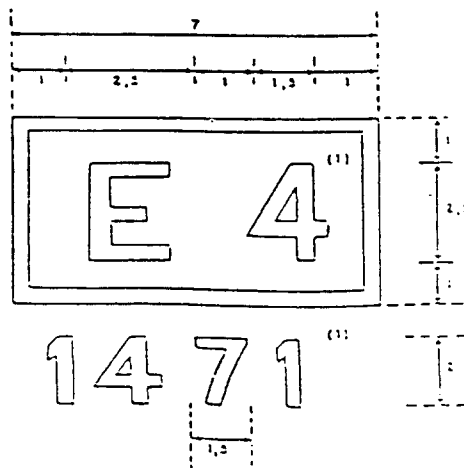
Норвегия - 1	Германия - 8	Соединенное
Испания - 2	Чешская и	Королевство - 14
Швеция - 3	Словацкая	Франция - 15
Португалия - 4	Федеративная	Союз Советских
Греция - 5	Республика - 9	Социалистических
Югославия - 6	Бельгия - 10	Республик - 16
Австрия - 7	Дания - 11	Италия - 17
	Люксембург - 12	Ирландия - 18
	Нидерланды - 13	

Последующие порядковые номера будут присваиваться другим странам в хронологическом порядке ратификации или Европейского соглашения, касающегося работ экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки или в порядке их присоединения к этому Соглашению; и

номера официального утверждения, соответствующего номеру свидетельства официального утверждения, который присваивается прототипу контрольного устройства или регистрационного листка, и располагаемого в любой точке в непосредственной близости от этого прямоугольника.

2. Знак официального утверждения проставляется на табличке описания каждого контрольного устройства и каждого регистрационного листка. Он должен быть нестираемым и всегда оставаться четким.

3. Размеры знака официального утверждения, показанные ниже, выражены в миллиметрах, эти размеры являются минимальными. Соотношения между размерами должны сохраняться.



1/ Данные цифры приведены исключительно в качестве примера.

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение, выдает стороне, подавшей заявку, свидетельство официального утверждения, образец которого приведен ниже. При сообщении другим Договаривающимся сторонам о предоставлении или, в соответствующих случаях, отмене официальных утверждений Договаривающаяся сторона должна использовать копии этого свидетельства.

СВИДЕТЕЛЬСТВО ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Название компетентной администрации

Уведомление, касающееся*:

официального утверждения типа контрольного устройства
отмены официального утверждения типа контрольного устройства
официального утверждения образца регистрационного листка
отмены официального утверждения регистрационного листка

.....
Официальное утверждение №

1. Торговый знак или название
2. Название типа или образца
3. Название завода-изготовителя
4. Адрес завода-изготовителя
-
5. Представлено на официальное утверждение (дата)
6. Испытано (место)
7. Дата и номер протокола испытания
8. Дата официального утверждения
9. Дата отмены официального утверждения
10. Тип или типы контрольного устройства, для эксплуатации на котором(которых) предназначен листок
-
11. Место
12. Дата
13. Прилагаемые описательные документы

14. Примечания

.....
(Подпись)

* Ненужное вычеркнуть".

Document

12

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

ПРЕАМБУЛА

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА,

ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЯ СВОЮ УБЕЖДЕННОСТЬ в том, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли, сокращая или устраняя правовые препятствия в международной торговле, особенно препятствия, влияющие на развивающиеся страны, в значительной степени содействовали бы всеобщему экономическому сотрудничеству между всеми государствами на основе равенства, справедливости и общих интересов, делу ликвидации дискриминации в международной торговле и, таким образом, благосостоянию всех народов,

УЧИТЫВАЯ проблемы, создаваемые неопределенностью в отношении правового режима, применимого к грузам в процессе международной перевозки, когда такие грузы не находятся ни в ведении перевозчиков, ни в ведении владельцев грузов, а находятся в ведении операторов транспортных терминалов в международной торговле;

НАМЕРЕВАЯСЬ облегчить движение грузов посредством принятия унифицированных норм, касающихся ответственности за утрату, повреждение или задержку в передаче таких грузов, когда они находятся в ведении операторов транспортных терминалов и не охвачены законами о перевозке, основанными на конвенциях, применимых к различным видам транспорта,

СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

Статья 1

Определения

В настоящей Конвенции:

а) "Оператор транспортного терминала" (ниже именуемый "оператором") означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять в свое ведение груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг в отношении этого груза в районе, который оно контролирует либо который оно имеет право посещать или использовать. Однако лицо не будет считаться оператором в том случае, если оно является перевозчиком в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку;

б) В тех случаях, когда товары объединены в контейнере, на паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они не предоставлены оператором;

с) "Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой место отправления и место назначения идентифицируются как находящиеся в двух различных государствах на момент, когда оператор принимает груз в свое ведение;

d) "Транспортные услуги" включают такие услуги, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка и увязка;

e) "Уведомление" означает уведомление, сделанное в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации;

f) "Запрос" означает запрос, сделанный в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации.

Статья 2

Сфера применения

1) Настоящая Конвенция применяется к транспортным услугам, предоставляемым в отношении груза, который является объектом международной перевозки:

a) когда транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в Государстве-стороне, или

b) когда транспортные услуги предоставляются в Государстве-стороне, или

c) когда в соответствии с нормами частного международного права транспортные услуги регулируются законом Государства-стороны.

2) Если оператор имеет более одного коммерческого предприятия, его коммерческим предприятием считается то, которое имеет наиболее тесную связь с транспортными услугами в целом.

3) Если оператор не имеет коммерческого предприятия, принимается во внимание его постоянное местожительство.

Статья 3

Период ответственности

Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его.

Статья 4

Выдача документа

1) Оператор может, и по просьбе заказчика должен, в разумный срок, по своему выбору, либо:

a) удостоверить получение им груза путем подписания и датирования представленного заказчиком документа, идентифицирующего груз, либо

b) выдать подписанный документ, идентифицирующий груз, удостоверяющий факт и дату получения им груза и указывающий состояние и количество груза в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.

2) Когда оператор не совершает действий, предусмотренных в подпункте (a) или в подпункте (b) пункта 1, то считается, что он получил груз во внешнем хорошем состоянии, если он не докажет иного. Подобная презумпция не применима, когда услуги, предоставляемые оператором, ограничиваются прямым перемещением груза между транспортными средствами.

3) Документ, указанный в пункте 1, может выдаваться в любой форме, при которой сохраняется содержащаяся в нем информация. В тех случаях, когда заказчик и оператор договорились использовать электронные средства связи, документ, указанный в пункте 1, может заменяться эквивалентным сообщением по системе электронного обмена данными.

4) Подпись, указанная в пункте 1, означает собственноручную подпись либо ее факсимиле или иное эквивалентное удостоверение аутентичности с помощью других средств.

Статья 5

Основания ответственности

1) Оператор несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в передаче груза, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в пределах периода ответственности оператора за груз, как это определено в статье 3, если только оператор не докажет, что он, его служащие или агенты либо другие лица, услуги которых он использует для предоставления транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2) В тех случаях, когда непринятие оператором, его служащими или агентами либо другими лицами, услуги которых оператор использует для предоставления транспортных услуг, мер, указанных в пункте 1, сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки, оператор несет ответственность лишь в той степени, в какой ущерб, являющийся результатом такой утраты, повреждения или задержки, обусловлен непринятием этих мер, при условии, что оператор докажет размер ущерба, который не обусловлен непринятием этих мер.

3) Задержка в передаче груза имеет место, если оператором груз не передается или не предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах разумного срока после получения запроса на груз от такого лица.

4) Если оператором груз не передается или не предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять его, в течение 30 календарных дней после даты, прямо определенной соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в течение 30 календарных дней после получения запроса на груз от такого лица, лицо, уполномоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным.

Статья 6

Пределы ответственности

1) а) Ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей 8,33 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

б) Однако, если груз передается оператору сразу же после перевозки морем или по внутренним водным путям либо если груз передается или должен передаваться им для такой перевозки, ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с

положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. Для целей настоящего пункта перевозка морем или по внутренним водным путям включает вывоз и доставку грузов в границах порта.

с) Когда утрата или повреждение части груза влияет на стоимость другой части груза, то при определении предела ответственности должен приниматься во внимание общий вес утраченного или поврежденного груза и груза, на стоимость которого оказано влияние.

2) Ответственность оператора за задержку в передаче груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной вознаграждению, подлежащему уплате оператору за его услуги в отношении задержанного груза, но не превышающей размеры такого вознаграждения в отношении партии, частью которой является данный груз.

3) Ни в коем случае совокупная ответственность оператора на основании обоих пунктов 1 и 2 не должна превышать ограничения, которое было бы установлено согласно пункту 1 за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

4) Оператор может согласиться с пределами ответственности, превышающими те, которые предусмотрены в пунктах 1, 2 и 3.

Статья 7

Применение в отношении внедоговорных требований

1) Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к оператору по поводу утраты или повреждения груза, равно как и по поводу задержки в передаче груза, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

2) Если такой иск предъявлен к служащему или агенту оператора либо другому лицу, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, такой служащий, агент или лицо, доказав, что его действия находились в пределах его служебных обязанностей или функций, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе сослаться сам оператор.

3) За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с оператора и любого служащего, агента или лица, упомянутых в предыдущем пункте, не должны превышать в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8

Утрата права на ограничение ответственности

1) Оператор не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения самого оператора, его служащих или агентов, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

2) Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент оператора либо другое лицо, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения такого служащего, агента или лица, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Статья 9

Специальные правила об опасном грузе

Если опасный груз передается оператору без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любым законом или предписанием, касающимися опасных грузов и применимыми в стране, где передается груз, и если в момент принятия им груза в свое ведение оператор иным образом не осведомлен об опасном характере груза, он имеет право:

а) принять все меры предосторожности, которые могут потребовать обстоятельства, в том числе, если груз представит непосредственную опасность для любого лица или имущества, уничтожить груз, обезвредить его или распорядиться им с помощью иных правомерных средств без уплаты компенсации за повреждение или уничтожение груза в результате таких мер предосторожности, и

б) получить возмещение за все расходы, понесенные им в связи с принятием мер, указанных в подпункте (а), от лица, не выполнившего любое обязательство на основании такого применимого закона или предписания проинформировать его об опасном характере груза.

Статья 10

Обеспечительные права в отношении грузов

1) Оператор имеет право удерживать груз в связи с издержками и требованиями, возникшими в связи с транспортными услугами, предоставленными им в отношении груза как в пределах периода его ответственности за груз, так и впоследствии. Однако ничто в настоящей Конвенции не влияет на действительность в соответствии с применимым законом любых договорных условий, расширяющих обеспечительное право оператора в отношении груза.

2) Оператор не имеет права удерживать груз, если предоставлена достаточная гарантия относительно суммы требования или если эквивалентная сумма депонирована у взаимно одобренной третьей стороны или в официальном учреждении государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие.

3) Для получения суммы, необходимой для удовлетворения своего требования, оператор имеет право, в пределах, допускаемых законом государства, где находится груз, продать, полностью или частично, груз, в отношении которого он использовал право удержания, предусмотренное в настоящей статье. Это право продажи не применяется к контейнерам, паллетам или подобным приспособлениям для транспортировки или упаковки, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или грузоотправителем, и на которых четко обозначено наименование владельца, кроме случаев, когда требования оператора касаются стоимости ремонта или усовершенствования контейнеров, паллетов или подобных приспособлений для транспортировки или упаковки.

4) Прежде чем осуществлять любое право продажи груза, оператор должен предпринять разумные усилия, с тем чтобы уведомить владельца груза, лицо, от которого оператор получил его, и лицо, уполномоченное принять груз от оператора, о намеченной продаже. Оператор обязан должным образом отчитаться относительно остатка поступлений от продажи сверх сумм, причитающихся оператору, и разумных расходов, связанных с продажей. Право продажи должно осуществляться во всех других отношениях в соответствии с законом государства, где находится груз.

Статья 11

Уведомление об утрате, повреждении или задержке

- 1) Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано оператору не позднее третьего рабочего дня, следующего за днем, когда оператор передал груз лицу, уполномоченному принять его, такая передача является доказательством prima facie передачи оператором груза в соответствии с описанием в документе, выданном оператором согласно пункту 1(b) статьи 4, или, если такой документ не был выдан, в хорошем состоянии.
- 2) Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 применяются соответственно, если уведомление не сделано оператору в течение 15 календарных дней после дня, когда груз достиг конечного получателя, но ни в коем случае не позднее 60 календарных дней после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.
- 3) Если оператор участвовал в осмотре или проверке груза при его передаче лицу, уполномоченному принять груз, нет необходимости в уведомлении оператора об утрате или повреждении, которые были уставами члены во время этого осмотра или проверки.
- 4) В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения груза оператор, перевозчик и лицо, уполномоченное принять груз, должны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.
- 5) Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в передаче груза, если уведомление не было сделано оператору в течение 21 календарного дня после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.

Статья 12

Исковая давность

- 1) Любой иск на основании настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.
- 2) Срок исковой давности начинается:
 - a) в день, когда оператором груз или часть его передается либо предоставляется в распоряжение лицу, уполномоченному принять груз, или
 - b) в случае полной утраты груза, в день, когда лицо, уполномоченное заявить требование, получает от оператора уведомление о том, что груз утрачен, или в день, когда это лицо может считать груз утраченным в соответствии с пунктом 4 статьи 5, в зависимости от того, что наступает раньше.

- 3) День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.
- 4) Оператор может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем уведомления заявителю требования. Этот срок может быть продлен путем другого уведомления или уведомлений.
- 5) Регрессный иск перевозчика или другого лица против оператора может быть предъявлен даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение 90 дней после того, как перевозчик или другое лицо признается ответственным по иску против него самого или оплачивает требование, на котором основывался такой иск, и если в разумный срок после заявления против перевозчика или другого лица требования, которое может привести к регрессному иску против оператора, уведомление о заявлении такого требования было сделано оператору.

Статья 13

Договорные условия

- 1) За исключением случаев, когда в настоящей Конвенции предусмотрено иное, любое условие в договоре, заключенном оператором, или в любом документе, подписанном или выданном оператором на основании статьи 4, является ничтожным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительность других положений договора или документа, частью которого оно является.
- 2) Несмотря на положения предыдущего пункта, оператор может согласиться увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

Статья 14

Толкование Конвенции

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении.

Статья 15

Международные транспортные конвенции

Настоящая Конвенция не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут возникать на основании какой-либо международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов и связывающей государство, являющееся стороной настоящей Конвенции, или на основании какого-либо закона такого государства, который приводит в действие конвенцию, касающуюся международной перевозки грузов.

Статья 16

Расчетная единица

- 1) Расчетная единица, упоминаемая в статье 6, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, выражаются в национальной валюте государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Эквивалентность между национальной валютой

Государства-стороны, которое является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Эквивалентность между национальной валютой Государства-стороны, которое не является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется способом, установленным этим государством.

2) Исчисление, упомянутое в последней фразе предыдущего пункта, осуществляется таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Государства-стороны, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статье 6, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Государства-стороны сообщают депозитарию способ исчисления во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении и каждый раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 17

Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 18

Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

1) Настоящая Конвенция открыта для подписания на заключительном заседании Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле; она будет оставаться открытой для подписания всеми государствами в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 30 апреля 1992 года.

2) Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3) Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с даты открытия ее для подписания.

4) Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 19

Применение в отношении территориальных единиц

1) Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них, и может в любое время представить другое заявление вместо ранее сделанного.

2) В этих заявлениях должны ясно указываться территориальные единицы, на которые распространяется Конвенция.

3) Если в силу заявления, сделанного в соответствии с данной статьей, настоящая Конвенция распространяется на одну или несколько территориальных единиц, а не на все территориальные единицы Государства-стороны, настоящая Конвенция должна применяться лишь в том случае, если

а) транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция, или

б) транспортные услуги предоставляются в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция, или

в) в соответствии с нормами частного международного права, транспортные услуги регулируются законом, действующим в территориальной единице, на которую распространяется Конвенция.

4) Если государство не делает заявления в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, Конвенция распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 20

Вступление заявления в силу

1) Заявления в соответствии со статьей 19, сделанные во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.

2) Заявления и подтверждения заявлений делаются в письменной форме и официально сообщаются депозитарию.

3) Заявление вступает в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства. Однако заявление, о котором депозитарий получает официальное уведомление после такого вступления в силу, вступает в силу с первого дня месяца по истечении шести месяцев после даты его получения депозитарием.

4) Любое государство, которое делает заявление в соответствии со статьей 19, может отказаться от него в любое время посредством официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такой отказ вступает в силу с первого дня месяца по истечении шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием.

Статья 21

Оговорки

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 22

Вступление в силу

1) Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2) Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение пятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3) Каждое Государство-сторона должно применять положения настоящей Конвенции к транспортным услугам в отношении груза, принятого в свое ведение оператором в дату или после даты вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 23

Пересмотр и внесение поправок

1) По просьбе не менее чем одной трети Государств - сторон настоящей Конвенции депозитарий должен созвать конференцию Договаривающихся государств для пересмотра ее или внесения в нее поправок.

2) Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 24

Пересмотр сумм ограничения

1) По просьбе по меньшей мере четвертой части Государств-сторон депозитарий должен созвать совещание Комитета в составе представителей Договаривающихся государств, по одному от каждого государства, для обсуждения вопроса об увеличении или сокращении сумм, упоминаемых в статье 6.

2) Если настоящая Конвенция вступит в силу спустя более пяти лет после того, как она была открыта для подписания, депозитарий должен созвать совещание Комитета в течение первого года после ее вступления в силу.

3) Совещание Комитета должно проводиться во время и в месте проведения ближайшей сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.

4) При установлении того, следует ли изменять пределы и, если да, то на какую сумму, должны приниматься во внимание следующие критерии, определенные на международной основе, и любые другие критерии, которые признаны уместными:

а) сумма, на которую были изменены пределы ответственности в какой-либо из транспортных конвенций;

б) стоимость грузов, обрабатываемых оператором;

с) стоимость транспортных услуг;

д) размер страховых взносов, в том числе при страховании грузов, страховании ответственности операторов и страховании рабочих от несчастных случаев на производстве;

е) средний размер убытков, взысканных с операторов за утрату или повреждение груза или задержку в его передаче; и

- f) стоимость электроэнергии, топлива и других производственных факторов.
- 5) Поправки должны утверждаться Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании.
- 6) Никакая поправка к пределам ответственности в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее чем через пять лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания.
- 7) Любую поправку, утвержденную в соответствии с пунктом 5, депозитарий должен довести до сведения всех Договаривающихся государств. Поправка считается принятой в конце 18-месячного срока после уведомления, если в пределах этого срока не менее чем одна треть государств, которые были Государствами-сторонами во время утверждения поправки Комитетом, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают эту поправку. Поправка, считающаяся принятой в соответствии с настоящим пунктом, вступает в силу для всех Государств-сторон через 18 месяцев после ее принятия.
- 8) Государство-сторона, не принявшее поправку, тем не менее связано ею, если такое государство не денонсировало настоящую Конвенцию по меньшей мере за один месяц до вступления поправки в силу. Такая денонсация приобретает силу при вступлении в силу поправки.
- 9) Если поправка принята в соответствии с пунктом 5, а 18-месячный срок для ее принятия еще не истек, то государство, которое становится Государством - стороной настоящей Конвенции в течение упомянутого срока, связано поправкой в случае ее вступления в силу. Государство, которое становится Государством-стороной после упомянутого срока, связано любой поправкой, которая была принята в соответствии с пунктом 7.
- 10) Применимым пределом ответственности является предел, который, в соответствии с предшествующими пунктами, действует в день, когда имели место обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку.

Статья 25

Денонсация

- 1) Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Государством-стороной путем направления депозитарию письменного уведомления.
- 2) С учетом пункта 8 статьи 24, денонсация приобретает силу с первого дня месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация приобретает силу по истечении этого срока после получения депозитарием такого уведомления.

СОВЕРШЕНО в Вене девятнадцатого апреля тысяча девятьсот девяносто первого года в единственном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

Document

13

(13)

EUROPEAN AGREEMENT CONCERNING THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY ROAD (ADR)

THE CONTRACTING PARTIES,

DESIRING to increase the safety of international transport by road,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

For the purpose of this Agreement,

- (a) the term "vehicle" shall mean motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers, as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic of 19 September 1949, other than vehicles belonging to or under the orders of the armed forces of a Contracting Party;
- (b) the term "dangerous goods" shall mean those substances and articles the international carriage by road of which is prohibited by, or authorized only on certain conditions by, Annexes A and B;
- (c) the term "international transport" shall mean any transport operation performed on the territory of at least two Contracting Parties by vehicles defined in (a) above.

Article 2

1. Subject to the provisions of article 4, paragraph 3, dangerous goods barred from carriage by Annex A shall not be accepted for international transport.
2. International transport of other dangerous goods shall be authorized subject to compliance with:
 - (a) the conditions laid down in Annex A for the goods in question, in particular as regards their packaging and labelling, and
 - (b) the conditions laid down in Annex B, in particular as regards the construction, equipment and operation of the vehicle carrying the goods in question, subject to the provisions of article 4, paragraph 2.

Article 3

The Annexes to this Agreement shall form an integral part thereof.

Article 4

1. Each Contracting Party shall retain the right to regulate or prohibit, for reasons other than safety during carriage, the entry of dangerous goods into its territory.
2. Vehicles in service on the territory of a Contracting Party at the time of entry into force of this Agreement or brought into service on such territory within two months after its entry into force shall be allowed, for a period of three years from such entry into force, to perform the international transport of dangerous goods even if their construction and equipment do not entirely conform to the requirements laid down in Annex B for the transport operation in question. Under special clauses of Annex B, however, this period may be reduced.

→ Telefax

To:	MARK BOOKER
Fax:	
From:	M. CASILE
Date:	
Pages:	7

PostNet No. 7688

3. The Contracting Parties shall retain the right to arrange, by special bilateral or multilateral agreements, that certain of the dangerous goods which under this Agreement are barred from all international transport may, subject to certain conditions, be accepted for international transport on their territories, or that dangerous goods which under this Agreement are acceptable for international transport only on specified conditions may be accepted for international transport on their territories under conditions less stringent than those laid down in the Annexes to this Agreement. The special bilateral or multilateral agreements referred to in this paragraph shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate them to the Contracting Parties which are not signatories to the said agreements.

Article 5

The transport operations to which this Agreement applies shall remain subject to national or international regulations applicable in general to road traffic, international road transport and international trade.

Article 6

1. Countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Agreement.

- (a) by signing it;
- (b) by ratifying it after signing it subject to ratification;
- (c) by acceding to it.

2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Agreement by acceding to it after its entry into force.

3. The Agreement shall be open for signature until 15 December 1957. Thereafter, it shall be open for accession.

4. Ratification or accession shall be effected by the depositing of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 7

1. This agreement shall enter into force one month after the date on which the number of countries mentioned in article 6, paragraph 1, which have signed it without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession has reached a total of five. However, the Annexes thereto shall not apply until six months after the entry into force of the Agreement itself.

2. For any country ratifying or acceding to this Agreement after five of the countries referred to in article 6, paragraph 1, have signed it without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession, this Agreement shall enter into force one month after the said country has deposited its instrument of ratification or accession and the Annexes thereto shall apply for the said country either on the same date, if they are already in force by that date, or, if they are not in force by that date, on the date on which they apply under the provisions of paragraph 1 of this article.

Article 8

1. Any contracting Party may denounce this Agreement by so notifying the Secretary-General of the United Nations.
2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

Article 9

1. This Agreement shall cease to have effect if, after its entry into force, the number of Contracting Parties is less than five during twelve consecutive months.
2. In the event of the conclusion of a worldwide agreement for the regulation of the transport of dangerous goods, any provision of this Agreement which is contrary to any provision of the said worldwide agreement shall, from the date on which the latter enters into force, automatically cease to apply to relations between the Parties to this Agreement which become parties to the worldwide agreement, and shall automatically be replaced by the relevant provision of the said worldwide agreement.

Article 10

1. Any country may, at the time of signing this Agreement without reservation of ratification or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Agreement shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement and the annexes thereto shall extend to the territory or territories named in the notification one month after it is received by the Secretary-General.
2. Any country which has made a declaration under paragraph 1 of this article extending this Agreement to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of the said territory in accordance with the provisions of article 8.

Article 11

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall so far as possible be settled by negotiation between them.
2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties in dispute so requests and shall be referred accordingly to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to nominate a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.
3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed under paragraph 2 of this article shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

Article 12

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, declare that it does not consider itself bound by article 11. Other Contracting Parties shall not be bound by article 11 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

Article 13

1. After this Agreement has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the text of the Agreement. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.
2. If a conference is convened in accordance with paragraph 1 of this article, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the texts of such proposals, at least three months before the date on which the conference is to meet.
3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 6, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 6, paragraph 2.

Article 14¹¹

1. Independently of the revision procedure provided for in article 13, any Contracting Party may propose one or more amendments to the Annexes to this Agreement. To that end it shall transmit the text thereof to the Secretary-General of the United Nations. The Secretary-General may also propose amendments to the Annexes to this Agreement for the purpose of ensuring concordance between those Annexes and other international agreements concerning the carriage of dangerous goods.
2. The Secretary-General shall transmit any proposal made under paragraph 1 of this article to all Contracting Parties and inform thereof the other countries referred to in article 6, paragraph 1.
3. Any proposed amendment to the Annexes shall be deemed to be accepted unless, within three months from the date on which the Secretary-General circulates it, at least one-third of the Contracting Parties, or five of them if one-third exceeds that figure, have given the Secretary-General written notification of their objection to the proposed amendment. If the amendment is deemed to be accepted, it shall enter into force for all the Contracting Parties, on the expiry of a further period of three months, except in the following cases:
 - (a) In cases where similar amendments have been or are likely to be made to the other international agreements referred to in paragraph 1 of this article, the amendment shall enter into force on the expiry of a period the duration of which shall be determined by the Secretary-General in such a way as to allow, wherever possible, the simultaneous entry into force of the amendment and those that have been made or are likely to be made to such other agreements; such period shall not, however, be of less than one month's duration;

¹¹ The text of Article 14, paragraph 3 incorporates a modification which entered into force on 19 April 1985 in accordance with a Protocol transmitted to Contracting Parties under cover of Depository Notification C.N.229.1975.TREATIES-8 of 18 September 1975.

- (b) The Contracting Party submitting the proposed amendment may specify in its proposal, for the purpose of entry into force of the amendment, should it be accepted, a period of more than three months' duration.

4. The Secretary-General shall, as soon as possible, notify all Contracting Parties and all the countries referred to in article 6, paragraph 1, of any objection which may be received from the Contracting Parties to a proposed amendment.

5. If the proposed amendment to the Annexes is not deemed to be accepted, but if at least one Contracting Party other than the Contracting Party which proposed the amendment has given the Secretary-General written notification of its agreement to the proposal, a meeting of all the Contracting Parties and all the countries referred to in article 6, paragraph 1, shall be convened by the Secretary-General within three months after the expiry of the period of three months within which, under paragraph 3 of this article, notification must be given of objection to the amendment. The Secretary-General may also invite to such meeting representatives of:

- (a) intergovernmental organizations which are concerned with transport matters;
- (b) international non-governmental organizations whose activities are directly related to the transport of dangerous goods in the territories of the Contracting Parties.

6. Any amendment adopted by more than half the total number of Contracting Parties at a meeting convened in accordance with paragraph 5 of this article shall enter into force for all Contracting Parties in accordance with the procedure agreed at such meeting by the majority of the Contracting Parties attending it.

Article 15

In addition to the notifications provided for in articles 13 and 14, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 6, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 6, paragraph 2, of

- (a) signatures, ratifications and accessions in accordance with article 6;
- (b) the dates on which this Agreement and the Annexes thereto enter into force in accordance with article 7;
- (c) denunciations in accordance with article 8;
- (d) the termination of the Agreement in accordance with article 9;
- (e) notifications and denunciations received in accordance with article 10;
- (f) declarations and notifications received in accordance with article 12, paragraphs 1 and 2;
- (g) the acceptance and date of entry into force of amendments in accordance with article 14, paragraphs 3 and 6.

Article 16

1. The Protocol of Signature of this Agreement shall have the same force, effect and duration as the Agreement itself, of which it shall be considered to be an integral part.

2. No reservation to this Agreement, other than those entered in the Protocol of Signature and those made in accordance with article 12, shall be permitted.

Article 17

After 15 December 1957, the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies thereof to each of the countries referred to in article 6, paragraph 1.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this thirtieth day of September one thousand nine hundred and fifty-seven, in a single copy, in the English and French languages for the text of the Agreement proper, and in the French language for the Annexes, each text being equally authentic for the Agreement proper.

The Secretary-General of the United Nations is requested to prepare an authoritative translation of the Annexes in the English language and attach it to the certified true copies referred to in article 17.

PROTOCOL OF SIGNATURE

TO THE EUROPEAN AGREEMENT ON THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY ROAD (ADR)

On proceeding to sign the European Agreement on the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) the undersigned, duly authorized,

1. **CONSIDERING** that the conditions governing the carriage of dangerous goods by sea to or from the United Kingdom differ basically from those set forth in Annex A to ADR and that it is impossible to modify them so as to conform to the latter in the near future;

HAVING REGARD to the undertaking given by the United Kingdom to submit as an amendment to the said Annex A a special appendix containing special provisions for road-sea carriage of dangerous goods between the Continent and the United Kingdom;

HAVE AGREED that, until the entry into force of such special appendix, dangerous goods carried under ADR to or from the United Kingdom shall comply with the provisions of Annex A to ADR and also with the United Kingdom conditions for the carriage of dangerous goods by sea;

2. **TAKE NOTE OF** a declaration by the representative of France to the effect that the Government of the French Republic reserves the right, notwithstanding the provisions of article 4, paragraph 2, to refuse to allow vehicles in service on the territory of another Contracting Party, whatever the date on which they were put into service, to be used for the carriage of dangerous goods on French territory unless such vehicles comply either with the conditions laid down for such carriage in Annex B or with the conditions laid down for the carriage of the goods in question in the French regulations governing the carriage of dangerous goods by road;

3. **RECOMMEND** that, before submission in accordance with article 14, paragraph 1, or article 13, paragraph 2, proposed amendments to this Agreement or its Annexes shall as far as possible first be discussed at meetings of experts of the Contracting Parties and, if necessary, of the other countries mentioned in article 6, paragraph 1, of the Agreement and of the international organizations mentioned in article 14, paragraph 5, of the Agreement.

