

TRACECA Project  
Legal & Regulatory Framework  
Проект ТРАСЕКА  
Правовая и Нормативная Структура  
**Completion Report**  
**Заключительный Отчет**  
Appendix 3, Vol. 1/4  
Приложение 3, Том 1/4  
February 1998  
Февраль 1998

---





TRACECA Project  
Legal & Regulatory Framework  
Проект ТРАСЕКА  
Правовая и Нормативная Структура  
**Completion Report**  
**Заключительный Отчет**  
Appendix 3, Vol. 1/4  
Приложение 3, Том 1/4  
February 1998  
Февраль 1998

---

-

*Appendix*

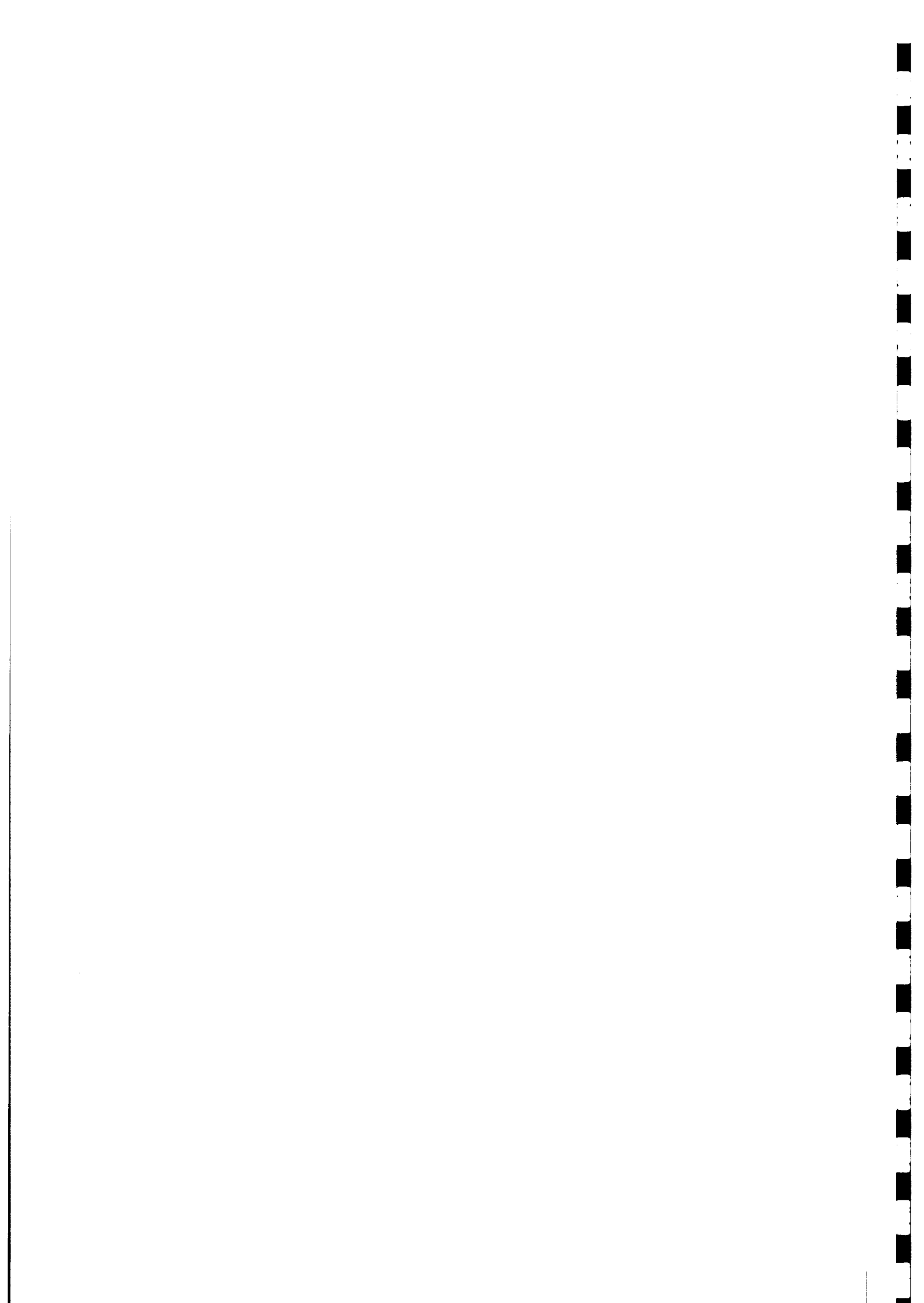
*3*

*Comparative Conventions  
Volume 1/4*

*Приложение*

*3*

*Транспортные Конвенции и Соглашения  
Том 1/4*



## CONTENTS

### Volume 1/4

#### Том 1/4

#### **Guide to TRACECA recommended conventions Руководство по рекомендуемым конвенциям ТРАСЕКА**

1. Convention concerning the International Carriage of Goods by Rail, 1980 (COTIF/CIM)  
Конвенция по международной перевозке грузов по Железной Дороге, 1980
2. International Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (Geneva Convention 1956) CMR  
Конвенция по международной перевозке грузов (Женева, 1956) КТПГ
3. European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR), 1975  
Европейское Соглашение о Международных Автомагистралях (СМА), 1975
4. International Convention on Road Traffic 1968  
Международная Конвенция по дорожному движению, 1968

### Volume 2/4

#### Том 2/4

5. International Convention on Road Signs and Signals 1968  
Международная Конвенция по дорожным знакам и сигналам, 1968
6. International Convention on the Temporary Importation of Commercial Vehicles 1956 (Carnet de Passage)  
Международная Конвенция о временном ввозе коммерческих транспортных средств. 1956 (Корнет де Пассаж)

### Volume 3/4

#### Том 3/4

7. TIR/MDP Convention 1975  
Справочник по Конвенции ТИР. 1975
8. Agreement on hours of work of crews in Road Transport 1970 (AETR)  
Соглашение о режиме работы экипажей транспортных средств. 1970 АЕТР
9. Agreement on Carriage of Perishable Goods by Road 1970 (ATP)  
Соглашение о перевозке скоропортящихся товаров автомобильным транспортом. 1970 (АТР)
10. Agreement on Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)  
Соглашение о перевозке опасных грузов автомобильным транспортом. (АДР)

**Volume 4/4****Том 4/4**

11. Convention on the International sale of Goods 1980 (Vienna)  
Венская Конвенция о международной купле-продаже товаров. 1980
12. International Convention on international carriage of goods by sea 1978 (Hamburg Rules)  
Международная Конвенция о международных морских перевозках товаров. 1978  
(Гамбургские Правила)
13. Convention on Harmonization of Frontier Controls 1982  
Конвенция о гармонизации пограничного контроля. 1982
14. Customs Convention on Containers 1972  
Таможенная конвенция о контейнерных перевозках. 1972
15. International Convention on Safe Containers 1972 (CSC)
16. Barcelona Transit Treaty 1921  
Барселонский договор о транзите. 1921
17. New York Transit Treaty 1965  
Нью-Йоркский договор о транзите. 1965
18. Convention on the Liability of International Terminal Operators 1991  
Международная Конвенция об ответственности оператора транспортного терминала. 1991



## Guide to TRACECA recommended conventions

### *A. The list of conventions*

The list of International Conventions recommended by the TRACECA Legal and Regulatory Framework project was devised in consultation with counterparts and taking into consideration ESCAP Resolution 48/11 which the project team supports. The list of recommendations comprises the following Conventions and agreements, many of which are the responsibility of the Economic Commission for Europe (ECE). It should be emphasised that the UN does not charge for accession to its conventions, nor is there a service charge for the administration of these legal instruments.

### Priority conventions for ratification

#### **RAIL**

1. COTIF/CIM Convention 1980.

#### **ROAD**

2. International Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (Geneva Convention 1956) CMR/КДПГ.
3. International Convention on Road Traffic 1968.
4. International Convention on Road Signs and Signals 1968.
5. International Convention on the Temporary Importation of Commercial Vehicles 1956 (Carnet de Passage).
6. TIR/MDP Convention 1975.
7. Agreement on hours of work of crews in Road Transport 1970 (AETR).

#### **CONTRACTS**

8. Convention on the International Sale of Goods 1980 (Vienna).

#### **SEA TRANSPORT (COMMERCIAL)**

9. International Convention on international carriage of goods by sea 1978 (Hamburg Rules).

**CUSTOMS**

10. Convention on Harmonization of Frontier Controls 1982.
11. Customs Convention on Containers 1972.

**SAFETY**

12. International Convention on Safe Containers 1972 (CSC).

**Conventions for later ratification****ROAD**

13. Agreement on Main Traffic Arteries 1975 (AGR).
14. Agreement on Carriage of Perishable Goods by Road 1970 (ATP).
15. Agreement on Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR).

**OTHER**

16. Barcelona Transit Treaty 1921.
17. New York Transit Treaty 1965.
18. Convention on the Liability of International Terminal Operators 1991.

*B. Brief explanation of responsibilities and benefits of the conventions***RAIL CONVENTIONS****1. THE COTIF/CIM CONVENTION**

(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?

- The COTIF/CIM Convention is in operation throughout Western and Eastern Europe, parts of the Middle East and North Africa and in Turkey and Iran. It is a Convention which defines the obligations of the railway towards its customers in relation to international traffic and is fully

adapted to the market economy. The railway benefits under COTIF/CIM from limited liability. As the operation of the Convention is dependent on the issue of a CIM consignment note it is possible to operate the COTIF/CIM alongside the soviet SMGS system with those states which are not parties to COTIF but are parties to the SMGS system.

- The COTIF/CIM Convention would be very suitable for the TRACECA route particularly for the Caucasus countries but its full application in Central Asia might depend on developments in Russia and China which continue for the time being to use the SMGS system.
- Adoption of CIM would normally be in parallel with adoption of the CIV annex to COTIF concerning the international carriage of passengers and their luggage.

#### (ii) Responsibility of the Government

- acceptance of the Convention in accordance with national legal procedure (ie publication in the national public law journal) and modification if need be of national laws, regulations and administrative instructions in line with the provisions of the Convention.
- deposit of an application for accession with the Government of Switzerland (the Depository) together with a note on the situation of its rail undertakings from the standpoint of international traffic. The application shall be deemed to be accepted six months after application unless five member states object whereupon the application will be decided by the General Assembly of OTIF (the Organisation for International Carriage by Rail).
- establishment and maintenance of a list of lines and services subject to the CIM annex to COTIF on carriage of goods by rail and CIV on carriage of passengers and their luggage by rail. This list can include land and sea and inland waterway services used in conjunction with international rail carriage, for example the Caspian sea rail ferries.
- payment of a rateable proportion of the administrative costs of the Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) according to the length of the lines listed sea routes benefiting from a 50% discount

#### (iii) Responsibility of the operator

- The operator under CIM has certain obligations to carry goods in complete wagon loads which can only be avoided in defined circumstances.

- The operator must transport goods within maximum transit periods defined in the CIM according to whether the customer has selected "petite vitesse" or "grande vitesse" transit speeds.
- The railway which accepts the goods for carriage shall be responsible for the carriage over the entire route up to delivery but has rights of recovery against another railway which is at fault.
- Compensation payable by the railway is limited to 17 Special Drawing Rights (SDR) per kilo of the goods lost or damaged and compensation is also payable if there is a delay in delivery.

## ROAD CONVENTIONS

### 2. CMR CONVENTION 1956 (KDPG)

#### (i) What interest does it represent for the TRACECA Region?

- The CMR Convention is in operation throughout Western and Eastern Europe and is being increasingly used as the basis for domestic legislation. The CMR is a Convention which defines the responsibilities of international road carriers towards their customers. It is adapted to the market economy as it limits the liability of the carrier in a way which can realistically be insured.
- The CMR is very suitable for the TRACECA region. It has no state budget implications and so can be rapidly implemented without cost to the states across the TRACECA region, giving relative security to the owners of import and export goods.

#### (ii) Responsibility of the Government

- Acceptance of the Convention in accordance with national legal procedure (ie publication in the national public law journal) and modification if need be of national laws, regulations and administrative instructions in line with the provisions of the Convention.
- Deposit of an instrument of accession at the legal office of the United Nations in New York the Secretary General being depository (Art 42)

#### (iii) Responsibility of the transport operator

- The road carrier is responsible between the time when he takes over the goods and the time of delivery. The carrier is liable for loss damage and delay unless the carrier proves that 3 very

limited exceptions apply or that the loss arose through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

- Compensation payable for loss or damage is limited to 8.33 SDR per kilo, and for delay it is limited to the amount of the carriage charges.
- The road carrier remains responsible even if part of the transport has been subcontracted to another road carrier and the CMR continues to apply if a road vehicle is carried for part of the transit on a rail vehicle or ship, making it particularly appropriate for the TRACECA route .

### **3. CONVENTION ON ROAD TRAFFIC 1968**

#### **(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?**

- The Convention applies in many countries worldwide and sets out international standards concerning vehicles and vehicle use. It provides for reciprocity of treatment of vehicles entering the territories of member states. As such it greatly facilitates the movement of vehicles internationally.
- The Convention is suitable for extension to the whole of the TRACECA region but does have some state budget implications arising from enforcement implications.

#### **(ii) Responsibility of the Government**

- Acceptance of the Convention in accordance with national legal procedures (i.e. publication in the national public law journal) and modification, if need be, of national laws, regulations and administrative instructions in line with the provisions of the Convention.
- Deposit of an instrument of accession at the Legal Office of the United Nations in New York (depository) and notify the Legal Office of the distinguishing sign for display in international traffic on vehicles registered in the country in accordance with annex 3 of the Convention. (Article 45 of the Convention)
- Ensure that the national rules of the road conform in substance to the provisions of chapter II of the Convention.
- Ensure that technical requirements of motor vehicles and trailers conform to the provisions of Annex 5 of the Convention.

- Provide for the admission into its country in international traffic motor vehicles and trailers which fulfil the conditions provided for in chapter III of the Convention.
- Provide for the admission into its country in international traffic drivers which fulfil the conditions provided for in chapter IV of the Convention.

#### **4. CONVENTION ON ROAD SIGNS AND SIGNALS 1968**

##### **(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?**

- The Convention applies in many countries worldwide and sets out international standards concerning the layout, design and positioning of different types of road signs and signals. It has a major contribution to make to the improvement of road safety and security.
- The convention is suitable for extension to the whole of the TRACECA region but has major state budget implications as presently road signs are largely non-existent in many states, while some are not in conformity with the convention requirements. A large investment programme linked to development loans may be necessary to implement the Convention fully.

##### **(ii) Responsibility of the Government**

- Acceptance of the Convention in accordance with national legal procedures (i.e. publication in the national public law journal) and modification, if need be, of national laws, regulations and administrative instructions in line with the provisions of the Convention.
- Deposit of an instrument of accession at the Legal Office of the United Nations in New York (depository).  
(Article 37 of the Convention).
- Undertake to adopt as soon as possible the system of road signs, signals and symbols and road markings described in the Convention, subject to the time limits specified (4 or 15 years).  
(Article 3 of the Convention).

#### **5. CONVENTION ON THE TEMPORARY IMPORTATION OF COMMERCIAL VEHICLES 1956**

##### **(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?**

- The Convention introduces the carnet de passage which allows vehicles and trailers to be temporarily imported without paying customs dues when engaged in transport operations internationally.
- The Convention can be extended to the TRACECA region but does have some state budget implications as customs officers must be trained. In western Europe it has been possible to do away with the need for such a carnet but ESCAP felt that for the time being the Convention would tend to have a facilitation effect in Central Asia.

#### (ii) Responsibility of the Government

- Acceptance of the Convention in accordance with national legal procedures (i.e. publication in the national public law journal) and modification, if need be, of national laws, regulations and administrative instructions in line with the provisions of the Convention.
- Deposit of an instrument of accession at the Legal Office of the United Nations in New York (depository).  
(Article 33 of the Convention).
- Authorization of (a) national guaranteeing organization(s) (Article 7 of the Convention) and conclusion of a contract (agreement) of commitment between the Customs authorities and the national guaranteeing association.
- Training of Customs officials in the operation of the temporary importation procedures.

#### iii) Responsibility of the Operator Association

- Establishment of a national guaranteeing association (for example, by an association of national automobile clubs).
- Conclusion of contract (agreement) of commitment with the carrier.
- Conclusion of a contract of commitment with the International Touring Alliance (AIT) and/or the International Automobile Federation (FIA) which are managing the only existing international guarantee chain.
- Distribution of “carnets de passage en douane” to approved transport operators.

#### iv) Responsibility of the Transport Operator (holder of the “Carnet de Passage en Douane”)

- Appropriate use of the duly filled-in and stamped “carnet de passage en douane” in line with the provisions of the Convention.
- Compliance with the time frame provided for in the temporary importation papers.
- Upon reexportation of the vehicle, obtain the necessary exit (visa) stamp from the authorised Customs office of departure at the border.

v) Responsibility of the International Touring Alliance (AIT) and/or the international Automobile Federation (FIA)

- Procurement of the acceptance of the national guaranteeing association by the international insurance pool.
- Information to all national guaranteeing associations and to national Customs authorities of the acceptance of the new guaranteeing association.
- Issuance of “carnets de passage en douane” to national guaranteeing associations.
- Administration of the “carnet de passage en douane” and the guarantee system.
- Representation and participation in the work of the ECE Working Party on Customs Questions affecting Transport concerning the Convention.

## 6. TIR CONVENTION 1975 (MDP)

(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?

- The Convention is in force in Europe, the Middle East and North Africa, Turkey and (theoretically) in Iran. It allows goods to move under cover of the TIR Carnet without intermediate customs inspection from origin point to destination.
- The Convention is a key facilitation instrument and is in the process of ratification and implementation throughout the TRACECA region. It should be noted that the TIR carnet allows free passage of the goods only. The passage of the vehicle is not facilitated by TIR and may be subject to requirements for bilateral or multilateral permits and vehicle documentation requirements.

(ii) Responsibility of the Government



- Acceptance of the TIR Convention in accordance with national legal procedures (i.e. publication in the national public law journal) and modification, if need be, of national laws, regulations and administrative instructions in line with the provisions of the Convention.
- Deposit of an instrument of accession at the Legal Office of the United Nations in New York (depository).  
(Article 52 of the Convention).
- Authorization of (a) national guaranteeing organization(s) and conclusion of a contract (agreement) of commitment between the Customs authorities and the national guaranteeing association.  
(Article 6 of the Convention).
- Publication of the list of Customs offices approved for accomplishing TIR operations.  
(Article 45 of the Convention).
- Training of Customs officials in the operation of TIR Customs procedures (at Customs offices of departure, transit and destination).
- Establishment or designation of an authority responsible for the approval of road vehicles and containers.  
(Article 12 of the Convention).

### (iii) Responsibility of the Guaranteeing Association

- Establishment of a national guaranteeing association (for example, by an association of national transport operators).
- Conclusion of a contract (agreement) of commitment with the national Customs authorities.
- Conclusion of a contract of commitment with the International Road Transport Union (IRU) which is managing, at present, the only existing international guarantee chain.
- Conclusion of a declaration of commitment with transport operators requesting TIR Carnets (the guaranteeing association can require a bank guarantee, a deposit or any other form of security).
- Distribution of TIR Carnets to approved transport operators.

(iv) Responsibility of the Transport Operator (holder of the TIR Carnet)

- Conclusion of a declaration of commitment with the national guaranteeing association (stipulating the conditions for use of TIR Carnets).
- Obtain the certificate of approval for road vehicles and containers to be delivered by competent national inspection authorities and provide for its renewal, if necessary, at regular intervals.
- Mounting of the TIR plate on road vehicles and containers.  
(Article 16 of the Convention).

v) Responsibility of the International Road Transport Union (IRU)

- Procurement of the acceptance of the national guaranteeing association by the international insurance pool.
- Information to all national guaranteeing associations and to national Customs authorities of the acceptance of the new guaranteeing association.
- Issuance of TIR Carnets to national guaranteeing associations.
- Administration of the TIR Carnet and guarantee system.
- Representation and participation in the work of the UN/ECE Working Party on Customs Questions affecting Transport concerning the TIR transit system.

## **7. AETR AGREEMENT ON HOURS OF WORK OF CREWS IN ROAD TRANSPORT 1970**

(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?

- The Agreement is in force in Western and Eastern Europe and carriers from the TRACECA region wishing to operate to and from Europe would have greater facility in doing so if a uniform regime operated in both regions.
- The Agreement has some enforcement implications for Government but the major problem area is the requirement for fitment and use of tachographs which has major implications for operators in the TRACECA region because of the susceptibility of the tachograph instrument and its drive unit to damage and consequent need for costly repair and recalibration. It should

be noted that the agreement only applies to international journeys but in view of the tachograph problem mentioned above it may be advisable for the TRACECA region to seek some special temporary derogation from tachograph fitment and use if vehicles are only used in the TRACECA region and do not travel into other areas covered by the agreement. The possibility of such a derogation needs to be discussed at a high level within the ECE.

- The Agreement sets minimum ages for drivers of goods vehicles, sets a minimum daily and weekly rest period, a maximum limit on continuous driving, and maximum daily, weekly and fortnightly driving periods.

#### (ii) Responsibility of Government

- Acceptance of the Agreement in accordance with national legal procedures (ie publication in the national public law journal) and modification if need be of national laws, regulations and administrative instructions in line with the provisions of the Agreement.
- Deposit of an instrument of accession at the legal office of the United Nations in New York the Secretary General being depository (Article 16).
- Ensure observance of the provisions of the Agreement in particular by road checks on drivers and checks performed on the premises of undertakings

#### (iii) Responsibility of the Transport Operator

- The operator must so organise road transport operations that crew members are able to comply with the provisions of the Agreement
- The operator must make a regular check of all driving periods, hours of other work and rest periods by referring to all documents and records at its disposal. Where it discovers any breach of the Agreement provisions it must take prompt action to end it and avoid its repetition, for example by changing hours of work and routes.

## CONTRACTS

### 8. VIENNA CONVENTION ON THE INTERNATIONAL SALE OF GOODS 1980

#### (i) What interest does it represent for the TRACECA region?

- The Convention is increasingly applied worldwide and it provides a basic fabric of contract law for sales and purchases which can bring harmonisation in this important area.

- The Convention is very suitable for the TRACECA region as its provisions are mandatory but can be contracted out of if the parties decide on different terms. Most parties are totally unaware of contract law and will be well protected by the basic fabric of the Convention. More sophisticated traders will remain free to vary the obligations in the Convention provided they do so clearly by written clauses.

(ii) Responsibility of the Government

- Acceptance of the Convention in accordance with national legal procedure (ie publication in the national public law journal) and modification, if need be, of national laws, regulations and administrative instructions in line with the provisions of the Convention.
- Deposit of an instrument of accession at the legal office of the United Nations in New York the Secretary General being depository (Art 91).

SEA TRANSPORT (COMMERCIAL)

**9. CONVENTION ON INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY SEA 1978 (HAMBURG RULES)**

(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?

- The Hamburg Rules provide a modern set of rules for the liability of sea carriers. They provide a better basis for multimodal transport than the outmoded Hague Rules and are adapted to the needs of Electronic Data Interchange (EDI). They are not dependent on the issue of a conventional bill of lading but apply to contracts of carriage in the same way as the CMR does for road transport. With the Hamburg Rules there is no liability gap in the port after the sea carrier has taken possession of the goods, which is possible with the Hague Rules.
- The Hamburg Rules are increasingly being adopted by states on the continuation of the TRACECA Route such as Romania, Hungary, Czech Republic and Austria. Using the Hamburg Rules along the TRACECA Corridor of Black Sea and Caspian Sea would ensure a harmonised and modern system of sea carrier's liability on a route which will be largely multimodal.

(ii) Responsibility of the Government

- Acceptance of the Convention in accordance with national legal procedure (ie publication in the national public law journal) and modification if need be of national laws, regulations and administrative instructions in line with the provisions of the Convention.
- Deposit of an instrument of accession at the legal office of the United Nations in New York the Secretary General being depository (Art 28).

(iii) Responsibility of the Sea Transport Operator

- The period of responsibility of the sea carrier covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge. The carrier is liable for loss damage and delay unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.
- Compensation payable for loss or damage is limited to 835 SDR per package or unit or 2.5 SDR per kilo whichever is the higher, and for delay it is limited to 2.5 times the carriage charges.
- The sea carrier normally remains responsible even if part of the sea transport has been subcontracted to another sea carrier.

## CUSTOMS

### 10. CONVENTION ON HARMONISATION OF FRONTIER CONTROLS ON GOODS 1982

(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?

- The Convention prescribes general inspection practices and cooperative procedures between adjacent countries aimed at minimising border delays by harmonising and minimising activities and procedures at control points. The Convention does have some state budget implications.
- The Convention is suitable for the TRACECA region as it sets neutral international standards and could operate as a code of best practice in an area currently subject to disputes.

(ii) Responsibility of the Government

- Acceptance of the Convention in accordance with national legal procedures (i.e. publication in the national public law journal) and modification, if need be, of national laws, regulations and administrative instructions in line with the provision of the Convention.
- Deposit of an instrument of accession at the Legal Office of the United Nations in New York (depository).  
(Article 16 of the Convention).
- Training of officials at border stations to streamline import, export and transit procedures.
- Establishment of coordinated procedures, at the national and international level, covering all relevant border control authorities (Customs, veterinary, phytosanitary, etc. controls).  
(Articles 4, 6 and 7 of the Convention).
- Provision of adequate resources at border crossing stations.  
(Article 5 of the Convention).
- Provision of relevant information to other Contracting Parties, at their request.  
(Article 8 of the Convention).

## **11. CUSTOMS CONVENTION ON CONTAINERS 1972**

### **(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?**

- The Convention allows Containers to be imported into a country on a temporary basis while in transit without payment or deposit of customs duties and normally without production of customs documents.
- The Convention is very suitable for the TRACECA Region which will increasingly deal with intermodal traffic carried in containers and has only very minor implications for the state budget.

### **(ii) Responsibility of the Government**

- Acceptance of the Convention in accordance with national legal procedure (ie publication in the national public law journal) and modification if need be of national laws, regulations and administrative instructions in line with the provisions of the Convention.

- Deposit of an instrument of accession at the legal office of the United Nations in New York the Secretary General being depository (Art 18)
- Training of Customs officials in the operation of the procedures.

(iii) Responsibility of the Transport Operator

- Containers need to be marked in line with Annex 1 of the Convention.
- Compliance with the time frame for temporary importation. (Article 4 of the Convention).
- Compliance with imposed restrictions as to use in internal traffic. (Article 9 and Annex 3 of the Convention).
- Keeping detailed records, if requested, of the movements of each individual container in the country of temporary importation and establishing a national representative. (Article 7 and Annex 2 of the Convention).

## SAFETY

### 12. CONVENTION ON SAFE CONTAINERS 1972

(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?

- The Convention applies in dozens of countries world-wide and allows a container which has a valid safety approval plate to move in international transport with a minimum of safety control formalities.
- The Convention is very important for the TRACECA Region, especially for those States with a high (potential) level of containerised transport and for land-locked States.
- The requirements of the Convention apply to the great majority of freight containers used internationally, except those of designed specially for carriage by air.

(ii) Responsibility of Government

- Deposit of an instrument of accession at the Treaty Section of the United Nations in New York, the Secretary General being depository.
- Implement generally accepted test procedures and related strength requirement for the transport and handling of containers
- Implement uniform international safety regulations, equally applicable to all nodes of surface transport, avoid divergent national safety regulations
- Reciprocal acceptance: the approval evidence by the safety approval plate granted by one Contracting State, should be recognised by other Contracting States.

(iii) Responsibility of the owner of the container

- Maintenance of a safety-approved container including periodical examination
- Representation in the country and maintenance of full record of the movement of each container

### Conventions for later ratification

## ROAD

### 13. Agreement of Main Traffic Arteries 1975 (AGR)

(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?

- The European Agreement of Main Traffic Arteries provides all European Governments with a legal framework and a co-ordinated plan for the construction and development of a coherent international road network in Europe with a view to the development of international road traffic throughout the continent.
- The AGR is a very suitable of the Caucasus and Central Asia is currently under investigation.

(iii) Responsibility of the Government



- Deposit of an instrument of accession at the Treaty Section of the United Nations in New York, the Secretary General being depositary
- State who become Contracting parties to the AGR commit themselves to its implementation, including the construction or upgrading of the “E-Road network” in their territories, although they are given complete latitude as to the timing
- development of a national investment programme

#### **14. Agreement of Carriage of Perishable Goods by Road 1970 (ATP)**

##### **(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?**

- The convention applies in dozens of countries, members of the ECE and States admitted in a consultative capacity.
- The agreement specifies the conditions of preservation of the quality of the perishable foodstuffs during their carriage particularly in international trade and is, therefore, important for the whole TRACECA Region, especially for those countries exporting foodstuffs.

##### **(ii) Responsibility of the Government**

- Deposit of an instrument of accession at the Treaty Section of the United Nations in New York, the Secretary General being depositary
- Governments shall have to take measures to ensure that equipment covered by the Agreement is inspected and tested for compliance with the established standards.
- The validity of certificates of compliance issued in conformity with the Agreement have to be recognised.

##### **(iii) Responsibility of the Transport Operator**

- use equipment following the international standards and the national implementation of these standards

## 15. Agreement on Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)

### (i) What interest does it represent for the TRACECA Region?

- ADR is an Agreement drawn up by the UN Economic Commission for Europe in Geneva, whereby most States in Europe have agreed upon common rules for the movement of dangerous goods by road across their frontiers and through their territories.
- Acceptance of ADR improves transport safety because the packaging, labelling, vehicle construction, equipment and operations have to comply to specified rules.
- The ADR Agreement would be suitable for the TRACECA route, particularly for the Caucasus countries considering that most Eastern European countries and the Russian Federation are contracting parties. However, countries joining the Agreement must at least have a consultative status with the UN-ECE.

### (ii) Responsibility of the Government

- Deposit of an instrument of accession at the Treaty Section of the United Nations in New York, the Secretary General being depository
- ADR is an Agreement between States, and there is no overall enforcing authority. In practice highway checks are carried out by Contracting States, and non-compliance may then result in action by national authorities against the driver.
- ADR rules will have to be implemented in domestic legislation as well as in international transport
- Transport of dangerous goods requires specific knowledge and training of policy makers and control and enforcement authorities.
- The ADR is an elaborated text which is constantly reviewed and updated, this has to be monitored very closely by the Government.
- The authority must provide courses for drivers of dangerous goods vehicles above 3.5 tonnes.

### (iii) Responsibility of the Transport Operator

- All ADR consignments must be accompanied by a transport document

- Above 3.5 tonnes max. Weight, rivers have to attend a course approved by the authority
- mandatory insurance for damage

## OTHER

### **16. Barcelona Transit Treaty 1921**

#### (i) What interest does it represent for the TRACECA Region?

- The Treaty applies to many countries world-wide and sets out a statute on the freedom of transit of persons, baggage, goods, vessels, coaches and livestock and other means of transport.
- The convention is suitable for extension to the whole TRACECA Region

#### (ii) Responsibility of the Government

- Deposit of an instrument of accession at the Treaty Section of the United Nations in New York, the Secretary General being depository
- There are no specific budget implications
- Contracting States have to allow transit in accordance with the customary conditions set out in the statute.

### **17. New York Transit Treaty 1965**

#### (i) What interest does it represent for the TRACECA Region?

- This global convention recognises the freedom of the high seas for countries who have no direct access to the sea.
- The convention is relevant for the whole Region, signing and application is extremely important for the land-locked States, especially with regard to (development of) containerised transport.

(ii) Responsibility of the Government

- Deposit of an instrument of accession at the Treaty Section of the United Nations in New York, the Secretary General being depositary
- States situated between the sea and a land-locked State should allow the latter free transit through their territory.
- Ships of land-locked States should be allowed treatment equal to that of other ships regarding access and use of seaports.
- Goods in transit are not to be subjected to customs duties or taxes, charges for providing services may be levied to cover expenses.
- Depending on the existing financial regimes (customs, duties or taxes) the Treaty may have financial consequences for the government.
- Allow operations such as transshipment, warehousing, bulk-break and changes in the mode of transport, prohibitions can be made on grounds of security, morals, public health etc.

## **18. Convention of the Liability of Terminal Operators 1991**

(i) What interest does it represent for the TRACECA Region?

- The Convention aimed to apply on a world-wide basis, has not come into force yet, however operators may use the provisions already in their conditions. Also as Georgia has ratified the Convention and only 4 other ratifications are required to bring it into force it could easily be established for the whole of the TRACECA Region.
- The Convention establishes uniform rules concerning liability for loss of, damage or delay in handing over goods in international carriage while they are in charge of operators of transport terminals in international trade and is therefore suitable for all TRACECA countries having these terminals.

(ii) Responsibility of the Government

- Deposit of an instrument of accession at the Treaty Section of the United Nations in New York, the Secretary General being depositary

- Modification if necessary of national legislation, especially in the field of liability
- Application of the provisions of the Convention to transport-related services with respect to goods taken in charge by the operator if a transport terminal
- There are no specific budget implications.

(iii) Responsibility of the Transport Operator

- The operator is responsible for the goods from the time he has taken them in charge until the time he has handed them over to or has placed them at the disposal of the person entitled to take delivery of them
- The operator is liable if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place during the period that covers the responsibility unless he proves that he took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences

## C METHODOLOGY FOR RATIFICATION OR ACCESSION TO CONVENTIONS

The precise methodology for ratification or accession to Conventions may vary slightly from state to state but the Consultant was able to establish the following general pattern:-

### 1. Role of the Ministry of Foreign Affairs

The initiative for preparing the ground for ratification or accession rests with the Treaties and legal section of the Ministry of Foreign Affairs. This section responds to suggestions put forward by the Ministry in charge of Transport, whose officials will normally prepare the detailed case in favour of ratification or accession to a particular Convention and will provide guidance to officials in the Ministry of Foreign Affairs.

The Ministry of Foreign Affairs may collect views from other concerned Ministries such as the Ministries of Justice, Finance, Interior, Economy, Customs Department etc. In some cases the Ministries must formally signify their approval or give grounds for any objections. In some cases the estimated budget cost of participating in the obligations under the Convention must be clearly indicated.

In some states this has been formalised into a special Inter-Ministerial Committee, which may seek the advice of international organisations and consultants in relation to ratification and accession of Conventions. There are advantages in giving proper consideration to the financial and other implication of accession to a particular Convention before ratification or accession takes place. Signing up for

international obligations is a serious matter and benefits will only accrue if the state concerned is prepared to enforce the requirements of the Convention. In order to do this it is often necessary to introduce systems of certification or inspection and such systems can only be put in place after officials have been allocated new duties and trained. These administrative issues need to be resolved before the obligations under the Convention become binding. Therefore the earlier affected Ministries are consulted the more likely they are to provide useful comment. However if it is clearly in the national interest that a Convention should be introduced individual Ministries should not be able to veto or delay ratification merely because their officials will have to take on additional tasks. In this case the budget allocation for that Ministry may need to be increased or a mechanism devised to recover the administrative costs of compliance from the transport users/providers etc in the form of charges.

In general Conventions which are not yet in force may be ratified whereas those which are no longer open for signature/and or are already in force may be acceded to.

## 2. Draft resolution

Following discussion as outlined above the Ministry of Foreign Affairs submits a draft resolution concerning ratification or accession to the Parliament. Such a resolution usually has as an annexe the text of the relevant Convention, which sometimes has to be notarised. In some states the formal consideration of the draft resolution is the responsibility of the Parliamentary Commission on Foreign Affairs.

Most International Conventions are available in English or French as the authentic text. The more recent Conventions also have a Russian authentic text. It is important to note that only the authentic text of a Convention can give legal guidance when a question of legal interpretation arises. Some of the state of the TRACECA region now require that all legislation be presented to Parliament in the National Language. This presents particular problems where International Conventions are concerned as the process of translation is a monumental task and the translated text will in any case only serve as a guide to the Convention. In the case of the ADR agreement the text requiring translation runs to many hundreds of pages, which gives an idea of the scale of the problem which can be encountered.

The Consultant suggests that one way to overcome this procedural/technical problem of the National Language would be for the resolution concerning ratification to annexe:

- an authentic text of the Convention (Russian would be of most practical benefit, but English or French could be used if preferred)
- a summary of the main provisions of the Convention in the National Language (the outlines set out in section B above could be starting point)
- a commitment to publishing a certified working translation of the authentic text into the National Language within 12 months of ratification.

In this way an authentic text would become part of the legislation and could be referred to in the future, the ratification process would not be delayed, and a text in the National Language would become available at around the time when the Convention was actually implemented. This suggested solution has found favour with a number of officials with which it has been discussed by the Consultant.

### 3. Formal Ratification or Accession

Following approval by Parliament (which may formally ratify or accede in some cases in the form of a decree) signature of the instrument of Ratification or Accession is generally the responsibility of the President or Speaker of Parliament who can in some instances delegate the responsibility for signature. In some cases the Instrument of accession is certified by the Minister of Foreign Affairs.

The Parliament may pass implementing legislation but in some states this may be by Presidential Decree. Detailed implementing Regulations (normative acts) will normally be prepared by the Ministry concerned.

It is very important that notice of the ratification or accession should be given to the appropriate Depository Authority (very often the United Nations in New York- Section B of this guide sets out the details in relation to the TRACECA recommended Conventions). An instrument of ratification or accession must be deposited and an acknowledgement received. The Consultant found that in some cases no acknowledgement had yet been received and in one instance the state appeared to have been acknowledged as ratifying an earlier and superseded version of the Convention in question. There are still some unaccounted for discrepancies between the ratifications and accessions notified to the Consultant by officials in the TRACECA region and the formal lists kept by the United Nations.

The Consultant recommends that a single body should have the responsibility for depositing instruments of ratification so that this becomes a routine task for the officials concerned. Such officials will be quickly aware if the Depository Authority does not itself carry out the correct procedure. In some states this task is already the responsibility of the Ministry of Foreign Affairs or its diplomatic representatives abroad.

### 4. Publication and Registration

It is desirable that there should be some centralised registration of all international Conventions and Agreements which are binding on a state in relation to Transport. In some states this is already the responsibility of the Ministry of Foreign Affairs. It is a matter which should also be of interest to the Ministry in charge of transport and where a single ministry carries out that function it is desirable that that ministry should maintain its own set of all applicable transport Conventions.

It is also desirable that the text of International Conventions should be widely available to lawyers and transport professionals and that texts should therefore be officially published and available for purchase.



# *Appendix 1*

## *Procedures*

**Georgian Example**

(SEAL)

THE PARLIAMENT OF GEORGIA ANNOUNCES, THAT

IT HAS RATIFIED (NAME OF CONVENTION AND DATE)

GEORGIA ANNOUNCES, THAT IT WILL CONSCIENTIOUSLY FULFILL THE PROVISIONS OF THE AGREEMENT

AS A PROOD OF THE ABOVE MENTIONED, I SIGN THE PRESENT INSTRUMENT OF RATIFICATION

T'BILISI  
(DATE)

THE PRESIDENT OF GEORGIA

VERIFIED BY

THE MINISTER OF FOREIGN AFFAIRS

**Georgian Example**

N

DATE

HIS EXCELLENCY

MR .....

WHEREAS (NAME OF THE CONVENTION AND DATE OF ADOPTION)

AND WHEREAS GEORGIA, BEING THE MEMBER OF THE UNITED NATIONS MAY  
BECOME A PARTY F THE ABOVE-MENTIONED CONVENTION IN ACCORDANCE WITH  
EH PROVISION OF THE ARTICLE .... OF THE SAID CONVENTION,

GEORGIA, HAVING CONSIDERED AND APPROVED THIS CONVENTION, ACCEDED TO  
THE SAID CONVENTION.

IN WITNESS WHEREOF I, MINISTER F FOREIGN AFFAIRS OF GEORGIA, HAVE SIGNED  
THIS INSTRUMENT OF ACCESSION AND AFFIXED BY THE OFFICAL SEAL.

DONE AT T'BILISI, (DATE)

SIGNATURE OF THE MINISTER

**European Union Example****COUNCIL REGULATION (EEC) No 2112/78  
of 25 July 1978**

concerning the conclusion of the Customs Convention on the international transport of goods under the cover of TIR carnets (TIR Convention) of 14 November 1975 at Geneva

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, HAS ADOPTED THIS REGULATION:

Having regard to the Treaty establishing the European Economic Community,

Having regard to the recommendations from the Commission,

Whereas the conclusion of the Customs Convention on the international transport of goods under cover of TIR carnets (TIR Convention) of 14 November 1975 at Geneva introduces new provisions into the system of international transport of goods by road vehicles; whereas the nature of provisions is such as to contribute to the harmonious development of international trade in accordance with the objectives of the European Economic Community;

Whereas it is therefore appropriate that the TIR Convention should be approved on behalf of the Community,

This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

Done at Brussels, 25 July 1978.

*Article 1*

The Customs Convention on the international transport of goods under cover of TIR carnets (TIR Convention) of 14 November 1975 at Geneva is hereby approved on behalf of the European Economic Community.

The text of the Convention and the Annexes thereto is annexed to this Regulation.

*Article 2*

The President of the Council is hereby authorised to deposit the instrument of ratification on behalf of the Community in accordance with Article 52 (1) (b) of the Convention (1).

*For the Council*  
*The President*  
K. Von DOHNANYI

**UN Model**

## Model of an instrument of accession

WHEREAS the *(title of treaty, convention, agreement, etc.)* was concluded *(adopted, opened for signature, etc.)* at *(place)* on *(date)*

NOW THEREFORE I, *(name and title of the head of State, head of Government or minister for foreign affairs)*, declare that the Government of *(name of State)*, having considered that the above mentioned *(treaty, convention, agreement, etc.)*, accedes to the same and undertakes faithfully to perform and carry out the stipulations therein contained.

INWITNESS WHEREOF I have signed this instrument of accession at *(place)* on *(date)*.

*(Signature)*

TO: Ministry of Transport  
From: Ministry of Foreign Affairs

Ministry of Foreign Affairs of Kazakhstan informs, that the instruments of joining of Republic of Kazakhstan to the following Conventions were sent for safe keeping to the UN on the 2 of June 1995:

- Convention about Agreement on Road Carriages of Freight (KDPG), signed in Geneva on the 19 May, 1956
- European Agreement, concerning the work of Transport Facilities Crews, executing the International Carriages (ESTR), signed in Geneva on the 1 of July , 1970
- European Agreement about the International Highways (SMA), signed in Geneva, on the 15 November, 1975
- Agreement abut the International Carriage of Perishable Food Products and about the Special Transport Facilities, destined for these carriages (SPS), signed in Geneva on the 1 September, 1970

The First Deputy Minister

Danenov

Draft

## DECREE OF THE SUPREME SOVIET OF REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

About joining Republic of Kazakhstan to the European Agreement, concerning the Work of Transport Facilities Crews, executing International Road Carriages (ESTR) 1970.

Supreme Soviet of Republic of Kazakhstan resolves:

On behalf of Republic of Kazakhstan to join the European Agreement, concerning the Work of Transport Facilities Crews, executing the International Road Carriages (ESTR), of July 1, 1970.

Chairman of the Supreme Soviet

Republic of Kazakhstan, Almaty





## Руководство по рекомендуемым конвенциям ТРАСЕКА

### *А. Список конвенций*

Список международных конвенций рекомендованных проектом ТРАСЕКА по юридической и нормативной структуре был составлен в результате консультаций с партнерами и принимая во внимание резолюцию ЕСКАП 48/11 которая была поддержана группами по проведению проекта. Список рекомендаций включает в себя следующие конвенции и соглашения, многие из которых находятся в ответственности Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК): также, нужно добавить, что присоединение к конвенциям ООН и администрирование их юридических грамот производится бесплатно.

### **Конвенции являющиеся приоритетными для ратификации**

#### **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ**

1. Конвенция COTIF/CIM 1980.

#### **АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ**

2. Международная конвенция по международным автомобильным перевозкам (Женевская конвенция 1956) ЦМР
3. Международная конвенция по автодорожному транспорту 1968
4. Международная конвенция по дорожным знакам и сигналам 1968
5. Международная конвенция по временному импорту коммерческих транспортных средств 1956 (Carnet de passage)
6. Конвенция TIR/MDP 1975
7. Соглашения по рабочему времени экипажей автомобильного транспорта 1970 (AETR)

#### **КОНТРАКТЫ**

8. Конвенция по международной продаже товаров 1980 (Вена)

#### **КОММЕРЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ**

9. Международная конвенция по международным морским перевозкам 1978 (Гамбургские правила)

#### **ТАМОЖЕННЫЕ СЛУЖБЫ**

10. Конвенция по гармонизации пограничного контроля 1982
11. Таможенная конвенция по контейнерам 1972

#### **БЕЗОПАСНОСТЬ И ОХРАНА ТРУДА**

12. Международная конвенция по безопасным контейнерам, 1972 (CSC)

### **Конвенции для более поздней ратификации**

## **АВТОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ**

13. Соглашения по основным транспортным артериям 1975 (AGR)
14. Соглашение по автомобильным перевозкам скоропортящихся продуктов 1970 (АТР)
15. Соглашение по автомобильным перевозкам опасных грузов (ADR)

## **ПРОЧИЕ**

16. Барселонский транзитный договор, 1921
  17. Нью Йоркский транзитный договор, 1965
  18. Конвенция об ответственности международных операторов терминалов 1991.
- Б. Краткое разъяснение преимуществ и ответственности по конвенциям*

## **КОНВЕНЦИИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ**

### **1. КОНВЕНЦИЯ СОТІF/СІM**

#### **i. Какой интерес эта конвенция представляет для региона ТРАСЕКА?**

- Данная конвенция действует на территории Западной и Восточной Европы, части территории Ближнего Востока и Северной Африки, Турции и Ирана. Эта конвенция определяет обязанности железных дорог по отношению к клиентам при осуществлении международных перевозок и полностью адаптирована для использования в условиях рыночной экономики. Железные дороги при использовании данной конвенции находятся в выгодной позиции из-за ограничения ответственности. Поскольку действие конвенции зависит от наличия грузовой накладной СІM, СОТІF/СІM может действовать на базе советской системы SMGS в тех республиках которые не являются членами СОТІF но используют SMGS.
- Конвенция СОТІF/СІM может быть очень подходящей для коридора ТРАСЕКА, особенно для республик Кавказа, но полное ее введение в Средней Азии будет зависеть от развития событий в России и Китае, где все еще используется система SMGS.
- Введение СІM обычно происходит параллельно с введением в действие приложения СОТІF СІV в котором определяются правила по перевозке пассажиров и багажа.

#### **ii. Ответственность Правительства**

- принятие конвенции в соответствии с национальным законодательством (публикация в центральном органе печати) и необходимая модификация

национальных законодательных актов, нормативных и административных актов для их соответствия положениям конвенции

- предоставление прошения о принятии правительству Швейцарии с указанием обязательств которые берут на себя железные дороги данной страны по отношению к системе международных железнодорожных перевозок. Страна считается принятой по истечении шести месяцев с момента подачи прошения, за исключением случаев когда пять стран - членов конвенции голосуют против принятия прошения. В таких случаях решение о принимается на генеральной ассамблее ОТИФ (Организации по международным железнодорожным перевозкам).
- составление и постоянное дополнение и исправление списка линий и служб попадающих под действие приложения СИМ к СОТИФ по железнодорожной перевозке грузов и приложения СИУ по перевозке пассажиров и багажа. Этот список может включать в себя наземные, морские и речные службы используемые в связи с международными железнодорожными перевозками, например железнодорожные паромы на Каспийском море.
- выплаты определенных сумм на покрытие административных расходов Организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) величина которых определяется в зависимости от длины линий приведенных в списке морских маршрутов получающих 50% скидку.

iii. Ответственность компании - оператора

- компания-оператор по положениям СИМ несет определенную ответственность по перевозке грузов с полной загрузкой вагонов которую можно избежать только при определенных обстоятельствах.
- компания - оператор должна перевезти груз в максимальный транзитный период определенный в СИМ в зависимости от того выбрал ли клиент малую или большую скорость транзита (*petite vitesse* or *grande vitesse*)
- железная дорога принимающая к перевозке грузы несет ответственность за их перевозку по всему маршруту до пункта доставки, но имеет право взыскать убытки с другой железной дороги действия которой привели к нарушению оговоренных условий.
- компенсация в сумме 17 Специальных Договорных Прав (SDR) за каждый килограмм поврежденного или утерянного груза, компенсация также выплачивается при опоздании с доставкой.

## КОНВЕНЦИИ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ

### 2. КОНВЕНЦИЯ ЦМР 1956 (КДПГ)

i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?

- Конвенция ЦМР используется на территории Западной и Восточной Европы и широко применяется в качестве основы для местных законодательных и нормативных актов. ЦМР является конвенцией определяющей ответственность международных автотранспортных перевозчиков по отношению к их клиентам. Эта конвенция адаптирована к условиям рыночной экономики поскольку она ограничивает ответственность перевозчика в размерах которые могут быть реально покрыты страховкой.
  - ЦМР очень подходит для региона ТРАСЕКА. Эта конвенция не оказывает никакого влияния на государственный бюджет и может быть быстро введена в действие без каких-либо бюджетных затрат в странах региона ТРАСЕКА обеспечивая относительную безопасность для владельцев импортных и экспортных товаров.
- ii. Ответственность Правительства
- принятие конвенции в соответствии с правилами принятыми в данной стране (например публикация в органах печати) и при необходимости модификация национальных законодательных, нормативных и административных актов для их соответствия положениям конвенции.
  - подача прошения о принятии в юридический отдел офиса ООН в Нью Йорке, которое должно быть направлено Генеральному Секретарю (статья 42)
- iii. Ответственность транспортной компании - перевозчика
- компания-перевозчик несет ответственность в период времени начинающийся в момент принятия груза к перевозке до момента доставки груза. Перевозчик несет ответственность за повреждения, утерю или задержку с доставкой груза за исключением случаев когда перевозчик может доказать что повреждение или утеря произошли по одной из трех определенных причин, или что потерь или повреждений невозможно было предотвратить или избежать.
  - компенсации подлежащие к выплате за потери или повреждения органичены 8.33 SDR за килограмм, а за опоздание с доставкой ограничены суммой стоимости перевозки.
  - компания перевозчик несет ответственность даже если она передала часть перевозки для проведения субподрядчиком. ЦМР продолжает действовать если автомобиль на части маршрута перевозится по железной дороге или по морю, что делает эту конвенцию особенно привлекательной для маршрута ТРАСЕКА.

### 3. КОНВЕНЦИИ ПО АВТОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ

i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?

- Конвенция применяется во многих странах по всему миру и определяет международные стандарты в области автотранспортных перевозок и

использования средств автомобильного транспорта. Эта конвенция обеспечивает взаимодействие и равноправное отношение к автотранспортным средствам следующим по территории стран - членов конвенции. Конвенция существенным образом упрощает международное передвижение автотранспортных средств.

- Конвенция приемлема для внедрения на всей территории региона ТРАСЕКА но требует некоторых вложений бюджетных средств для внедрения.

#### ii. Ответственность Правительства

- принятие конвенции в соответствии с правилами принятыми в данной стране (например публикация в органах печати) и при необходимости модификация национальных законодательных, нормативных и административных актов для их соответствия положениям конвенции.
- подача прошения о принятии в юридический офис ООН в Нью Йорке и уведомление об отличительном знаке данной страны который будет использоваться автотранспортными средствами принадлежащими этой стране при международных перевозках в соответствии с приложением 3 к конвенции.  
(статья 45 конвенции)
- обеспечить принципиальное соответствие национальных правил дорожного движения с положениями статьи II конвенции.
- обеспечить соответствие технических требований к состоянию автотранспортных средств с положениями приложения 5 к конвенции.
- обеспечить доступ в страну для автотранспортных средств участвующих в международных перевозках при условии что они соответствуют положениям главы III конвенции.
- обеспечить доступ в страну водителям международных транспортных средств при условии что они соответствуют положениям главы IV конвенции.

### 4. КОНВЕНЦИЯ ПО ДОРОЖНЫМ ЗНАКАМ И СИГНАЛАМ 1968 ГОДА

#### i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?

- Конвенция применяется во многих странах мира и определяет международные стандарты относительно расположения и дизайна различных типов дорожных знаков. Она значительно помогает улучшить безопасность на дорогах.
- Конвенция может применяться на всей территории региона ТРАСЕКА, но ее внедрения потребует значительного вложения бюджетных средств поскольку во многих странах ТРАСЕКА наблюдается значительная нехватка дорожных знаков, а в некоторых случаях существующие знаки не соответствуют стандартам определенным в конвенции. Для полного внедрения данной конвенции может быть необходима большая инвестиционная программа которая может быть частью общей программы займов для развития.

#### ii. Ответственность Правительства

- принятие конвенции в соответствии с правилами принятыми в данной стране (например публикация в органах печати) и при необходимости модификация национальных законодательных, нормативных и административных актов для их соответствия положениям конвенции.
- подача прошения о принятии в юридический офис ООН в Нью Йорке (статья 37 конвенции)
- взятие на себя обязательств по внедрению системы дорожных знаков, сигналов и дорожной разметки описанных в конвенции в самые короткие возможные сроки , в пределах временных рамок определенных конвенцией (от 4 до 15 лет) (статья 3 конвенции)

## 5. КОНВЕНЦИИ ПО ВРЕМЕННОМУ ВВОЗУ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ 1956

### i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?

- Конвенция позволяет внедрить carnet de passage что позволяет временный ввоз в страну автомобилей и прицепов без уплаты таможенных пошлин при осуществлении международных транспортных перевозок.
- Конвенция может применяться по всей территории региона ТРАСЕКА, но для ее внедрения потребуются некоторые бюджетные вложения поскольку необходимо провести обучение офицеров таможни. В Западной Европе необходимость в carnet в большинстве случаев отпала, но ESCAP считает что в настоящее время конвенция поможет развитию международного транспорта в Средней Азии.

### ii. Ответственность Правительства

- принятие конвенции в соответствии с правилами принятыми в данной стране (например публикация в органах печати) и при необходимости модификация национальных законодательных, нормативных и административных актов для их соответствия положениям конвенции.
- подача прошения о принятии в юридический офис ООН в Нью Йорке (статья 33 конвенции)
- передача необходимых полномочий национальной гарантийной организации (организациям) (статья 7 конвенции) и заключение контракта (соглашения) между таможенными властями и национальной гарантийной ассоциацией.
- обучение таможенных офицеров методам применения процедур временного ввоза

### iii. Ответственность ассоциации - оператора

- организация национальной гарантийной ассоциации (например путем объединения автомобильных клубов/организаций)
- заключение контракта (соглашения) с перевозчиком

- заключение контракта с Международным Альянсом по Путешествиям (AIT) и/или с Международной Автомобильной Федерацией (FIA) которые управляют работой единой существующей системы гарантий.
  - выдача “carnet de passage en douane” одобренным транспортным организациям
- iv. Ответственность транспортной компании - оператора (держателя “carnet de passage en douane”)
- использование должным образом правильно и своевременно заполненных и подтвержденных печатью carnet de passage en douane в соответствии с положениями конвенции
  - подчинение временным рамкам обозначенным в документах на временный ввоз
  - при повторном экспорте автотранспортного средства, получение визы (печати) от уполномоченных офицеров таможни при пересечении границы
- v. Ответственность Международного Альянса по Путешествиям (AIT) и/или Международной Автомобильной Федерации (FIA)
- обеспечение принятия национальной гарантийной ассоциации в общество международного страхового обеспечения
  - предоставление информации во все национальные гарантийные ассоциации и национальные таможенные комитеты о принятии новой гарантийной ассоциации
  - выдача carnet de passage en douane национальным гарантийным ассоциациям
  - представление и участие в работе рабочей группы ЕСЕ по таможенным вопросам которые оказывают влияние на транспорт работающий по конвенции.

## 6. КОНВЕНЦИЯ ТИР 1975 (МДП)

- i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?
- Конвенция используется в Европе, на Ближнем Востоке, в Северной Африке, Турции и (в теории) в Иране. Она позволяет перевозить грузы под покрытием ТИР carnet , без непосредственного проведения таможенных проверок от пункта отправки до пункта назначения.
  - Конвенция является основным инструментом позволяющим ускорить перевозки и в странах ТРАСЕКА в данный момент идет процесс ее ратификации и внедрения. Необходимо отметить что ТИР carnet позволяет только свободный провоз товаров. Проезд самого транспортного средства не зависит от ТИР и может регулироваться двесторонними или многосторонними разрешениями и системой предоставления дополнительной документации на транспортное средство.
- ii. Ответственность Правительства
- принятие конвенции ТИР в соответствии с национальными юридическими процедурами (например публикация в национальных органах печати) и при

- необходимости модификация национальных законодательных, юридических и нормативных актов для их соответствия положениям конвенции.
- подача прошения о принятии в юридический офис ООН в Нью Йорке (статья 52 конвенции)
  - передача необходимых полномочий национальной гарантийной организации (организациям) (статья 6 конвенции) и заключение контракта (соглашения) между таможенными властями и национальной гарантийной ассоциацией.
  - публикация списка национальных таможенных офисов имеющих полномочия для проведения операций ТИР
  - обучение работников таможни правильному использованию таможенных процедур ТИР (в таможенных офисах отправления, транзита и прибытия)
  - основание и наделение полномочиями специальной организации отвечающей за инспекцию и утверждение аотранспортных средств для ТИР (статья 12 конвенции)
- iii. Ответственность гарантийной ассоциации
- организация национальной гарантийной ассоциации (например путем объединения национальных транспортных компаний)
  - заключение контракта (соглашения) с национальным таможенным управлением
  - заключение контракта с Международным Автодорожным Союзом (IRU) который управляет работой единой существующей системы гарантий.
  - заключение соглашения с транспортными компаниями желающими получить ТИР (гарантийная ассоциация может потребовать банковских гарантий, залог или использование другого способа обеспечения гарантий)
  - выдача ТИР carnet одобренным транспортным организациям
- iv. Ответственность транспортной компании - оператора (держателя ТИР carnet)
- заключение соглашения с национальной гарантийной ассоциацией определяющего условия использования ТИР carnet.
  - получения сертификатов пригодности транспортных средств и контейнеров от компетентной и уполномоченной национальной инспекционной организации и обеспечение их обновления, при необходимости, через определенные промежутки времени
  - маркировка аотранспортных средств и контейнеров табличками ТИР (статья 16 конвенции)
- v. Ответственность Международного Автодорожного Союза (IRU)
- обеспечение принятия национальной гарантийной ассоциации в общество мждународного страхового обеспечения
  - предоставление информации во все национальные гарантийные ассоциации и национальные таможенные комитеты о принятии новой гарантийной ассоциации
  - выдача ТИР carnet национальным гарантийным ассоциациям



- администрирование работы ТИР carnet и гарантийной системы
- представление и участие в работе рабочей группы UN/ECE по таможенным вопросам которые оказывают влияние на транспорт работающий по транзитной системе ТИР.

## **7. СОГЛАШЕНИЕ АЕТР ПО РАБОЧЕМУ ВРЕМЕНИ ЭКИПАЖЕЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

- i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?
  - соглашение применяется в Восточной и Западной Европе, и транспортные компании желающие работать в Европе будут иметь больше шансов при использовании этой конвенции поскольку она позволяет установить сходный режим работы в обоих регионах.
  - соглашение требует содействия правительства для внедрения но основной проблемой будет установка и использование такографов. Эта проблема является особенно острой для транспортных компаний стран ТРАСЕКА из-за необходимости в запасных частях и починке такографов, а также в их перекалибровке. Необходимо отметить что соглашение покрывает только международные перевозки, но в свете вышеописанной проблемы с такографами можно порекомендовать странам ТРАСЕКА обратиться с просьбой о временном освобождении от необходимости в установке такографов на автотранспортных средствах используемых только в пределах региона ТРАСЕКА и не осуществляющих перевозки в другие регионы попадающие под действие соглашения. Возможность подобного временного освобождения необходимо будет обсудить на высшем уровне в ЕСЕ.
  - соглашение определяет минимальный возраст для водителей грузового транспорта, определяет минимальный ежедневный и еженедельный период отдыха, максимальный лимит времени проведенного за рулем без перерыва и максимальные периоды проведенные за рулем в день, в неделю и в две недели.
- ii. Ответственность Правительства
  - принятие соглашения в соответствии с национальными юридическими процедурами (например публикация в национальных органах печати) и при необходимости модификация национальных законодательных, юридических и нормативных актов для их соответствия положениям конвенции.
  - подача прошения о принятии в юридический офис ООН в Нью Йорке (статья 16 конвенции)
  - обеспечение соответствия положениям соглашения путем проведения проверок на дорогах и в транспортных компаниях
- iii. Ответственность транспортной компании - оператора

- транспортная компания должна организовать работу таким образом чтобы водители-члены экипажей имели возможность выполнять правила предписанные соглашением
- транспортная компания должна регулярно проводить проверки времени проведенного водителями за рулем, времени проведенного водителями при выполнении другой работы и времени отдыха путем сравнения всей имеющейся документации. Там где обнаружено любое нарушение соглашения, транспортная компания должна принять все необходимые меры для прекращения нарушения и избежания его повторения, например путем изменения рабочих часов, режима работы и маршрутов.

## **КОНТРАКТЫ**

### **8. ВЕНСКАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ ПРОДАЖЕ ТОВАРОВ 1980**

- i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?
  - Конвенция все более и более широко применяется по всему миру и предоставляет базу для контрактного законодательства по продаже и покупке товаров, что позволяет гармонизировать этот важный аспект международного сотрудничества.
  - Конвенция очень подходит для региона ТРАСЕКА , поскольку ее положения обязательны к исполнению в случаях когда партнеры не оговорили специальных условий. Большинство участников не являются специалистами в контрактном законодательстве и конвенция позволяет обеспечить хорошую юридическую защиту по основным вопросам. Торговые организации которые более глубоко разбираются в вопросах контрактного законодательства могут изменять ответственность в пределах действия конвенции при условии четкого определения положений письменного контракта.
- ii. Ответственность Правительства
  - принятие соглашения в соответствии с национальными юридическими процедурами (например публикация в национальных органах печати) и при необходимости модификация национальных законодательных, юридических и нормативных актов для их соответствия положениям конвенции.
  - подача прошения о принятии в юридический офис ООН в Нью Йорке (статья 91 конвенции)

## **КОММЕРЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ**

### **9. КОНВЕНЦИЯ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ МОРСКИМ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ 1978 (ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА)**

- i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?

- Гамбургские правила представляют собой набор современных правил определяющих ответственность морских перевозчиков. Они представляют лучшую базу для мультимодального транспорта чем старые Гаагские правила и позволяют применять систему Электронного Обмене Данных EDI. Они не зависят от наличия обычных товарных накладных, и предполагают использование контрактов на перевозку в той же манере как ЦМР используется для автомобильного транспорта. При использовании Гамбургских Правил не возникает возможности для прекращения ответственности в порту после того как морской перевозчик вступает во владение грузом, что возможно при использовании Гаагских Правил.
  - Гамбургские Правила все более и более широко используются в странах через которые проходит продолжение маршрута ТРАСЕКА, таких как Рومания, Венгрия, Чехия и Австрия. Использование Гамбургских правил на Черном и Каспийском Морях на маршруте ТРАСЕКА позволит обеспечить гармонизированную и надежную систему ответственности морских перевозчиков на маршруте который в большой степени является мульти-модальным.
- ii. Ответственность Правительства
- принятие соглашения в соответствии с национальными юридическими процедурами (например публикация в национальных органах печати) и при необходимости модификация национальных законодательных, юридических и нормативных актов для их соответствия положениям конвенции.
  - подача прошения о принятии в юридический офис ООН в Нью Йорке (статья 28 конвенции)
- iii. Ответственность морского перевозчика
- Период ответственности морского перевозчика покрывает период во время которого перевозчик отвечает за груз находящийся в порту загрузки, на борту судна во время перевозки и в порту выгрузки. Перевозчик отвечает за потерю, повреждение или задержку с доставкой груза за исключением случаев когда он может доказать что он, его работники или агенты приняли все разумно возможные меры позволяющие предотвратить событие или его последствия.
  - Компенсация за потери или повреждения выплачивается в размере 835 SDR за пакет или единицу груза или 2.5 SDR за килограмм, в зависимости от того что больше. Компенсация за задержку ограничена суммой в 2.5 раза превышающей стоимость перевозки.
  - Перевозчик обычно несет ответственность даже если он поручает проведение части перевозки субподрядчику.

## ТАМОЖЕННЫЕ СЛУЖБЫ

### 10. КОНВЕНЦИЯ ПО ГАРМОНИЗАЦИИ ПОГРАНИЧНОГО КОНТРОЛЯ ЗА ГРУЗАМИ 1982

- i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?
  - Конвенция предписывает общие правила и методы проведения проверок и координирует процедуры в граничащих странах с целью гармонизации и сведения к минимуму процедур контроля на границах. Для внедрения конвенции нет необходимости вложения бюджетных средств.
  - Конвенция очень подходит для региона ТРАСЕКА поскольку она устанавливает нейтральные международные стандарты и может быть использована как современная система в регионе где все еще не достигнуто согласие по вопросу применения подобных систем.
- ii. Ответственность Правительства
  - принятие соглашения в соответствии с национальными юридическими процедурами (например публикация в национальных органах печати) и при необходимости модификация национальных законодательных, юридических и нормативных актов для их соответствия положениям конвенции.
  - подача прошения о принятии в юридический офис ООН в Нью Йорке (статья 16 конвенции)
  - обучение руководителей на пограничных постах для осуществления гармонизированных процедур импорта, экспорта и транзита
  - введение скоординированных процедур на национальном и международном уровнях для всех таможенных и пограничных служб (таможни, ветеринарная служба, фитосанитарная служба, и.т.д) Статьи 4,6 и 7 Конвенции
  - Предоставление пограничным и таможенным постам адекватных ресурсов. Статья 5 Конвенции.
  - Предоставление необходимой информации всем участникам контракта по их требованию. Статья 8 конвенции.

### 11. ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО КОНТЕЙНЕРАМ 1972

- i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?
  - Конвенция позволяет импорт контейнеров находящихся в транзите в страну на временной основе без уплаты пошлин или залога, и обычно без оформления таможенных документов.
  - Конвенция очень подходит для региона ТРАСЕКА через который проходит все больше и больше международных грузов в контейнерах и для ее внедрения требуются только минимальные вложения из государственного бюджета.

**ii. Ответственность Правительства**

- принятие соглашения в соответствии с национальными юридическими процедурами (например публикация в национальных органах печати) и при необходимости модификация национальных законодательных, юридических и нормативных актов для их соответствия положениям конвенции.
- подача прошения о принятии в юридический офис ООН в Нью Йорке (статья 18 конвенции)
- обучение руководителей на пограничных постах применению процедур

**iii. Ответственность транспортной компании**

- контейнеры должны быть промаркированы в соответствии с положениями Приложения 1 к конвенции
- соблюдение сроков на временный ввозу Статья 4 конвенции.
- соблюдение ограничений связанных с использованием внутреннего транспорта. Статья 9 и приложение 3 к конвенции.
- ведение детальных записей, при необходимости, передвижения каждого отдельного контейнера в стране временного ввоза и назначение национального представителя. Статья 7 и приложение 2 к конвенции.

**БЕЗОПАСНОСТЬ И ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ****12. КОНВЕНЦИЯ ПО БЕЗОПАСНЫМ КОНТЕЙНЕРАМ****i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?**

- Конвенция применяется во многих странах мира и позволяет международную транспортировку контейнера который имеет табличку подтверждающую его соответствие нормам безопасности с минимальными процедурами контроля безопасности.
- конвенция очень важна для региона ТРАСЕКА, особенно для стран с потенциально высоким уровнем контейнеризации транспорта и для стран не имеющих прямого выхода к морю.
- требования конвенции применяются для большинства грузовых контейнеров используемых при международных перевозок, за исключением тех которые специально спроектированы для авиаперевозок.

**ii. Ответственность Правительства**

- предоставление инструмента присоединения в Отдел по Договорам ООН в Нью-Йорке, Генеральному Секретарю
- внедрение общепринятых процедур проверки и соответствующих требований по прочности для транспортировки и обработки контейнеров
- внедрение общепринятых единых международных правил по безопасности, равно применимых для всех видов наземного транспорта и отмена противоречащих им национальных правил

- взаимное принятие: соответствие подтвержденное наличием таблички выданной одной из Сторон конвенции должно быть принято другими Сторонами.

iii. Ответственность владельцев контейнеров

- соответствующее содержание контейнеров одобренных как соответствующие требованиям по безопасности, включая периодические проверки
- предоставление в стране и поддержание записей о передвижении каждого контейнера

### Конвенции для последующей ратификации

## АВТОДОРОГИ

### 13. СОГЛАШЕНИЕ ПО ОСНОВНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ АРТЕРИЯМ 1975 (AGR).

- i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?
- Европейское Соглашение по Основным транспортным артериям предоставляет Правительствам всех Европейских стран юридическую базу и скоординированный план по строительству и развитию единой международной дорожной системы в Европе с целью развития международного транспорта по всему континенту.
  - AGR очень подходит для стран Кавказа и других стран ТРАСЕКА, в данное время рассматривается список дорог в Средней Азии и на Кавказе.
- ii. Ответственность Правительства
- предоставление инструмента присоединения в Отдел по Договорам ООН в Нью-Йорке, Генеральному Секретарю
  - страны которые становятся Договорными Сторонами AGR принимают на себя обязательства по его внедрению, включая строительство и усовершенствование “системы Е-дорог” на их территории, хотя им дается полная свобода относительно временных рамок.
  - развитие национальной инвестиционной программы

### 14. СОГЛАШЕНИЕ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ТОВАРОВ (АТР) 1970

- i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?
- конвенция применяется во многих странах, членах ЕСЕ и странах приравненных к ним
  - соглашение определяет условия сохранения качества скоропортящихся продуктов во время их международной транспортировки, и таким образом является важной

для стран ТРАСЕКА, особенно для стран выполняющих экспорт пищевых продуктов.

ii. Ответственность Правительства

- предоставление инструмента присоединения в Отдел по Договорам ООН в Нью-Йорке, Генеральному Секретарю
- Правительства должны будут принять меры по обеспечению соответствующего качества оборудования обозначенного в соглашении, а также его проверки и обеспечения соответствия определенным стандартам
- необходимо обеспечить признание действительности сертификатов выданных для подтверждения соответствия положениям соглашения

iii. Ответственность компании - перевозчика

- использование оборудования в соответствии с международными стандартами и внедрение этих стандартов в национальном масштабе

## 15. СОГЛАШЕНИЕ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ADR)

i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?

- ADR является соглашением разработанным Экономической Комиссией по Европе ООН в Женеве, тогда как большинство европейских стран пришли к соглашению относительно общих правил по перевозке опасных грузов через их границы и по их территориям
- принятие ADR помогает улучшить безопасность транспорта потому что упаковка, маркировка, конструкция транспортного средства, оборудование и методы работы должны соответствовать определенным правилам
- соглашение ADR может быть приемлема для стран маршрута ТРАСЕКА, особенно для стран Кавказа поскольку большинство стран Восточной Европы и Российская Федерация являются контрактными сторонами. Тем не менее, страны присоединяющиеся к соглашению должны по крайней мере иметь консультативный статус с ЕСЕ-ООН.

ii. Ответственность Правительства

- предоставление инструмента присоединения в Отдел по Договорам ООН в Нью-Йорке, Генеральному Секретарю
- ADR является соглашением между странами, и не существует отдельной организации следящей за выполнением договора. На практике проверки автомагистралей проводятся странами - членами, и несоответствие положениям влечет принятие национальными властями мер по отношению к водителю

- правила ADR должны быть внедрены и выполняться как часть национальной юридической системы и в процессе международных перевозок
- перевозка опасных грузов требует наличия специальных знаний и проведения специального обучения для работников разрабатывающих правила, а также введение систем контроля
- ADR представляет собой текст который постоянно находится в процессе пересмотра и дополнения, и этот процесс должен очень четко контролироваться Правительством
- должны быть организованы учебные курсы для водителей транспортных средств свыше 3.5 тонн.

iii. Ответственность транспортной компании

- все грузы под ADR должны сопровождаться транспортным документом
- водители транспортных средств свыше 3.5 тонн должны посетить официальные курсы обучения
- обязательное страхование от повреждений

## **ПРОЧИЕ**

### **16. БАРСЕЛОНСКИЙ ТРАНЗИТНЫЙ ДОГОВОР 1921.**

- i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА?
- договор применяется во многих странах мира и определяет степень свободы при транзите людей, багажа, грузов, судов, автобусов и домашних животных и прочих средств транспорта
  - конвенция применима в регионе ТРАСЕКА
- ii. Ответственность Правительства
- предоставление инструмента присоединения в Отдел по Договорам ООН в Нью-Йорке, Генеральному Секретарю
  - не существует необходимости в бюджетных вложениях
  - страны - члены должны позволять прохождение транзита в соответствии с таможенными условиями определенными в договоре

### **17. НЬЮ-ЙОРКСКИЙ ДОГОВОР О ТРАНЗИТЕ**

- i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА
- всемирная конвенция определяет право стран не имеющих выхода к морю на свободное передвижение на море в нейтральных водах



- конвенция является актуальной для всех стран региона, ее подписание и применение чрезвычайно важно для стран ТРАСЕКА не имеющих выхода к морю, особенно в свете развития контейнеризации.
- ii. Ответственность Правительства
- предоставление инструмента присоединения в Отдел по Договорам ООН в Нью-Йорке, Генеральному Секретарю
  - страны имеющие выход к морю должны позволять странам не имеющим такого свободного транзит через их территорию
  - суда принадлежащие странам без выхода к морю должны и иметь равные права доступа и использования морских портов
  - транзитные грузы не должны облагаться налогами или пошлинами, возможно взимание специальных выплат для покрытия расходов
  - в зависимости от существующего финансового режима (таможни, пошлины или налоги) подписание договора может иметь финансовые последствия для Правительства
  - разрешение таких операций как перегрузка, складирование и хранение, обработка неупакованного груза и изменение видов транспорта, запреты могут быть введены на основе правил безопасности, моральных разногласий, общественного здоровья и.т.д

## 18. КОНВЕНЦИЯ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОПЕРАТОРОВ ТЕРМИНАЛОВ 1991

- i. Какой интерес представляет данная конвенция для региона ТРАСЕКА
- конвенция разработана для применения по всему миру и еще не начала действовать, тем не менее операторы могут использовать ее положения для работы. Поскольку Грузия ратифицировала конвенцию и только 4 других ратификации необходимы для ее введения в действие, она может быть легко внедрена на всей территории ТРАСЕКА.
  - конвенция определяет общие правила по ответственности за потери, повреждения и задержки в передаче товаров при осуществлении международных перевозок во время нахождения товаров под контролем операторов транспортных терминалов в международной торговле, и, таким образом, подходит для стран ТРАСЕКА имеющих подобные терминалы.
- ii. Ответственность Правительства
- предоставление инструмента присоединения в Отдел по Договорам ООН в Нью-Йорке, Генеральному Секретарю
  - при необходимости, модификация национального законодательства, особенно в области определения ответственности

- применение положений конвенции в области транспортных услуг по отношению к грузам находящимся под контролем операторов терминалов
- не сужается специальных требований по бюджетным вложениям

iii. Ответственность операторов транспортных терминалов

- оператор несет ответственность за груз с момента принятия его и до момента его передачи лицу отвечающему за его доставку
- оператор несет ответственность при нанесении повреждения, утере груза или опоздания с его передачей если они произошли в период времени когда оператор отвечал за груз, за исключением случаев когда оператор может доказать что он принял все разумно возможные меры необходимые для избежания возникновения ситуаций и их последствий.

*В. Методология по ратификации или присоединения к конвенциям.*

Точная методология по ратификации или присоединения к конвенциям может слегка отличаться в различных странах, но Консультантам удалось выделить следующие общие положения:-

1. Роль Министерства Иностранных Дел

Инициатива по подготовке базы для ратификации или присоединения к конвенциям должна принадлежать участникам конвенций и юридическому отделу Министерства Иностранных Дел. Эта секция подготовлена в ответ на предложения работников Министерства отвечающих за транспорт которые обычно подготавливают в каждом отдельном случае документы в пользу ратификации или присоединения к каждой конкретной конвенции и предоставляют рекомендации работникам Министерства Иностранных Дел.

Министерство Иностранных Дел может также получить рекомендации от других Министерств имеющих отношение к той или иной конвенции, таких как Министерство Юстиции, Министерство Финансов, Министерство Внутренних Дел, Министерство Экономики, Таможенное Управление и т.д. В некоторых случаях министерства официально утверждают их одобрение или подтверждают отсутствие возражений с их стороны. В некоторых случаях необходимо дать четкую оценку ожидаемых затрат связанных с присоединением к конвенции.

В некоторых из стран подобная система была официально зафиксирована путем организации Межминистерских Комитетов, которые могут обращаться за рекомендациями по поводу ратификации и присоединения к конвенциям к международным организациям и консультантам. Существуют определенные преимущества при проведении тщательного предварительного анализа финансовых и других обязательств которые страна принимает на

себя при присоединении к той или иной конвенции для фактического присоединения или ратификации. Подписание договора по международным обязательствам является очень серьезным шагом и страна получит преимущества от присоединения к конвенции только если она готова обеспечить выполнение положений конвенции. Для этого необходимо ввести в действие системы сертификации и проверки, а эти системы можно ввести в действие только после того как ответственные работники назначены для выполнения этих обязанностей и соответствующим образом обучены. Все административные вопросы должны быть решены до того как страна принимает на себя обязательства по выполнению положений конвенции. Таким образом чем раньше будет изучено мнение соответствующих министерств и ведомств, тем более полезным и актуальным оно может оказаться. Тем не менее при внедрении конвенции отдельные министерства и ведомства не должны иметь права вето или права задержать ратификацию только потому что их работникам придется взять на себя дополнительные обязанности - это будет противоречить национальным интересам. В таких случаях бюджет отведенный для данного министерства может быть увеличен или может быть разработан механизм по покрытию административных расходов путем взимания дополнительных пошлин с пользователей или транспортных организаций.

В общем конвенции которые еще не вступили в силу могут быть ратифицированы, в то время как к конвенциям под которыми уже нельзя подписаться и/или тем из них которые уже вступили в действие можно присоединиться.

## 2. Проект резолюции

После проведения вышеописанных обсуждений Министерство Иностранных Дел подает проект резолюции о ратификации или присоединения к конвенции в Парламент. Подобная резолюция обычно содержит в приложении текст соответствующей конвенции, который, в некоторых случаях, должен быть нотариально заверен. В некоторых из стран рассмотрение проекта резолюции является ответственностью Парламентской Комиссии Министерства Иностранных Дел.

Большинство международных конвенций представлены на английском и французском языках. Более поздние конвенции также представлены в оригинале на русском языке. Необходимо отметить что только оригинальный текст конвенции является действительным для юридических целей. В некоторых странах ТРАСЕКА существует требование по предоставлению всех законодательных документов в Парламент на национальном языке. Это вызывает проблемы в области введения международных конвенций так как для осуществления перевода требуется вложение огромных усилий, и перевод может служить только как источник информации, но не как юридический документ. В случае соглашения ARD необходимо перевести многие сотни страниц текста, что дает представление о том какое количество работы необходимо провести для перевода конвенций.

Консультанты предлагают следующее разрешение этой процедурной и технической проблемы: резолюция по ратификации должна содержать в приложении

- оригинальный текст конвенции (самым практическим решением будет текст на русском языке, но может быть на английском или французском, если это предпочтительно).
- краткий обзор положений конвенции на национальном языке (краткой описание приведенной в секции Б данного документа может стать основой)
- взятие на себя обязательств по организации публикации сертифицированного рабочего перевода оригинального текста на национальный язык в течение 12 месяцев с момента ратификации

В таком случае оригинальный текст становится частью законодательного акта и может быть использован для ссылок в будущем, не возникает задержек с процессом ратификации, и текст на национальном языке будет представлен к моменту когда конвенция начинает реально действовать. Предлагаемое решение было одобрительно встречено многими официальными лицами которым Консультанты представили этот план.

### 3. Официальная ратификация или присоединение

Вслед за одобрением Парламента (который может официально ратифицировать или присоединиться к конвенции в некоторых случаях в форме постановления) необходимо подписание инструмента ратификации или присоединения, что является ответственностью Президента или Спикера Парламента который в некоторых случаях может передать полномочия по подписанию другим ответственным лицам. В некоторых случаях инструмент присоединения подписывается Министром Иностранных Дел.

Парламент может принять решение о внедрении законодательного акта, но в некоторых странах это может быть сделано путем издания постановления Президента. Детальные нормативные акты по внедрению обычно подготавливаются соответствующим министерством.

Очень важно дать уведомление о ратификации или присоединении соответствующей организации (очень часто ООН в Нью-Йорке - в секции Б данного руководства приведены детали для конвенций рекомендуемых для стран ТРАСЕКА). Инструмент ратификации или присоединения должен быть представлен и получено подтверждение его получения. Консультанты смогли выяснить что в некоторых случаях страны еще не получили подтверждения получения, а в одном случае одна из стран пытается ратифицировать устаревший вариант конвенции. Официальные лица стран региона ТРАСЕКА уведомили консультантов о некоторых разночтениях в понимании ратификации и присоединения, официальный список находится в ООН.

Консультанты рекомендуют назначение одной организации или одного департамента который будет отвечать за предоставление инструментов ратификации и присоединения соответствующим организациям, таким образом это станет обычным заданием работников

этой организации/департамента. Эти работники смогут быстро определить если официальная организация той или иной конвенции не выполняет соответствующие процедуры. В некоторых странах эта работа уже проводится работниками Министерства Иностранных Дел или дипломатическими представителями за рубежом.

#### 4. Публикации и регистрация

Очень желательно введение какой-либо системы централизованной регистрации всех международных конвенций и соглашений которые возлагают обязанности на государство в отношении транспорта. В некоторых из стран составление такой базы данных уже является ответственностью Министерства Иностранных Дел. Эта проблема также должна быть адресована Министерством отвечающим за транспорт, и там где существует единое министерство выполняющее эту функцию, необходимо чтобы это министерство имело копии всех применимых транспортных конвенций.

Также желательно чтобы текст международных конвенций был доступен для юристов и транспортников, таким образом необходимо официально опубликовать тексты и пустить их в продажу.

# *ПРИЛОЖЕНИЯ 1 ПРОЦЕДУРЫ*

**Пример из Грузии**

(Печать)

ПАРЛАМЕНТ ГРУЗИИ ОБЪЯВЛЯЕТ ЧТО ОН РАТИФИЦИРОВАЛ (НАЗВАНИЕ  
КОНВЕНЦИИ И ДАТА)

ГРУЗИЯ ЗАЯВЛЯЕТ ЧТО ОНА БУДЕТ ОСОЗНАННО ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛОЖЕНИЯ  
СОГЛАШЕНИЯ

В ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ЭТОГО Я ПОДПИСЫВАЮ ДАННЫЙ ИНСТРУМЕНТ  
РАТИФИКАЦИИ

ТБИЛИСИ  
(ДАТА)

ПРЕЗИДЕНТ ГРУЗИИ

ЗАВЕРЕНО

МИНИСТР ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ

No

ДАТА

ЕГО ПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВУ  
Г-НУ.....

В ВИДУ ТОГО ЧТО (НАЗВАНИЕ КОНВЕНЦИИ И ДАТА ПРИНЯТИЯ)

И ПОСКОЛЬКУ ГРУЗИЯ, БУДУЧИ ЧЛЕНОМ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ МОЖЕТ СТАТЬ ЧЛЕНОМ ВЫШЕНАЗВАННОЙ КОНВЕНЦИИ В СООТВЕТСТВИИ С ПОЛОЖЕНИЯМИ СТАТЬИ..... ОБОЗНАЧЕННОЙ КОНВЕНЦИИ,

ГРУЗИЯ, ПОСЛЕ РАССМОТРЕНИЯ И ОДОБРЕНИЯ ДАННОЙ КОНВЕНЦИИ, ПРИНИМАЕТ ЭТУ КОНВЕНЦИЮ.

В СВИДЕТЕЛЬСТВО ЭТОГО Я, МИНИСТР ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ ГРУЗИИ, ПОДПИСАЛ ИНСТРУМЕНТ ПРИСОЕДИНЕНИЯ И ПОСТАВИЛ ОФИЦИАЛЬНУЮ ПЕЧАТЬ.

ПРОИЗОШЛО В ТБИЛИСИ, (ДАТА)

ПОДПИСЬ МИНИСТРА



## Пример Европейского Союза

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА (ЕЭС) № 2112.78  
от 25 июля 1978

относительно заключения Таможенной Конвенции по международным перевозкам грузов при покрытии TIR carnets (Конвенция TIR) от 14 ноября 1975, Женева

СОВЕТ ЕВРОПЕЙСКОГО СООБЩЕСТВА ПРИНЯЛ ЭТО ПОСТАНОВЛЕНИЕ:

В соответствии с договором об образовании Европейского Экономического Сообщества,

Рассмотрев рекомендации Комиссии,

Поскольку заключение Таможенной Конвенции по по международным перевозкам грузов при покрытии TIR carnets (Конвенция TIR) от 14 ноября 1975, Женева вводит новые положения в систему международных перевозок грузов средствами автомобильного транспорта, и поскольку природа новых положений такова что они помогают гармоничному развитию международной торговли в соответствии с целями стоящими перед Европейским Экономическим Сообществом;

Поскольку всязы с этим необходимо одобрение конвенции TIR от имени Сообщества,

Данное постановление является обязательным и полностью и непосредственно выполняется странами - членами.  
Выполнено в Брюсселе, 25 июля 1978.

## Статья 1

Таможенная Конвенция по международным перевозкам грузов при покрытии TIR carnets (Конвенция TIR) от 14 ноября 1975, Женева сим одобряется от имени Европейского Экономического Сообщества.

Текст Конвенции и приложения к ней прилагаются к данному постановлению.

## Статья 2

Президент Совета сим уполномочен представить инструмент ратификации от имени Сообщества в соответствии со Статьей 52(1)(б) Конвенции.

От имени Совета  
Президент  
К фон ДОХНАНИ.

## Модель ООН

### Модель инструмента присоединения

Поскольку (название договора, конвенции, соглашения, и.т.д) был заключен (принят, открыт к подписанию, и.т.д) в (место) (дата)

Я, (название и титул главы Государства, главы Правительства или министра иностранных дел), заявляю что Правительство (Государство) после рассмотрения вышеназванного (договор, конвенция, соглашения) присоединяется к нему и обязуется точно выполнять его положения.

В свидетельство чего я подписал данный инструмент присоединения в (место) (дата).

(Подпись)

Куда: Министерство Транспорта  
От: Министерства Иностранных Дел

Министерство Иностранных Дел Республики Казахстан доводит до вашего сведения что инструменты присоединения Республики Казахстан к нижеследующим конвенциям направлены в ООН 2 июня 1995:

- Конвенция по соглашению автомобильных перевозчиков грузов (КДПГ) подписанная в Женеве 19 мая 1956
- Европейское соглашение о режиме работы экипажей автотранспортных средств производящих международные перевозки (ЕСТР) подписанное в Женеве 1 июля 1970
- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) подписанное в Женеве, 15 ноября 1975
- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся грузов и специальных транспортных приспособлениях предназначенных для осуществления подобных перевозок (СПС) подписанное в Женеве 1 сентября 1970

Первый заместитель Министра

Даненов

Проект

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Относительно присоединения Республики Казахстан к Европейскому Соглашению о режиме работы экипажей автотранспортных средств производящих международные перевозки (ЕСТР) 1970.

Верховный Совет Республики Казахстан постановляет:

Он имени Республики Казахстан присоединиться к Европейскому Соглашению о режиме работы экипажей автотранспортных средств производящих международные перевозки (ЕСТР) подписанному в Женеве 1 июля 1970

Председатель Верховного Совета  
Республики Казахстан, Алматы



UNIFORM RULES  
CONCERNING THE CONTRACT  
FOR INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)

Appendix B to the Convention concerning International Carriage by Rail  
(COTIF) of 9 May 1980

TITLE I

General Provisions

ARTICLE 1

Scope

§ 1. Subject to the exceptions provided for in Article 2, the Uniform Rules shall apply to all consignments of goods for carriage under a through consignment note made out for a route over the territories of at least two States and exclusively over lines or services included in the list provided for in Articles 3 and 10 of the Convention.

§ 2. In the Uniform Rules the expression "station" covers: railway stations, ports used by shipping services and all other establishments of transport undertakings, open to the public for the execution of the contract of carriage.

ARTICLE 2

Exceptions from scope

§ 1. Consignments between sending and destination stations situated in the territory of the same State, which pass through the territory of another State only in transit, shall not be subject to the Uniform Rules:

- (a) if the lines or services over which the transit occurs are exclusively operated by a railway of the State of departure; or
- (b) if the States or the railways concerned have agreed not to regard such consignments as international.

§ 2. Consignments between stations in two adjacent States and between stations in two States in transit through the territory of a third State shall, if the lines over which the consignments are carried are exclusively operated by a railway of one of those three States, be subject to the internal traffic regulations applicable to that railway if the sender, by using the appropriate consignment note, so elects and where there is nothing to the contrary in the laws and regulations of any of the States concerned.

ARTICLE 3

Obligation to carry

§ 1. The railway shall be bound to undertake all carriage of any goods in complete wagon-loads, subject to the terms of the Uniform Rules, provided that:

- (a) the sender complies with the Uniform Rules, the supplementary provisions and the tariffs;

- (b) carriage can be undertaken by the normal staff and transport resources which suffice to meet usual traffic requirements;
- (c) carriage is not prevented by circumstances which the railway cannot avoid and which it is not in a position to remedy.

§ 2. The railway shall not be obliged to accept goods of which the loading, trans-shipment or unloading requires the use of special facilities unless the stations concerned have such facilities at their disposal.

§ 3. The railway shall only be obliged to accept goods the carriage of which can take place without delay; the provisions in force at the forwarding station shall determine the circumstances in which goods not complying with that condition must be temporarily stored.

§ 4. When the competent authority decides that:

- (a) a service shall be discontinued or suspended totally or partially,
- (b) certain consignments shall be refused or accepted only subject to conditions,

these measures shall, without delay, be brought to the notice of the public and the railways; the latter shall inform the railways of the other States with a view to their publication.

§ 5. The railways may, by joint agreement, concentrate goods traffic between certain places on specified frontier points and transit countries.

These measures shall be notified to the Central Office. They shall be entered by the railways in special lists, published in the manner laid down for international tariffs, and shall come into force one month after the date of notification to the Central Office.

§ 6. Any contravention of this Article by the railway may constitute a cause of action for compensation for loss or damage caused.

#### ARTICLE 4

##### Articles not acceptable for carriage

The following shall not be accepted for carriage:

- (a) articles the carriage of which is prohibited in any one of the territories in which the articles would be carried;
- (b) articles the carriage of which is a monopoly of the postal authorities in any one of the territories in which the articles would be carried;
- (c) articles which, by reason of their dimensions, their mass\*, or their packaging, are not suitable for the carriage proposed, having regard to the installations or rolling stock of any one of the railways which would be used;
- (d) substances and articles which are not acceptable for carriage under the Regulations concerning the international carriage of dangerous goods by rail (RID), Annex 1 to the Uniform Rules, subject to the exceptions provided for in Article 5, § 2.

\* Mass, for the purpose of this Convention within the U.K., should be analogous to *eight*.

## ARTICLE 5

## Articles acceptable for carriage subject to conditions

§ 1. The following shall be acceptable for carriage subject to conditions:

(a) substances and articles acceptable for carriage subject to the conditions laid down in the RID or in the agreements and tariff clauses provided for in § 2.

(b) funeral consignments, railway rolling stock running on its own wheels, live animals and consignments the carriage of which presents special difficulties by reason of their dimensions, their mass or their packaging; subject to the conditions laid down in the supplementary provisions; these may derogate from the Uniform Rules.

Live animals must be accompanied by an attendant provided by the consignor. Nevertheless an attendant shall not be required when the international tariffs permit or when the railways participating in the carriage so permit at the consignor's request; in such cases, unless there is an agreement to the contrary, the railway shall not be liable for any loss or damage resulting from any risk which the attendant was intended to avert.

§ 2. Two or more States, by agreement, or two or more railways, by tariff clauses, may jointly determine the conditions with which certain substances or articles not acceptable for carriage under the RID must comply if they are nevertheless to be accepted.

States or railways may, in the same manner, make the conditions for acceptance laid down in the RID less rigorous.

Such agreements and tariff clauses must be published and notified to the Central Office which will bring them to the notice of the States.

## ARTICLE 6

## Tariffs. Private agreements

§ 1. Carriage charges, whether or not calculated separately for different sections of the route, and supplementary charges shall be calculated in accordance with the tariffs which are legally in force and duly published in each State and which are applicable at the time when the contract of carriage is made.

§ 2. The tariffs must indicate all the special conditions applicable to the carriage, in particular the information necessary for calculating carriage and supplementary charges and, where appropriate, the conditions governing the conversion of currencies.

The conditions of the tariffs may not derogate from the Uniform Rules unless the latter expressly so provide.

§ 3. The tariffs must be applied to all users on the same conditions.

§ 4. Railways may enter into private agreements for reduced charges or other concessions, provided that comparable conditions are granted to users in comparable circumstances.



Reductions in charges or other concessions may be granted for the purpose of railway or public services, or for charitable purposes.

Publication of the measures taken under the first and second subparagraphs shall not be compulsory.

§ 5. International tariffs may be declared compulsorily applicable in international traffic to the exclusion of the internal tariffs.

The application of an international tariff may be made conditional on there being an express request for it in the consignment note.

§ 6. The tariffs and amendments to the tariffs shall be regarded as duly published from the time when the railway makes all the details thereof available to the users.

The publication of international tariffs shall be compulsory only in those States whose railways are parties to such tariffs as railways of departure or destination.

§ 7. Increases in international tariff charges and any other provisions which would have the effect of making the conditions of carriage laid down by such tariffs more rigorous shall not come into force until at least fifteen days after their publication, except in the following cases:

- (a) if an international tariff makes provision for the extension of an internal tariff to cover the whole route, the periods for publication of such internal tariff shall be applicable;
- (b) if increases in the charges contained in an international tariff follow a general increase in the charges contained in the internal tariffs of a participating railway, they shall come into force on the day after their publication, on condition that the adjustment of the international tariff charges caused by such general increase has been announced at least fifteen days in advance; nevertheless, such announcement may not be made prior to the publication of the increase in the internal tariff charges in question;
- (c) if the carriage and supplementary charges provided for in the international tariffs have to be modified to take account of fluctuations in rates of exchange or if obvious errors have to be corrected, such adjustments and corrections shall come into force on the day after their publication.

§ 8. In States where there is no obligation to publish certain tariffs or to apply them to all users under the same conditions, the provisions of this Article, to the extent that they contain such an obligation, shall not be binding.

§ 9. The railways may not charge any amount over and above the carriage and supplementary charges laid down in the tariffs other than the amounts disbursed by them. Such amounts shall be duly noted and entered separately in the consignment note, together with any relevant supporting information. When this information is provided in documents attached to the consignment

note and if the corresponding amounts are to be paid by the consignor, the documents shall not be delivered to the consignee with the consignment note, but shall be forwarded to the consignor with the account of charges referred to in Article 15, § 7.

#### ARTICLE 7

##### Unit of Account. Rate of exchange or of acceptance of foreign currency

§ 1. The unit of account referred to in the Uniform Rules shall be the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.

The value in Special Drawing Right of the national currency of a State which is a Member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund for its own operations and transactions.

§ 2. The value in Special Drawing Right of the national currency of a State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated by the method determined by that State.

The calculation must express in the national currency a real value approximating as closely to that which would result from the application of § 1.

§ 3. In the case of a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose legislation does not permit the application of § 1 or § 2 above, the unit of account referred to in the Uniform Rules shall be deemed to be equal to three gold francs.

The gold franc is defined as 10/31 of a gramme of gold of millesimal fineness 900.

The conversion of the gold franc must express in the national currency a real value approximating as closely to that which would result from the application of § 1.

§ 4. Within three months after the entry into force of the Convention and each time that a change occurs in their method of calculation or in the value of their national currency in relation to the unit of account, States shall notify the Central Office of their method of calculation in accordance with § 2, or of the results of the conversion in accordance with § 3.

The Central Office shall notify the States of this information.

§ 5. The railway shall publish the rates at which:

- (a) it converts sums expressed in foreign currencies but payable in domestic currency (rates of conversion);
- (b) it accepts payment in foreign currencies (rates of acceptance).

#### ARTICLE 8

##### Special provisions for certain types of transport

§ 1. In the case of the haulage of privately owned wagons, special provisions are laid down in the Regulations concerning the international haulage of private owners' wagons by rail (RIP), Annex II to the Uniform Rules.

§ 2. In the case of the carriage of containers, special provisions are laid down in the Regulations concerning the international carriage of containers by rail (RICO), Annex III to the Uniform Rules.

§ 3. In the case of express parcels traffic, railways may, by tariff clauses, agree on special provisions in accordance with the Regulations concerning the international carriage of express parcels by rail (RIEx), Annex IV to the Uniform Rules.

§ 4. Two or more States, by special agreement, or two or more railways by supplementary provisions or by tariff clauses, may agree on terms derogating from the Uniform Rules for the following types of consignments:

- (a) consignments under cover of a negotiable document;
- (b) consignments to be delivered only against return of the duplicate of the consignment note;
- (c) consignments of newspapers;
- (d) consignments intended for fairs or exhibitions;
- (e) consignments of loading tackle and of equipment for protection of goods in transit against heat or cold;
- (f) consignments over all or part of the route under cover of consignment notes which are not used for charging and billing;
- (g) consignments sent under cover of an instrument suitable for automatic data transmission.

## ARTICLE 9

### Supplementary provisions

§ 1. Two or more States or two or more railways may make supplementary provisions for the execution of the Uniform Rules. They may not derogate from the Uniform Rules unless the latter expressly so provide.

§ 2. The supplementary provisions shall be put into force and published in the manner required by the laws and regulations of each State. The Central Office shall be notified of the supplementary provisions and of their coming into force.

## ARTICLE 10

### National law

§ 1. In the absence of provisions in the Uniform Rules, supplementary provisions or international tariffs, national law shall apply.

§ 2. "National law" means the law of the State in which the person entitled asserts his rights, including the rules relating to conflict of laws.

## TITLE II

## Making and Execution of the Contract of Carriage

## ARTICLE 11

## Making of the contract of carriage

§ 1. The contract of carriage shall come into existence as soon as the forwarding railway has accepted the goods for carriage together with the consignment note. Acceptance is established by the application to the consignment note and, where appropriate, to each additional sheet, of the stamp of the forwarding station, or accounting machine entry, showing the date of acceptance.

§ 2. The procedure laid down in § 1 must be carried out immediately after all the goods to which the consignment note relates have been handed over for carriage and—where the provisions in force at the forwarding station so require—such charges as the consignor has undertaken to pay have been paid or a security deposited in accordance with Article 15, § 7. The procedure shall be carried out in the presence of the consignor if he so requests.

§ 3. When the stamp has been affixed or the accounting machine entry has been made, the consignment note shall be evidence of the making and content of the contract.

§ 4. Nevertheless, when the loading of the goods is the duty of the consignor in accordance with tariffs or agreements existing between him and the railway, and provided that such agreements are authorised at the forwarding station, the particulars in the consignment note relating to the mass of the goods or to the number of packages shall only be evidence against the railway when that weight or number of packages has been verified by the railway and certified in the consignment note. If necessary these particulars may be proved by other means.

If it is obvious that there is no actual deficiency corresponding to the discrepancy between the mass or number of packages and the particulars in the consignment note, the latter shall not be evidence against the railway. This shall apply in particular when the wagon is handed over to the consignee with the original seals intact.

§ 5. The railway shall certify receipt of the goods and the date of acceptance for carriage by affixing the date stamp to or making the accounting machine entry on the duplicate of the consignment note before returning the duplicate to the consignor.

The duplicate shall not have effect as the consignment note accompanying the goods, nor as a bill of lading.

## ARTICLE 12

## Consignment note

§ 1. The consignor shall present a consignment note duly completed.

A separate consignment note shall be made out for each consignment. One and the same consignment note may not relate to more than a single wagon load. The supplementary provisions may derogate from these rules.

§ 2. The railways shall prescribe, for both *petite vitesse* and *grande vitesse* traffic, a standard form of consignment note, which must include a duplicate for the consignor.

The choice of consignment note by the consignor shall indicate whether the goods are to be carried by *petite vitesse* or by *grande vitesse*. A request for *grande vitesse* over one part of the route and *petite vitesse* over the remainder will not be allowed except by agreement between all the railways concerned.

In the case of certain traffic, notably between adjacent countries, the railways may prescribe, in the tariffs, the use of a simplified form of consignment note.

§ 3. The consignment note must be printed in two or where necessary in three languages, at least one of which shall be one of the working languages of the Organisation.

International tariffs may determine the language in which the particulars to be filled in by the consignor in the consignment note shall be entered. In the absence of such provisions, they must be entered in one of the official languages of the State of departure and a translation in one of the working languages of the Organisation must be added unless the particulars have been entered in one of those languages.

The particulars entered by the consignor in the consignment note shall be in Roman lettering, save where the supplementary provisions or international tariffs otherwise provide.

## ARTICLE 13

### Wording of the Consignment Note

§ 1. The consignment note must contain:

- (a) the name of the destination station;
- (b) the name and address of the consignee; only one individual or legal person shall be shown as consignee;
- (c) the description of the goods;
- (d) the mass, or failing that, comparable information in accordance with the provisions in force at the forwarding station;
- (e) the number of packages and a description of the packing in the case of consignments in less than wagon loads, and in the case of complete wagon loads, comprising one or more packages, forwarded by rail-sea and requiring to be trans-shipped;
- (f) the number of the wagon and also, for privately-owned wagons, the tare, in the case of goods where the loading is the duty of the consignor;
- (g) a detailed list of the documents which are required by Customs or other administrative authorities and are attached to the consignment note or shown as held at the disposal of the railway at a named station or at an office of the Customs or of any other authority;
- (h) the name and address of the consignor; only one individual or legal person shall be shown as the consignor; if the provisions in force at the

forwarding station so require, the consignor shall add to his name and address his written, printed or stamped signature.

The provisions in force at the forwarding station shall determine the meanings of the terms "wagon load" and "less than wagon load" for the whole of the route.

§ 2. The consignment note must, where appropriate, contain all the other particulars provided for in the Uniform Rules. It shall not contain other particulars unless they are required or allowed by the laws and regulations of a State, the supplementary provisions or the tariffs, and are not contrary to the Uniform Rules.

§ 3. Nevertheless, the consignor may insert in the consignment note in the space set apart for the purpose, but as information for the consignee, remarks relating to the consignment, without involving the railway in any obligation or liability.

§ 4. The consignment note shall not be replaced by other documents or supplemented by documents other than those prescribed or allowed by the Uniform Rules, the supplementary provisions or the tariffs.

#### ARTICLE 14

##### Route and tariffs applicable

§ 1. The consignor may stipulate in the consignment note the route to be followed, indicating it by reference to frontier points or frontier stations and where appropriate, to transit stations between railways. He may only stipulate frontier points and frontier stations which are open to traffic between the forwarding and destination places concerned.

§ 2. The following shall be regarded as routeing instructions:

- (a) designation of stations where formalities required by Customs or other administrative authorities are to be carried out, and of stations where special care is to be given to the goods (attention to animals, re-icing etc);
- (b) designation of the tariffs to be applied, if this is sufficient to determine the stations between which the tariffs requested are to be applied;
- (c) instructions as to the payment of the whole or a part of the charges up to X (X indicating by name the point at which the tariffs of adjacent countries are applied).

§ 3. Except in the cases specified in Article 3, §§ 4 and 5 and Article 33, § 1 the railway may not carry the goods by a route other than that stipulated by the consignor unless both:

- (a) the formalities required by Customs or other administrative authorities, as well as the special care to be given to the goods, will in any event be carried out at the stations indicated by the consignor; and
- (b) the charges and the transit periods will not be greater than the charges and transit periods calculated according to the route stipulated by the consignor.

Sub-paragraph (a) shall not apply to consignments in less than wagon loads if one of the participating railways is unable to adhere to the route chosen by the consignor by virtue of the routing instructions arising from its arrangements for the international carriage of consignments in less than wagon loads.

§ 4. Subject to the provisions of § 3, the charges and transit periods shall be calculated according to the route stipulated by the consignor or, in the absence of any such indication, according to the route chosen by the railway.

§ 5. The consignor may stipulate in the consignment note which tariffs are to be applied. The railway must apply such tariffs if the conditions laid down for their application have been fulfilled.

§ 6. If the instructions given by the consignor are not sufficient to indicate the route or tariffs to be applied, or if any of those instructions are inconsistent with one another, the railway shall choose the route or tariffs which appear to it to be the most advantageous to the consignor.

§ 7. The railway shall not be liable for any loss or damage suffered as a result of the choice made in accordance with § 6, except in the case of wilful misconduct or gross negligence.

§ 8. If an international tariff exists from the forwarding to the destination station and if, in the absence of adequate instructions from the consignor, the railway has applied that tariff, the railway shall, at the request of the person entitled, refund him the difference between the carriage charges thus applied and those which the application of other tariffs would have produced over the same route, when such difference exceeds four units of account per consignment note.

The same shall apply if, in the absence of adequate instructions from the consignor, the railway has applied consecutive tariffs, even though there is an international tariff offering a more advantageous charge, all other conditions being the same.

## ARTICLE 15

### Payment of charges

§ 1. The charges (carriage charges, supplementary charges, Customs duties and other charges incurred from the time of acceptance for carriage to the time of delivery) shall be paid by the consignor or the consignee in accordance with the following provisions.

In applying these provisions, charges which, according to the applicable tariff, must be added to the standard rates or special rates when calculating the carriage charges, shall be deemed to be carriage charges.

§ 2. A consignor who undertakes to pay a part or all of the charges shall indicate this on the consignment note by using one of the following phrases:

- (a) (i) "carriage charges paid", if he undertakes to pay carriage charges only;

- (ii) "carriage charges paid including . . .", if he undertakes to pay charges additional to those for carriage; he shall give an exact description of those charges; additional indications, which may relate only to the supplementary charges or other charges incurred from the time of acceptance for carriage until the time of delivery as well as to sums collected either by Customs or other administrative authorities shall not result in any division of the total amount of any one category of charges (for example, the total amount of Customs duties and of other amounts payable to Customs, value added tax being regarded as a separate category);
- (iii) "carriage charges paid to X" (X indicating by name the point at which the tariffs of adjacent countries are applied), if he undertakes to pay carriage charges to X;
- (iv) "carriage charges paid to X including . . ." (X indicating by name the point at which the tariffs of adjacent countries are applied), if he undertakes to pay charges additional to those for carriage to X, but excluding all charges relating to the subsequent country or railway; the provisions of (ii) shall apply analogously;
- (b) "all charges paid", if he undertakes to pay all charges (carriage charges, supplementary charges, Customs duties and other charges);
- (c) "charges paid not exceeding . . .", if he undertakes to pay a fixed sum; save where the tariffs otherwise provide, this sum shall be expressed in the currency of the country of departure.

Supplementary and other charges which, according to the provisions in force at the forwarding station, are to be calculated for the whole of the route concerned, and the charge for interest in delivery laid down in Article 16, § 2, shall always be paid in full by the consignor in the case of payment of the charges in accordance with (a) (iv).

§ 3. The international tariffs may, as regards payment of charges, prescribe the exclusive use of certain phrases set out in § 2 of this Article or the use of other phrases.

§ 4. The charges which the consignor has not undertaken to pay shall be deemed to be payable by the consignee. Nevertheless, such charges shall be payable by the consignor if the consignee has not taken possession of the consignment note nor asserted his rights under Article 28, § 4, nor modified the contract of carriage in accordance with Article 31.

§ 5. Supplementary charges, such as charges for demurrage and standage, warehousing and weighing, which arise from an act attributable to the consignee or from a request which he has made, shall always be paid by him.

§ 6. The forwarding railway may require the consignor to prepay the charges in the case of goods which in its opinion are liable to undergo rapid deterioration or which, by reason of their low value or their nature, do not provide sufficient cover for such charges.

§ 7. If the amount of the charges which the consignor undertakes to pay cannot be ascertained exactly at the time the goods are handed over for carriage, such charges shall be entered in a charges note and a settlement of accounts



shall be made with the consignor not later than thirty days after the expiry of the transit period. The railway may require as security a deposit approximating to the amount of such charges, for which a receipt shall be given. A detailed account of charges drawn up from the particulars in the charges note shall be delivered to the consignor in return for the receipt.

§ 8. The forwarding station shall specify, in the consignment note and in the duplicate, the charges which have been prepaid, unless the provisions in force at the forwarding station provide that those charges are only to be specified in the duplicate. In the case provided for in § 7 of this Article these charges are not to be specified either in the consignment note or in the duplicate.

#### ARTICLE 16

##### Interest in delivery

§ 1. Any consignment may be the subject of a declaration of interest in delivery. The amount declared shall be shown in figures in the consignment note in the currency of the country of departure, in another currency determined by the tariffs or in units of account.

§ 2. The charge for interest in delivery shall be calculated for the whole of the route concerned, in accordance with the tariffs of the forwarding railway.

#### ARTICLE 17

##### Cash on delivery and disbursements

§ 1. The consignor may make the goods subject to a cash on delivery payment not exceeding their value at the time of acceptance at the forwarding station. The amount of such cash on delivery payment shall be expressed in the currency of the country of departure; the tariffs may provide for exceptions.

§ 2. The railway shall not be obliged to pay over any amount representing a cash on delivery payment unless the amount in question has been paid by the consignee. That amount shall be placed at the consignor's disposal within thirty days of payment by the consignee; interest at five per cent per annum shall be payable from the date of the expiry of that period.

§ 3. If the goods have been delivered, wholly or in part, to the consignee without prior collection of the amount of the cash on delivery payment, the railway shall pay the consignor the amount of any loss or damage sustained up to the total amount of the cash on delivery payment without prejudice to any right of recovery from the consignee.

§ 4. Cash on delivery consignments shall be subject to a collection fee laid down in the tariffs; such fee shall be payable notwithstanding cancellation or reduction of the amount of the cash on delivery payment by modification of the contract of carriage in accordance with Article 30, § 1.

§ 5. Disbursements shall only be allowed if made in accordance with the provisions in force at the forwarding station.

§ 6. The amounts of the cash on delivery payment and of disbursements shall be entered in figures on the consignment note.

## ARTICLE 18

## Responsibility for particulars furnished in the consignment note

The consignor shall be responsible for the correctness of the particulars inserted by, or for, him, in the consignment note. He shall bear all the consequences in the event of those particulars being irregular, incorrect, incomplete, or not entered in the allotted space. If that space is insufficient, the consignor shall indicate therein the place in the consignment note where the rest of the particulars are to be found.

## ARTICLE 19

## Condition, packing and marking of goods

§ 1. When the railway accepts for carriage goods showing obvious signs of damage, it may require the condition of such goods to be indicated in the consignment note.

§ 2. When the nature of the goods is such as to require packing, the consignor shall pack them in such a way as to protect them from total or partial loss and from damage in transit and to avoid risk of injury or damage to persons, equipment or other goods.

Moreover the packing shall comply with the provisions in force at the forwarding station.

§ 3. If the consignor has not complied with the provisions of § 2, the railway may either refuse the goods or require the sender to acknowledge in the consignment note the absence of packing or the defective condition of the packing, with an exact description thereof.

§ 4. The consignor shall be liable for all the consequences of the absence of packing or defective condition of packing and shall in particular make good any loss or damage suffered by the railway from this cause. In the absence of any particulars in the consignment note, the burden of proof of such absence of packing or defective condition of the packing shall rest upon the railway.

§ 5. Save where the tariffs otherwise provide, the consignor of a consignment amounting to less than a wagon load shall indicate on each package or on a label approved by the railway in a clear and indelible manner which will avoid confusion and correspond exactly with the particulars in the consignment note:

(a) the name and address of the consignee;

(b) the destination station.

The details required under (a) and (b) above shall also be shown on each article or package comprised in a wagon load forwarded by rail/sea and requiring to be trans-shipped.

Old markings or labels shall be obliterated or removed by the consignor.

§ 6. Save where the supplementary provisions or the tariffs otherwise provide, goods which are fragile or may become scattered in wagons and goods

which may taint or damage other goods shall be carried only in complete wagon loads, unless packed or fastened together in such a manner that they cannot become broken or lost, or taint or damage other goods.

## ARTICLE 20

### Handing over of goods for carriage and loading of goods

§ 1. The handing over of goods for carriage shall be governed by the provisions in force at the forwarding station.

§ 2. Loading shall be the duty of the railway or the consignor according to the provisions in force at the forwarding station, unless otherwise provided in the Uniform Rules or unless the consignment note includes a reference to a special agreement between the consignor and the railway.

When the loading is the responsibility of the consignor, he shall comply with the load limit. If different load limits are in force on the lines traversed, the lowest load limit shall be applicable to the whole route. The provisions laying down load limits shall be published in the same manner as tariffs. If the consignor so requests, the railway shall inform him of the permitted load limit.

§ 3. The consignor shall be liable for all the consequences of defective loading carried out by him and shall, in particular, make good any loss or damage suffered by the railway through this cause. Nevertheless Article 15 shall apply to the payment of costs arising from the reloading of goods in the event of defective loading. The burden of proof of defective loading shall rest upon the railway.

§ 4. Unless otherwise provided in the Uniform Rules, goods shall be carried in covered wagons, open wagons, sheeted open wagons or specially equipped wagons according to the international tariffs. If there are no international tariffs, or if they do not contain any provisions on the subject, the provisions in force at the forwarding station shall apply throughout the whole of the route.

§ 5. The affixing of seals to wagons shall be governed by the provisions in force at the forwarding station.

The consignor shall indicate in the consignment note the number and description of the seals affixed to the wagons by him.

## ARTICLE 21

### Verification

§ 1. The railway shall always have the right to verify that the consignment corresponds with the particulars furnished in the consignment note by the consignor and that the provisions relating to the carriage of goods accepted subject to conditions have been complied with.

§ 2. If the contents of the consignment are examined for this purpose, the consignor or the consignee, according to whether the verification takes place at the forwarding station or the destination station, shall be invited to be

present. Should the interested party not attend, or should the verification take place in transit, it shall be carried out in the presence of two witnesses not connected with the railway, unless the laws or regulations of the State where the verification takes place provide otherwise. The railway may not however carry out the verification in transit unless compelled to do so by operational necessities or by the requirements of the Customs or of other administrative authorities.

§ 3. The result of the verification of the particulars in the consignment note shall be entered therein. If verification takes place at the forwarding station, the result shall also be recorded in the duplicate of the consignment note if it is held by the railway.

If the consignment does not correspond with the particulars in the consignment note or if the provisions relating to the carriage of goods accepted subject to conditions have not been complied with, the costs of the verification shall be charged against the goods, unless paid at the time.

#### ARTICLE 22

##### Ascertainment of weight and number of packages

§ 1. The provisions in force in each State shall determine the circumstances in which the railway must ascertain the mass of the goods or the number of packages and the actual tare of the wagons.

The railway shall enter in the consignment note the results ascertained.

§ 2. If weighing by the railway, after the contract of carriage has been made, reveals a difference, the mass ascertained by the forwarding station or, failing that, the mass declared by the consignor, shall still be the basis for calculating the carriage charges:

- (a) if the difference is manifestly due to the nature of the goods or to atmospheric conditions; or
- (b) the weighing takes place on a weighbridge and does not reveal a difference exceeding two per cent of the mass ascertained by the forwarding station or, failing that, of that declared by the consignor.

#### ARTICLE 23

##### Overloading

§ 1. When overloading of a wagon is established by the forwarding station or by an intermediate station, the excess load may be removed from the wagon even if no surcharge is payable. Where necessary the consignor or, if the contract of carriage has been modified in accordance with Article 31, the consignee shall be asked without delay to give instructions concerning the excess load.

§ 2. Without prejudice to the payment of surcharges under Article 24, the excess load shall be charged for the distance covered in accordance with the carriage charges applicable to the main load. If the excess load is unloaded, the charge for unloading shall be determined by the tariffs of the railway which carries out the unloading.

If the person entitled directs that the excess load be forwarded to the same destination station as the main load or to another destination station, or directs that it be returned to the forwarding station, the excess load shall be treated as a separate consignment.

## ARTICLE 24

### Surcharges

§ 1. Without prejudice to the railway's entitlement to the difference in carriage charges and to compensation for any possible loss or damage, the railway may impose:

- (a) a surcharge equal to one unit of account per kilogramme of gross mass of the whole package;
  - (i) in the case of irregular, incorrect or incomplete description of substances and articles not acceptable for carriage under the RID;
  - (ii) in the case of irregular, incorrect or incomplete description of substances and articles which under the RID are acceptable for carriage subject to conditions, or in the case of failure to observe such conditions;
- (b) a surcharge equal to five units of account per 100 kilogrammes of mass in excess of the load limit, where the wagon has been loaded by the consignor;
- (c) a surcharge equal to twice the difference:
  - (i) between the carriage charge which should have been payable from the forwarding station to the destination station and that which had been charged, in the case of irregular, incorrect or incomplete description of goods other than those referred to in (a), or in general where the description of the consignment would enable it to be carried at a lower tariff than the one that is actually applicable;
  - (ii) between the carriage charge for the mass declared and that for the ascertained mass, where the mass declared is less than the real mass.

When a consignment is composed of goods charged at different rates and their mass can be separately determined without difficulty, the surcharge shall be calculated on the basis of the rates respectively applicable to such goods if this method of calculation results in a lower surcharge.

§ 2. Should there be both an under-declaration of mass and overloading in respect of one and the same wagon, the surcharges payable in respect thereof shall be cumulative.

§ 3. The surcharges shall be charged against the goods irrespective of the place where the facts giving rise to the surcharges were established.

§ 4. The amount of the surcharges and the reason for imposing them must be entered in the consignment note.

§ 5. No surcharge shall be due in the case of:

- (a) an incorrect declaration of mass, if the railway is bound to weigh the goods under the provisions in force at the forwarding station;

- (b) an incorrect declaration of mass, or overloading, if the consignor has requested in the consignment note that the railway should weigh the goods;
- (c) overloading arising in the course of carriage from atmospheric conditions if it is proved that the load on the wagon did not exceed the load limit when it was consigned;
- (d) an increase in mass during carriage, without overloading, if it is proved that the increase was due to atmospheric conditions;
- (e) an incorrect declaration of mass, without overloading, if the difference between the mass indicated in the consignment note and the ascertained mass does not exceed three per cent of the declared mass;
- (f) overloading of a wagon when the railway has neither published nor informed the consignor of the load limit in a way which would enable him to observe it.

#### ARTICLE 25

##### Documents for completion of administrative formalities. Customs seals

§ 1. The consignor must attach to the consignment note the documents necessary for the completion of formalities required by Customs or other administrative authorities before delivery of the goods. Such documents shall relate only to goods which are the subject of one and the same consignment note, unless otherwise provided by the requirements of Customs or of other administrative authorities or by the tariffs.

However, when these documents are not attached to the consignment note or if they are to be provided by the consignee, the consignor shall indicate in the consignment note the station, the Customs office or the office of any other authority where the respective documents will be made available to the railway and where the formalities must be completed. If the consignor will himself be present or be represented by an agent when the formalities required by Customs or other administrative authorities are carried out, it will suffice for the documents to be produced at the time when those formalities are carried out.

§ 2. The railway shall not be obliged to check whether the documents furnished are sufficient and correct.

§ 3. The consignor shall be liable to the railway for any loss or damage resulting from the absence or insufficiency of or any irregularity in such documents, save in the case of fault by the railway.

The railway shall, where it is at fault, be liable for any consequences arising from the loss, non-use or misuse of the documents referred to in the consignment note and accompanying it or deposited with the railway; nevertheless any compensation shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

§ 4. The consignor must comply with the requirements of Customs or of other administrative authorities with respect to the packing and sheeting of the goods. If the consignor has not packed or sheeted the goods in accordance with those requirements the railway shall be entitled to do so; the resulting costs shall be charged against the goods.

§ 5. The railway may refuse consignments when the seals affixed by Customs or other administrative authorities are damaged or defective.

#### ARTICLE 26

##### Completion of Administrative Formalities

§ 1. In transit, the formalities required by Customs or other administrative authorities shall be completed by the railway. The railway may, however, delegate that duty to an agent.

§ 2. In completing such formalities, the railway shall be liable for any fault committed by itself or by its agent; nevertheless, any compensation shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

§ 3. The consignor, by so indicating in the consignment note, or the consignee by giving orders as provided for in Article 31, may ask:

- (a) to be present himself or to be represented by an agent when such formalities are carried out, for the purpose of furnishing any information or explanations required;
- (b) to complete such formalities himself or to have them completed by an agent, in so far as the laws and regulations of the State in which they are to be carried out so permit;
- (c) to pay Customs duties and other charges, when he or his agent is present at or completes such formalities, in so far as the laws and regulations of the State in which they are carried out permit such payment.

Neither the consignor, nor the consignee who has the right of disposal, nor the agent of either may take possession of the goods.

§ 4. If, for the completion of the formalities, the consignor designated a station where the provisions in force do not permit of their completion, or if he has stipulated for the purpose any other procedure which cannot be followed, the railway shall act in the manner which appears to it to be the most favourable to the interests of the person entitled and shall inform the consignor of the measures taken.

If the consignor, by an entry in the consignment note, has undertaken to pay charges including Customs duty, the railway shall have the choice of completing Customs formalities either in transit or at the destination station.

§ 5. Subject to the exception provided for in the second subparagraph § 4, the consignee may complete Customs formalities at the destination station if that station has a Customs office and the consignment note requests Customs clearance on arrival, or in the absence of such request, if the goods arrive under Customs control. The consignee may also complete these formalities at a destination station that has no Customs office if the national laws and regulations so permit or if the prior authority of the railway and the Customs authorities has been obtained. If the consignee exercises any of these rights, he shall pay in advance the amounts chargeable against the goods.

Nevertheless, the railway may proceed in accordance with § 4 if the consignee has not taken possession of the consignment note within the period fixed by the provisions in force at the destination station.

## ARTICLE 27

## Transit periods

§ 1. The transit periods shall be specified either by agreement between the railways participating in the carriage, or by the international tariffs applicable from the forwarding station to the destination station. For certain special types of traffic and on certain routes these periods may also be established on the basis of transport plans applicable between the railways concerned; in that case they must be included in international tariffs or special agreements which, where appropriate, may provide for derogations from §§ 3 to 9 below.

Such periods shall not in any case exceed those which would result from the application of the following paragraphs.

§ 2. In the absence of any indication in regard to the transit periods as provided for in § 1, and subject to the following paragraphs, the transit periods shall be as follows:

(a) for wagon-load consignments:

- |   |          |
|---|----------|
| (i) by <i>grande vitesse</i> :                              |          |
| period for despatch...                                      | 12 hours |
| period for carriage, for each 400 km or fraction thereof... | 24 hours |
| (ii) by <i>petite vitesse</i> :                             |          |
| period for despatch...                                      | 24 hours |
| period for carriage, for each 300 km or fraction thereof... | 24 hours |

(b) for less than wagon-load consignments:

- |   |          |
|---|----------|
| (i) by <i>grande vitesse</i> :                              |          |
| period for despatch...                                      | 12 hours |
| period for carriage, for each 300 km or fraction thereof... | 24 hours |
| (ii) by <i>petite vitesse</i> :                             |          |
| period for despatch...                                      | 24 hours |
| period for carriage, for each 200 km or fraction thereof... | 24 hours |

All these distances shall relate to the kilometric distances contained in the tariffs.

§ 3. The period for carriage shall be calculated on the total distance between the forwarding station and the destination station. The period for despatch shall be counted only once, irrespective of the number of systems traversed.

§ 4. The railway may fix additional transit periods of specified duration in the following cases:

(a) consignments handed in for carriage, or to be delivered, at places other than stations;

(b) consignments to be carried:

- (i) by a line or system not equipped to deal rapidly with consignments;
- (ii) by a junction line connecting two lines of the same system or of different systems;
- (iii) by a secondary line;



- (iv) by lines of different gauge;
- (v) by sea or inland navigable waterway;
- (vi) by road if there is no rail link;
- (c) consignments charged at reduced rates in accordance with special or exceptional internal tariffs;
- (d) exceptional circumstances causing an exceptional increase in traffic or exceptional operating difficulties.

§ 5. The additional transit period provided for in § 4 (a) to (c) shall be shown in the tariffs or in the provisions duly published in each State.

Those provided for in § 4 (d) must be published and may not come into force before their publication.

§ 6. The transit period shall run from midnight next following acceptance of the goods for carriage. In the case, however, of traffic consigned *grande vitesse*, the period shall start twenty-four hours later if the day which follows the day of acceptance for carriage is a Sunday or a statutory holiday and if the forwarding station is not open for *grande vitesse* traffic on that Sunday or statutory holiday.

§ 7. Except in the case of any fault by the railway, the transit period shall be extended by the duration of the period necessitated by:

- (a) verification or ascertainment in accordance with Article 21 and Article 22, which reveals differences from the particulars shown in the consignment note;
- (b) completion of the formalities required by Customs or other administrative authorities;
- (c) modification of the contract of carriage under Article 30 or 31;
- (d) special care to be given to the goods;
- (e) the trans-shipment or reloading of any goods loaded defectively by the consignor;
- (f) any interruption of traffic temporarily preventing the commencement or continuation of carriage.

The reason for and the duration of such extensions shall be entered in the consignment note. If necessary proof may be furnished by other means.

§ 8. The transit period shall be suspended for:

- (a) *petite vitesse*, on Sundays and statutory holidays;
- (b) *grande vitesse*, on Sundays and certain statutory holidays when the provisions in force in any State provide for the suspension of domestic railway transit periods on those days;
- (c) *grande vitesse* and *petite vitesse*, on Saturdays when the provisions in force in any State provide for the suspension of domestic railway transit periods on those days.

§ 9. When the transit period ends after the time at which the destination station closes, the period shall be extended until two hours after the time at which the station next opens.

In addition, in the case of *grande vitesse* consignments, if the transit period ends on a Sunday or a holiday as defined in § 8 (b) the period shall be extended until the same time on the next working day.

§ 10. The transit period is observed if, before its expiry:

- (a) in cases where consignments are to be delivered at a station and notice of arrival must be given, such notice is given and the goods are held at the disposal of the consignee;
- (b) in cases where consignments are to be delivered at a station and notice of arrival need not be given, the goods are held at the disposal of the consignee;
- (c) in the case of consignments which are to be delivered at places other than stations, the goods are placed at the disposal of the consignee.

## ARTICLE 28

### Delivery

§ 1. The railway shall hand over the consignment note and deliver the goods to the consignee at the destination station against a receipt and payment of the amounts chargeable to the consignee by the railway.

Acceptance of the consignment note obliges the consignee to pay to the railway the amounts chargeable to him.

§ 2. It shall be equivalent to delivery to the consignee if, in accordance with the provisions in force at the destination station:

- (a) the goods have been handed over to Customs or *Octroi* authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to railway supervision;
- (b) the goods have been deposited for storage with the railway, with a forwarding agent or in a public warehouse.

§ 3. The provisions in force at the destination station or the terms of any agreements with the consignee shall determine whether the railway is entitled or obliged to hand over the goods to the consignee elsewhere than at the destination station, whether in a private siding, at his domicile or in a railway depot. If the railway hands over the goods, or arranges for them to be handed over in a private siding, at his domicile or in a depot, delivery shall be deemed to have been effected at the time when they are so handed over. Save where the railway and the user of a private siding have agreed otherwise, operations carried out by the railway on behalf of and under the instructions of that user shall not be covered by the contract of carriage.

§ 4. After the arrival of the goods at the destination station, the consignee may require the railway to hand over the consignment note and deliver the goods to him.

If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived on the expiry of the period provided for in Article 39, § 1, the consignee may assert, in his own name, any rights against the railway which he may have acquired by reason of the contract of carriage.

§ 5. The person entitled may refuse to accept the goods, even when he has received the consignment note and paid the charges, so long as an examination for which he has asked in order to establish alleged loss or damage has not been made.

§ 6. In all other respects, delivery of goods shall be carried out in accordance with the provisions in force at the destination station.

#### ARTICLE 29

##### Correction of charges

§ 1. In case of incorrect application of a tariff or of error in the calculation or collection of charges, overcharges shall be repaid by the railway and undercharges paid to the railway only if they exceed four units of account per consignment note. The repayment shall be made as a matter of course.

§ 2. If the consignee has not taken possession of the consignment note the consignor shall be obliged to pay to the railway any amounts undercharged. When the consignment note has been accepted by the consignee or the contract of carriage modified in accordance with Article 31, the consignor shall be obliged to pay any undercharge only to the extent that it relates to the costs which he has undertaken to pay by an entry in the consignment note. Any balance of the undercharge shall be paid by the consignee.

§ 3. Sums due under this Article shall bear interest at five per cent per annum from the day of receipt of the demand for payment or from the day of the claim referred to in Article 53 or, if there has been no such demand or claim, from the day on which legal proceedings are instituted.

If, within a reasonable period allotted to him, the person entitled does not submit to the railway the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the period laid down and the actual submission of such documents.

#### TITLE III

##### Modification of the contract of carriage

#### ARTICLE 30

##### Modification by the consignor

§ 1. The consignor may modify the contract of carriage by giving subsequent orders:

- (a) for the goods to be withdrawn at the forwarding station;
- (b) for the goods to be stopped in transit;
- (c) for delivery of the goods to be delayed;
- (d) for the goods to be delivered to a person other than the consignee shown in the consignment note;
- (e) for the goods to be delivered at a station other than the destination station shown in the consignment note;

- (f) for the goods to be returned to the forwarding station;
- (g) for the consignment to be made subject to a cash on delivery payment;
- (h) for a cash on delivery payment to be increased, reduced or cancelled;
- (i) for charges relating to a consignment which has not been prepaid to be debited to him, or for charges which he has undertaken to pay in accordance with Article 15, § 2 to be increased.

The tariffs of the forwarding railway may provide that orders specified in (g) to (i) are not acceptable.

The supplementary provisions of the international tariffs in force between the railways participating in the carriage may provide for the acceptance of orders other than those listed above.

Orders must not in any event have the effect of splitting the consignment.

§ 2. Such orders shall be given to the forwarding station by means of a written declaration in the form laid down and published by the railway.

The declaration shall be reproduced and signed by the consignor in the duplicate of the consignment note which shall be presented to the railway at the same time. The forwarding station shall certify that the order has been received by affixing its date stamp on the duplicate note below the declaration made by the consignor and the duplicate shall then be returned to him.

If the consignor asks for a cash on delivery payment to be increased, reduced or cancelled, he shall produce the document which was delivered to him. Where the cash on delivery payment is to be increased or reduced, such document shall be returned to the consignor after correction; in the event of cancellation it shall not be returned.

Any order given in a form other than that prescribed shall be null and void.

§ 3. If the railway complies with the consignor's orders without requiring the production of the duplicate, where this has been sent to the consignee, the railway shall be liable to the consignee for any loss or damage caused thereby. Nevertheless, any compensation shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

§ 4. The consignor's right to modify the contract of carriage shall, notwithstanding that he is in possession of the duplicate of the consignment note, be extinguished in cases where the consignee:

- (a) has taken possession of the consignment note;
- (b) has accepted the goods;
- (c) has asserted his rights in accordance with Article 28, § 4;
- (d) is entitled, in accordance with Article 31, to give orders as soon as the consignment has entered the Customs territory of the country of destination.

From that time onwards, the railway shall comply with the orders and instructions of the consignee.

## ARTICLE 31

## Modification by the consignee

§ 1. When the consignor has not undertaken to pay the charges relating to carriage in the country of destination, and has not inserted in the consignment note the words "Consignee not authorised to give subsequent orders", the consignee may modify the contract of carriage by giving subsequent orders:

- (a) for the goods to be stopped in transit;
- (b) for delivery of the goods to be delayed;
- (c) for the goods to be delivered in the country of destination to a person other than the consignee shown in the consignment note;
- (d) for the goods to be delivered in the country of destination at a station other than the destination station shown in the consignment note, subject to contrary provisions in international tariffs;
- (e) for formalities required by Customs or other administrative authorities to be carried out in accordance with Article 26, § 3.

The supplementary provisions or the international tariffs in force between the railways participating in the carriage may provide for the acceptance of orders other than those listed above.

Orders must not in any case have the effect of splitting the consignment.

The consignee's orders shall only be effective after the consignment has entered the Customs territory of the country of destination.

§ 2. Such orders shall be given either to the destination station or to the station of entry into the country of destination, by means of a written declaration in the form laid down and published by the railway.

Any order given in a form other than that prescribed shall be null and void.

§ 3. The consignee's right to modify the contract of carriage shall be extinguished in cases where he has:

- (a) taken possession of the consignment note;
- (b) accepted the goods;
- (c) asserted his rights in accordance with Article 28, § 4;
- (d) designated a person in accordance with § 1 (c) and that person has taken possession of the consignment note or asserted his rights in accordance with Article 28, § 4.

§ 4. If the consignee has given instructions for delivery of the goods to another person that person shall not be entitled to modify the contract of carriage.

## ARTICLE 32

## Execution of subsequent orders

§ 1. The railway may not refuse to execute orders given under Articles 30 or 31 or delay in doing so save where:

- (a) it is no longer possible to execute the orders by the time they reach the station responsible for doing so;

- (b) compliance with the orders would interfere with normal railway operations;
- (c) a change of destination station would contravene the laws and regulations of a State, and in particular the requirements of the Customs or of other administrative authorities;
- (d) in the case of a change of destination station, the value of the goods will not, in the railway's view, cover all the charges which would be payable on the goods on arrival at the new destination, unless the amount of such charges is paid or guaranteed immediately.

The person who has given the orders shall be informed as soon as possible of any circumstances which prevent their execution.

If the railway is not in a position to foresee such circumstances, the person who has given the orders shall be liable for all the consequences of starting to execute them.

§ 2. The charges arising from the execution of an order, except those arising from any fault by the railway, shall be paid in accordance with Article 15.

§ 3. Subject to § 1, the railway shall, in the case of any fault on its part, be liable for the consequences of failure to execute an order or failure to execute it properly. Nevertheless, any compensation shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

## ARTICLE 33

### Circumstances preventing carriage

§ 1. When circumstances prevent the carriage of goods, the railway shall decide whether it is preferable to carry the goods as a matter of course by modifying the route or whether it is advisable in the consignor's interest to ask him for instructions and at the same time give him any relevant information available to the railway.

Save fault on its part, the railway may recover the carriage charges applicable to the route followed and shall be allowed the transit periods applicable to such route.

§ 2. If it is impossible to continue carrying the goods, the railway shall ask the consignor for instructions. It shall not be obliged to do so in the event of carriage being temporarily prevented as a result of measures taken in accordance with Article 3, § 4.

§ 3. The consignor may enter in the consignment note instructions to cover the event of circumstances preventing carriage.

If the railway considers that such instructions cannot be executed, it shall ask for fresh instructions.

§ 4. The consignor, on being notified of circumstances preventing carriage, may give his instructions either to the forwarding station or to the station

where the goods are being held. If those instructions change the consignee or the destination station or are given to the station where the goods are being held, the consignor must enter them in the duplicate of the consignment note and present this to the railway.

§ 5. If the railway complies with the consignor's instructions without requiring the production of the duplicate, when this has been sent to the consignee, the railway shall be liable to the consignee for any loss or damage caused thereby. Nevertheless, any compensation shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

§ 6. If the consignor, on being notified of a circumstance preventing carriage, fails to give within a reasonable time instructions which can be executed, the railway shall take action in accordance with the provisions relating to circumstances preventing delivery, in force at the place where the goods have been held up.

If the goods have been sold, the proceeds of sale, less any amounts chargeable against the goods, shall be held at the disposal of the consignor. If the proceeds are less than those costs, the consignor shall pay the difference.

§ 7. When the circumstances preventing carriage cease to obtain before the arrival of instructions from the consignor, the goods shall be forwarded to their destination without waiting for such instructions; the consignor shall be notified to that effect as soon as possible.

§ 8. When the circumstances preventing carriage arise after the consignee has modified the contract of carriage in accordance with Article 31, the railway shall notify the consignor. §§ 1, 2, 6, 7 and 9 shall apply analogously.

§ 9. Save fault on its part, the railway may raise demurrage or standage charges if circumstances prevent carriage.

§ 10. Article 32 shall apply to carriage undertaken in accordance with Article 33.

#### ARTICLE 34

##### circumstances preventing delivery

§ 1. When circumstances prevent delivery of the goods, the destination station shall without delay notify the consignor through the forwarding station, and ask for his instructions. The consignor shall be notified direct, either in writing, by telegram or by teleprinter, if he has so requested in the consignment note: the costs of such notification shall be charged against the goods.

§ 2. If the circumstances preventing delivery cease to obtain before the arrival at the destination station of instructions from the consignor the goods shall be delivered to the consignee. The consignor shall be notified without delay by registered letter; the costs of such notification shall be charged against the goods.

§ 3. If the consignee refuses the goods, the consignor shall be entitled to give instructions even if he is unable to produce the duplicate of the consignment note.

§ 4. The consignor may also request, by an entry in the consignment note, that the goods be returned to him as a matter of course in the event of circumstances preventing delivery. Unless such request is made, his express consent is required.

§ 5. Unless the tariffs otherwise provide, the consignor's instructions shall be given through the forwarding station.

§ 6. Except as otherwise provided for above, the railway responsible for delivery shall proceed in accordance with the provisions in force at the place of delivery.

If the goods have been sold, the proceeds of sale, less any costs chargeable against the goods, shall be held at the disposal of the consignor. If such proceeds are less than those costs, the consignor shall pay the difference.

§ 7. When the circumstances preventing delivery arise after the consignee has modified the contract of carriage in accordance with Article 31, the railway shall notify the consignee. §§ 1, 2 and 6 shall apply analogously.

§ 8. Article 32 shall apply to carriage undertaken in accordance with Article 34.

#### TITLE IV

##### Liability

#### ARTICLE 35

##### Collective responsibility of railways

§ 1. The railway which has accepted goods for carriage with the consignment note shall be responsible for the carriage over the entire route up to delivery.

§ 2. Each succeeding railway, by the very act of taking over the goods with the consignment note, shall become a party to the contract of carriage in accordance with the terms of that document and shall assume the obligations arising therefrom, without prejudice to the provisions of Article 55, § 3, relating to the railway of destination.

#### ARTICLE 36

##### Extent of liability

§ 1. The railway shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, the goods between the time of acceptance for carriage and the time of delivery and for the loss or damage resulting from the transit period being exceeded.

§ 2. The railway shall be relieved of such liability if the loss or damage or the exceeding of the transit period was caused by a fault on the part of the person entitled, by an order given by the person entitled other than as a result of a fault on the part of the railway, by inherent vice of the goods (decay, wastage, etc.) or by circumstances which the railway could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.



§ 3. The railway shall be relieved of such liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

- (a) carriage in open wagons under the conditions applicable thereto or under an agreement made between the consignor and the railway and referred to in the consignment note;
- (b) absence or inadequacy of packing in the case of goods which by their nature are liable to loss or damage when not packed or when not properly packed;
- (c) loading operations carried out by the consignor or unloading operations carried out by the consignee under the provisions applicable thereto or under an agreement made between the consignor and the railway and referred to in the consignment note, or under an agreement between the consignee and the railway;
- (d) defective loading, when loading has been carried out by the consignor under the provisions applicable thereto or under an agreement made between the consignor and the railway and referred to in the consignment note;
- (e) completion by the consignor, the consignee or an agent of either, of the formalities required by Customs or other administrative authorities;
- (f) the nature of certain goods which renders them inherently liable to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage;
- (g) irregular, incorrect or incomplete description of articles not acceptable for carriage or acceptable subject to conditions, or failure on the part of the consignor to observe the prescribed precautions in respect of articles acceptable subject to conditions;
- (h) carriage of live animals;
- (i) carriage which, under the provisions applicable or under an agreement made between the consignor and the railway and referred to in the consignment note, must be accompanied by an attendant, if the loss or damage results from any risk which the attendant was intended to avert.

#### ARTICLE 37

##### Burden of Proof

§ 1. The burden of proving that the loss, the damage or the exceeding of the transit period was due to one of the causes specified in Article 36, § 2 shall rest upon the railway.

§ 2. When the railway establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 36, § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or partly to one of those risks.

This presumption shall not apply in the case referred to in Article 36, § 3 (a) if an abnormally large quantity has been lost or if a package has been lost.

## ARTICLE 38

## Presumption in case of reconsignment

§ 1. When a consignment despatched in accordance with the Uniform Rules has been reconsigned subject to the same Rules and partial loss or damage has been ascertained after the reconsignment, it shall be presumed that it occurred during the latest contract of carriage if the consignment remained in the care of the railway and was reconsigned in the same condition as it arrived at the station from which it was reconsigned.

§ 2. This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was not subject to the Uniform Rules, if the Rules would have applied in the case of a through consignment from the original forwarding station to the final destination station.

## ARTICLE 39

## Presumption of loss of goods

§ 1. The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider the goods lost when they have not been delivered to the consignee or are not being held at his disposal within thirty days after the expiry of the transit periods.

§ 2. The person entitled may, on receipt of compensation for the lost goods, make a written request to be notified without delay should the goods be recovered within one year after the payment of compensation. The railway shall give a written acknowledgement of such request.

§ 3. Within thirty days after receipt of such notification, the person entitled may require the goods to be delivered to him at any station on the route. In that case he shall pay the charges in respect of carriage from the forwarding station to the station where delivery is effected and shall refund the compensation received, less any costs which may have been included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for exceeding the transit period provided for in Articles 43 and 46.

§ 4. In the absence of the request mentioned in § 2 or of any instructions given within the period specified in § 3, or if the goods are recovered more than one year after the payment of compensation, the railway shall dispose of them in accordance with the laws and regulations of the State having jurisdiction over the railway.

## ARTICLE 40

## Compensation for loss

§ 1. In the event of total or partial loss of the goods the railway must pay, to the exclusion of all other damages, compensation calculated according to the commodity exchange quotation or, if there is no such quotation, according to the current market price, or if there is neither such quotation nor such price, according to the normal value of goods of the same kind and quality at the time and place at which the goods were accepted for carriage.

§ 2. Compensation shall not exceed 17 units of account per kilogramme of gross mass shown, subject to the limit provided for in Article 45.

§ 3. The railway shall in addition refund carriage charges, Customs duties and other amounts incurred in connection with carriage of the lost goods.

§ 4. When the calculation of compensation requires the conversion of amounts expressed in foreign currencies, conversion shall be at the rate of exchange applicable at the time and place of payment of compensation.

#### ARTICLE 41

##### Liability for wastage in transit

§ 1. In respect of goods which, by reason of their nature, are generally subject to wastage in transit by the sole fact of carriage, the railway shall only be liable to the extent that the wastage exceeds the following allowances, whatever the length of the route:

(a) two per cent of the mass for liquid goods or goods consigned in a moist condition, and also for the following goods:

Bark	Leather
Bones, whole or ground	Liquorice root
Coal and coke	Mushrooms, fresh
Dye-woods, grated or ground	Peat and turf
Fats	Putty or mastic, fresh
Fish, dried	Roots
Fruit, fresh, dried or cooked	Salt
Furs	Sinews, animal
Hide cuttings	Soap and solidified oils
Hides	Tobacco, cut
Hog bristles	Tobacco leaves, fresh
Hops	Vegetables, fresh
Horns and hooves	Wool;
Horsehair	

(b) one per cent of the weight for all other dry goods.

§ 2. The limitation of liability provided for in § 1 may not be invoked if, having regard to the circumstances of a particular case, it is proved that the loss was not due to causes which would justify an allowance.

§ 3. Where several packages are carried under a single consignment note, the wastage in transit shall be calculated separately for each package if its mass on despatch is shown separately in the consignment note or can otherwise be ascertained.

§ 4. In the event of total loss of the goods, no deduction for wastage in transit shall be made in calculating the compensation payable.

§ 5. This Article shall not derogate from Articles 36 and 37.

## ARTICLE 42

## Compensation for damage

§ 1. In case of damage to goods, the railway must pay compensation equivalent to the loss in value of the goods, to the exclusion of all other damages. The amount shall be calculated by applying to the value of the goods as defined in Article 40 the percentage of loss in value noted at the place of destination.

§ 2. The compensation may not exceed:

- (a) if the whole consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;
- (b) if only part of the consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

§ 3. The railway shall in addition refund the amounts provided for in Article 40, § 3, in the proportion set out in § 1.

## ARTICLE 43

## Compensation for exceeding the transit period

§ 1. If loss or damage has resulted from the transit period being exceeded, the railway shall pay compensation not exceeding three times the carriage charges.

§ 2. In case of total loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 40.

§ 3. In case of partial loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not exceed three times the carriage charges in respect of that part of the consignment which has not been lost.

§ 4. In case of damage to the goods, not resulting from the transit period being exceeded, the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 42.

§ 5. In no case shall the total of compensation payable under § 1 together with that payable under Articles 40 and 42 exceed the compensation which would be payable in the event of total loss of the goods.

§ 6. The railway may provide, in international tariffs or in special agreements, for other forms of compensation than those provided for in § 1 when, in accordance with Article 27, § 1, the transit period has been established on the basis of transport plans.

If, in this case, the transit periods provided for in Article 27, § 2 are exceeded, the person entitled may demand either the compensation provided for in § 1 above or that determined by the international tariff or the special agreement applied.

## ARTICLE 44

## Compensation in case of wilful misconduct or gross negligence

When the loss, damage or exceeding of the transit period, or the failure to perform or failure to perform properly the railway's additional services provided for in the Uniform Rules, has been caused by wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, full compensation for the loss or damage proved shall be paid to the person entitled by the railway.

In case of gross negligence, liability shall however be limited to twice the maxima specified in Articles 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 and 46.

## ARTICLE 45

## Limitation of compensation under certain tariffs

When the railway agrees to special conditions of carriage through special or exceptional tariffs, involving a reduction in the carriage charge calculated on the basis of the general tariffs, it may limit the amount of compensation payable to the person entitled in the event of loss, damage or exceeding of the transit period, provided that such limit is indicated in the tariff.

When the special conditions of carriage apply only to part of the route, the limit may only be invoked if the event giving rise to the compensation occurred on that part of the route.

## ARTICLE 46

## Compensation in case of interest in delivery

In case of a declaration of interest in delivery, further compensation for loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in Articles 40, 42, 43 and 45, up to the amount declared.

## ARTICLE 47

## Interest on compensation

§ 1. The person entitled may claim interest on compensation payable, calculated at five per cent per annum, from the date of the claim referred to in Article 53 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings are instituted.

§ 2. Interest shall only be payable if the compensation exceeds four units of account per consignment note.

§ 3. If, within a reasonable period allotted to him, the person entitled does not submit to the railway the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the period laid down and the actual submission of such documents.

## ARTICLE 48

## Liability in respect of rail-sea traffic

§ 1. In rail-sea transport by the services referred to in Article 2, § 2 of the Convention each State may, by requesting that a suitable note be included in the list of lines or services to which the Uniform Rules apply, indicate that the following grounds for exemption from liability will apply in their entirety in addition to those provided for in Article 36.

The carrier may only avail himself of these grounds for exemption if he proves that the loss, damage or exceeding of the transit period occurred in the course of the sea journey between the time when the goods were loaded on board the ship and the time when they were discharged from the ship.

The grounds for exemption are as follows:

- (a) act, neglect or default on the part of the master, a mariner, pilot or the carrier's servants in the navigation or management of the ship;
- (b) unseaworthiness of the ship, if the carrier proves that the unseaworthiness is not attributable to lack of due diligence on his part to make the ship seaworthy, to ensure that it is properly manned, equipped and supplied or to make all parts of the ship in which the goods are loaded fit and safe for their reception, carriage and protection;
- (c) fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or fault, or that of the master, a mariner, pilot or the carrier's servants;
- (d) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
- (e) saving or attempting to save life or property at sea;
- (f) the loading of goods on the deck of the ship, if they are so loaded with the consent of the consignor given in the consignment note and are not in wagons.

The above grounds for exemption in no way affect the general obligations of the carrier and, in particular, his obligation to exercise due diligence to make the ship seaworthy, to ensure that it is properly manned, equipped and supplied and to make all parts of the ship in which the goods are loaded fit and safe for their reception, carriage and protection.

Even when the carrier can rely on the foregoing grounds for exemption, he shall nevertheless remain liable if the person entitled proves that the loss, damage or exceeding of the transit period is due to a fault of the carrier, the master, a mariner, pilot or the carrier's servants, fault other than provided for under (a).

§ 2. Where one and the same sea route is served by several undertakings included in the list referred to in Articles 3 and 10 of the Convention, the regime of liability applicable to that route shall be the same for all those undertakings.

In addition, where such undertakings have been included in the list at the request of several States, the adoption of this regime shall be the subject of prior agreement between those States.

§ 3. The measures taken under this Article shall be notified to the Central Office. They shall come into force at the earliest at the expiry of a period of thirty days from the date of the letter by which the Central Office notifies them to the other States.

Consignments already in transit shall not be affected by such measures.

#### ARTICLE 49

##### Liability in case of nuclear incidents

The railway shall be relieved of liability under the Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to a State's laws and regulations governing liability in the field of nuclear energy.

#### ARTICLE 50

##### Liability of the railway for its servants

The railway shall be liable for its servants and for any other persons whom it employs to perform the carriage.

If however such servants and other persons, at the request of an interested party, make out consignment notes, make translations or render other services which the railway itself is under no obligation to render, they shall be deemed to be acting on behalf of the person to whom the services are rendered.

#### ARTICLE 51

##### Other actions

In all cases to which the Uniform Rules apply, any action in respect of liability on any grounds whatsoever may be brought against the railway only subject to the conditions and limitations laid down in the Rules.

The same shall apply to any action brought against those servants and other persons for whom the railway is liable under Article 50.

### TITLE V

#### Assertion of Rights

#### ARTICLE 52

##### Ascertainment of partial loss or damage

§ 1. When partial loss of, or damage to, goods is discovered or presumed by the railway or alleged by the person entitled, the railway must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the goods, their mass and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.

§ 2. Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition and mass of the goods and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties or by a court. The procedure to be followed shall be governed by the laws and regulations of the State in which such ascertainment takes place.

### ARTICLE 53

#### Claims

§ 1. Claims relating to the contract of carriage shall be made in writing to the railway specified in Article 55:

§ 2. A claim may be made by persons who have the right to bring an action against the railway under Article 54.

§ 3. To make the claim, the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this, he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the consignment.

To make the claim, the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.

§ 4. The consignment note, the duplicate and any other documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim shall be produced either in the original or as copies, the copies to be duly authenticated if the railway so requires.

On settlement of the claim, the railway may require the production, in the original form, of the consignment note, the duplicate or the cash on delivery voucher so that they may be endorsed to the effect that settlement has been made.

### ARTICLE 54

#### Persons who may bring an action against the railway

§ 1. An action for the recovery of a sum paid under the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.

§ 2. An action in respect of the cash on-delivery payments provided for in Article 17 may only be brought by the consignor.

§ 3. Other actions arising from the contract of carriage may be brought:

(a) by the consignor, until such time as the consignee has:

- (i) taken possession of the consignment note,
- (ii) accepted the goods, or
- (iii) asserted his rights under Article 28, § 4 or Article 31;

(b) by the consignee, from the time when he has:

- (i) taken possession of the consignment note,
- (ii) accepted the goods,



(iii) asserted his rights under Article 28, § 4, or

(iv) asserted his rights under Article 31 provided that the right of action shall be extinguished from the time when the person designated by the consignee in accordance with Article 31, § 1 (c) has taken possession of the consignment note, accepted the goods, or asserted his rights under Article 28, § 4.

§ 4. In order to bring an action, the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this, in order to bring an action under § 3 (a) he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the consignment.

In order to bring an action, the consignee shall produce the consignment note if it has been handed over to him.

#### ARTICLE 55

##### Railways against which an action may be brought

§ 1. An action for the recovery of a sum paid under the contract of carriage may be brought against the railway which has collected that sum or against the railway on whose behalf it was collected.

§ 2. An action in respect of the cash on delivery payments provided for in Article 17 may only be brought against the forwarding railway.

§ 3. Other actions arising from the contract of carriage may be brought against the forwarding railway, the railway of destination or the railway on which the event giving rise to the proceedings occurred.

Such actions may be brought against the railway of destination even if it has received neither the goods nor the consignment note.

§ 4. If the plaintiff can choose between several railways, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against any one of them.

§ 5. An action may be brought against a railway other than those specified in §§ 1, 2 and 3 when instituted by way of counterclaim or by way of exception to the principal claim based on the same contract of carriage.

#### ARTICLE 56

##### Competence

Actions brought under the Uniform Rules may only be instituted in the competent court of the State having jurisdiction over the defendant railway, unless otherwise provided in agreements between States or in acts of concession.

When a railway operates independent railway systems in different States, each system shall be regarded as a separate railway for the purposes of this Article.

## ARTICLE 57

## Extinction of right of action against the railway

§ 1. Acceptance of the goods by the person entitled shall extinguish all rights of action against the railway arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or exceeding of the transit period.

§ 2. Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:

(a) in the case of partial loss or of damage, if:

- (i) the loss or damage was ascertained before the acceptance of the goods in accordance with Article 52 by the person entitled;
- (ii) the ascertainment which should have been carried out under Article 52 was omitted solely through the fault of the railway;

(b) in the case of loss or damage which is not apparent and is not ascertained until after acceptance of the goods by the person entitled, provided that he:

- (i) asks for ascertainment in accordance with Article 52 immediately after discovery of the loss or damage and not later than seven days after the acceptance of the goods;
- (ii) and, in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of acceptance for carriage and the time of delivery.

(c) in cases where the transit period has been exceeded, if the person entitled has, within sixty days, asserted his rights against one of the railways referred to in Article 55, § 3;

(d) if the person entitled furnishes proof that the loss or damage was caused by wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway.

§ 3. If the goods have been reconsigned in accordance with Article 38, § 1 rights of action in case of partial loss or of damage, arising from one of the previous contracts of carriage, shall be extinguished as if there had been only one contract of carriage.

## ARTICLE 58

## Limitation of actions

§ 1. The period of limitation for an action arising from the contract of carriage shall be one year.

Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action:

- (a) to recover a cash on delivery payment collected by the railway from the consignee;
- (b) to recover the proceeds of a sale effected by the railway;
- (c) for loss or damage caused by wilful misconduct;
- (d) for fraud;
- (e) arising from one of the contracts of carriage prior to the reconsignment in the case provided for in Article 38, § 1.

§ 2. The period of limitation shall run;

- (a) in actions for compensation for total loss, from the thirtieth day after the expiry of the transit period;
- (b) in actions for compensation for partial loss, for damage or for exceeding the transit period, from the day when delivery took place;
- (c) in actions for payment or refund of carriage charges, supplementary charges, other charges or surcharges, or for correction of charges in case of a tariff being wrongly applied or of an error in calculation or collection:
  - (i) if payment has been made, from the day of payment;
  - (ii) if payment has not been made, from the day when the goods were accepted for carriage if payment is due from the consignor, or from the day when the consignee took possession of the consignment notwithstanding payment is due from him;
  - (iii) in the case of sums to be paid under a charges note, from the day on which the railway submits to the consignor the account of charges provided for in Article 15, § 7; if no such account has been submitted, the period in respect of sums due to the railway shall run from the thirtieth day following the expiry of the transit period;
- (d) in an action by the railway for recovery of a sum which has been paid by the consignee instead of by the consignor or vice versa and which the railway is required to refund to the person entitled, from the day of the claim for refund;
- (e) in actions relating to cash on delivery as provided for in Article 17, from the thirtieth day following the expiry of the transit period;
- (f) in actions to recover the proceeds of a sale, from the day of the sale;
- (g) in actions to recover additional duty demanded by Customs or other administrative authorities, from the day of the demand made by such authorities;
- (h) in all other cases, from the day when the right of action arises.

The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.

§ 3. When a claim is presented to a railway in accordance with Article 53 together with the necessary supporting documents, the period of limitation shall be suspended until the day that the railway rejects the claim by notification in writing and returns the documents. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall recommence in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest on the party who relies on those facts.

The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

§ 4. A right of action which has become time-barred may not be exercised by way of counter claim or relied upon by way of exception.

§ 5. Subject to the foregoing provisions, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

## TITLE VI

## Relations between Railways

## ARTICLE 59

## Settlement of accounts between railways

§ 1. Any railway which has collected, either at the time of forwarding or on arrival, charges or other sums due under the contract of carriage must pay to the railways concerned their respective shares.

The methods of payment shall be settled by agreements between railways.

§ 2. Subject to its rights of recovery against the consignor, the forwarding railway shall be liable for carriage and other charges which it has failed to collect when the consignor has undertaken to pay them in accordance with Article 15.

§ 3. Should the railway of destination deliver the goods without collecting charges or other sums due under the contract of carriage, it shall be liable for them to the railways which have taken part in the carriage and to the other parties concerned.

§ 4. Should one railway default in payment and such default be confirmed by the Central Office at the request of one of the creditor railways, the consequences thereof shall be borne by all the other railways which have taken part in the carriage in proportion to their shares of the carriage charges.

The right of recovery against the defaulting railway shall not be affected.

## ARTICLE 60

## Recourse in case of loss or damage

§ 1. A railway which has paid compensation in accordance with the Uniform Rules, for total or partial loss or for damage, has a right of recourse against the other railways which have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

- (a) the railway which has caused the loss or damage shall be solely liable for it;
- (b) when the loss or damage has been caused by more than one railway, each shall be liable for the loss or damage it has caused; if such distinction cannot be made, the compensation shall be apportioned between those railways in accordance with (c);
- (c) if it cannot be proved that the loss or damage has been caused by one or more railways in particular, the compensation shall be apportioned between all the railways which have taken part in the carriage, except those which can prove that the loss or damage was not caused on their lines; such apportionment shall be in proportion to the kilometric distances contained in the tariffs.

§ 2. In the case of the insolvency of any one of the railways, the unpaid share due from it shall be apportioned among all the other railways which have taken part in the carriage, in proportion to the kilometric distances contained in the tariffs.

## ARTICLE 61

## Recourse in case of exceeding the transit period

§ 1. Article 60 shall apply where compensation is paid for exceeding the transit period. If this has been caused by more than one railway, the compensation shall be apportioned between such railways in proportion to the length of the delay occurring on their respective lines.

§ 2. The transit periods specified in Article 27 shall be apportioned in the following manner:

- (a) where two railways have taken part in the carriage:
  - (i) the period for despatch shall be divided equally;
  - (ii) the period for transport shall be divided in proportion to the kilometric distances contained in the tariffs;
- (b) where three or more railways have taken part in the carriage:
  - (i) the period for despatch shall be divided equally between the forwarding railway and the railway of destination;
  - (ii) the period for transport shall be divided between all the railways:
    - one-third in equal shares
    - the remaining two-thirds in proportion to the kilometric distances contained in the tariffs.

§ 3. Any additional periods to which a railway may be entitled shall be allocated to that railway.

§ 4. The interval between the time when the goods are handed over to the railway and commencement of the period for despatch shall be allocated exclusively to the forwarding railway.

§ 5. Such apportionment shall only apply if the total transit period has been exceeded.

## ARTICLE 62

## Procedure for recourse

§ 1. The validity of the payment made by the railway exercising one of the rights of recourse under Articles 60 and 61 may not be disputed by the railway against which the right of recourse is exercised, when compensation has been determined by a court and when the latter railway duly served with notice, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court seized of the main proceedings shall determine what time shall be allowed for such notification and for intervention in the proceedings.

§ 2. A railway exercising its right of recourse must take proceedings by one and the same action against all the railways concerned with which it has not reached a settlement, failing which it shall lose its right of recourse in the case of those against which it has not taken proceedings.

§ 3. The court shall give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.

§ 4. The railways against which such action has been brought shall have no further right of recourse.

§ 5. Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled on the basis of the contract of carriage.

#### ARTICLE 63

##### Competence for recourse

§ 1. The courts of the country in which the railway against which the recourse claim has been made, has its headquarters shall have exclusive competence for all recourse claims.

§ 2. When the action is to be brought against several railways, the plaintiff railway shall be entitled to choose the court in which it will bring the proceedings from among those having competence under § 1.

#### ARTICLE 64

##### Agreements concerning recourse

By agreement, railways may derogate from the provisions concerning reciprocal rights of recourse set out in Title VI, apart from that contained in Article 62, § 5.

### TITLE VII

#### Exceptional Provisions

#### ARTICLE 65

##### Temporary derogations

§ 1. If the economic and financial position of any State is such as to cause serious difficulty in applying Title VI, each State may derogate from Articles 15, 17 and 30 by determining in the case of certain types of traffic that:

(a) consignments from the territory of that State shall be forwarded charges paid:

- (i) as far as its frontiers, or
- (ii) at least as far as its frontiers;

(b) consignments to destinations in that State shall be forwarded charges paid:

- (i) at least as far as its frontiers, in so far as the State of departure does not impose the restriction provided for at (a) (i), or
- (ii) at most as far as its frontiers;

(c) consignments from or to the territory of that State may not be made subject to any cash on delivery payment and that no disbursements shall be allowed, or that cash on delivery payments and disbursements shall be allowed only within certain limits;

(d) the consignor may not modify the contract of carriage in matters affecting the country of destination, prepayment of charges and cash on delivery payments.

§ 2. Under the same conditions States may authorise the railways to derogate from Articles 15, 17, 30 and 31 by determining, in the case of traffic exchanged between them that:

- (a) the rules for the payment of charges shall be specially fixed by agreement between the railways concerned; however, such rules may not prescribe methods of payment other than those provided for in Article 15;
- (b) certain subsequent orders shall not be allowed.

§ 3. Measures taken in accordance with §§ 1 and 2 shall be notified to the Central Office.

The measures set out in § 1 shall come into force at the earliest on the expiry of a period of eight days from the date of the letter by which the Central Office shall have notified such measures to the other States.

The measures set out in § 2 shall come into force at the earliest on the expiry of a period of two days from the date of their publication in the States concerned.

§ 4. Consignments already in transit shall not be affected by such measures.

#### ARTICLE 66

##### Derogations

The provisions of the Uniform Rules shall not prevail over those provisions which certain States are obliged to adopt, in traffic among themselves, in pursuance of certain Treaties such as the Treaties relating to the European Coal and Steel Community and the European Economic Community.

ANNEX I  
(ARTICLES 4 AND 5)

Regulations concerning the International Carriage of Dangerous  
Goods by Rail (RID)

The text of this Annex shall be that drawn up by the Committee of Experts, in accordance with Article 69, § 4 of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 7 February 1970, for the International Regulations concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID), Annex I to the CIM. The Committee of Experts shall also edit the text to bring it into line with the Convention concerning the International Carriage of Goods by Rail of 9 May 1980.

• 425

ANNEX II  
(ARTICLE 8, § 1)

Regulations concerning the International Haulage of Private Owners'  
Wagons by Rail (RIP)

The text of this Annex shall be that drawn up by the Committee of Experts, in accordance with Article 69, § 4 of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 7 February 1970, for the International Regulations concerning the Haulage of Private Owners' Wagons (RIP), Annex IV to the CIM. The Committee of Experts shall also edit the text to bring it into line with the Convention concerning the International Carriage of Goods by Rail of 9 May 1980.



ANNEX III  
(ARTICLE 8, § 2)

Regulations concerning the International Carriage of Containers by Rail  
(RICO)

The text of this Annex shall be that drawn up by the Committee of Experts, in accordance with Article 69, § 4 of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 7 February 1970, for the International Regulations concerning the Carriage of Containers (RICO), Annex V to the CIM. The Committee of Experts shall also edit the text to bring it into line with the Convention concerning the International Carriage of Goods by Rail of 9 May 1980.

ANNEX IV  
(ARTICLE 8, § 3)

Regulations concerning the International Carriage of Express Parcels  
by Rail (RIEx)

§ 1. Only such goods as are carried in a specially rapid manner subject to the conditions of an international tariff shall be deemed to be express parcels.

The only goods acceptable as express parcels shall be those which can ordinarily be loaded into the luggage vans of passenger trains. The international tariffs may derogate from this rule.

§ 2. The articles referred to in Article 4 of the Uniform Rules shall not be accepted for carriage as express parcels. The substances and articles enumerated in the RID or those covered by agreements and tariff clauses drawn up in pursuance of Article 5, § 2 of the Uniform Rules shall not be accepted for carriage as express parcels unless that form of carriage is expressly provided for in the RID or such agreements or tariff clauses. The international tariffs shall determine whether other goods may also be treated as unacceptable for carriage or accepted subject to conditions.

§ 3. Express parcels may be handed over for carriage under cover of a document other than that prescribed in accordance with Article 12, § 2 of the Uniform Rules. The form to be used, and the particulars which must or may be inserted therein, shall be determined by the international tariffs. The document must contain the following information:

- (a) the names of the forwarding and destination stations;
- (b) the names and addresses of the consignor and of the consignee;
- (c) the description of the goods;
- (d) the number of parcels and a description of the packing;
- (e) a detailed list of the documents required by Customs or other administrative authorities and attached to the consignment note.

§ 4. Express parcels shall be carried by rapid means within the periods prescribed in the international tariffs. The transit periods shall in all cases be less than the periods applicable to "*grande vitesse*" traffic.

§ 5. The international tariffs may also provide for derogations from the Uniform Rules other than those specified above. There shall however be no derogation from Articles 35-38, 40-42, 44 and 47-58 of the Uniform Rules.

§ 6. Unless the above provisions and those of the international tariffs require otherwise, the Uniform Rules shall be applicable to the carriage of express parcels.



### СТАТЬЯ 3 Обязательство перевозки

§ 1. Железная дорога обязана выполнять все перевозки любых грузов полными вагоно-грузами на условиях Единых правил, при условии, что:

- (а) оператор соблюдает Единые правила, дополнительные положения и тарифы;
- (б) перевозка может осуществляться с помощью обычных кадровых и транспортных ресурсов, достаточных для удовлетворения обычных транспортных требований;
- (в) перевозке не препятствуют обстоятельства, которых железная дорога не может избежать и которые не могут быть исправлены.

§ 2. Железная дорога не обязана принимать грузы, погрузка, перегрузка и выгрузка которых требует использования особых средств, если в распоряжении соответствующих станций таких средств не имеется.

§ 3. Железная дорога обязана принимать только грузы, перевозка которых может быть выполнена без промедления; действующие порядки пересылочной станции определяют условия временного хранения грузов, не соответствующих данному условию.

§ 4. В случае, если компетентный орган примет решение о том, что:

- (а) необходимо прервать или полностью или частично приостановить осуществление услуг,
- (б) определенные виды грузоперевозок следует отвергать или принимать только на конкретных условиях,

то такие меры будут без задержки доведены до сведения общественности и железных дорог; железные дороги должны доводить такие решения до сведения железных дорог других Государств и обеспечивать их обнародование.

§ 5. Железные дороги могут по совместному решению проводить концентрацию грузоперевозок между отдельными местами на определенных пограничных пунктах и в странах транзита.

Данные меры доводятся до сведения Центрального офиса. Железные дороги составляют перечни таких мер, которые публикуются так же, как международные тарифы, и вступают в силу через один месяц после даты уведомления Центрального офиса.

§ 6. Всякое нарушение настоящей статьи со стороны железной дороги может стать причиной иска о компенсации убытков или нанесенного ущерба.

**СТАТЬЯ 4**  
**Предметы, не принимаемые для перевозки**

Для перевозки не принимается следующее:

- (a) предметы, перевозка которых запрещена на одной из территорий, по которым производится перевозка данных предметов;
- (b) предметы, перевозка которых является монополией почтовой службы одной из территорий, по которым производится перевозка данных предметов;
- (c) предметы, непригодные для перевозки по причине габаритов, массы\* или упаковки, что связано с путевым хозяйством или подвижным составом одной из используемых железных дорог;
- (d) вещества и предметы, не принимаемые для перевозки согласно Правил международных перевозок опасных грузов по железной дороге (RID), Приложение 1 к Единым правилам, за исключением положений статьи 5, § 2.

**СТАТЬЯ 5**  
**Предметы, принимаемые для перевозки на определенных условиях**

§ 1. Следующие предметы принимаются для перевозки на определенных условиях:

- (a) вещества и предметы, допущенные для перевозки на условиях RID или соглашений и тарифных оговорок, предусмотренных в § 2.
- (b) перевозки человеческих трупов, подвижного железнодорожного состава на своих колесах, живых животных и партий грузов, перевозка которых представляет определенные трудности в связи с размерами, массой или упаковкой: на условиях дополнительных положений, которые могут частично отменять Единые правила.

Перевозка живых животных производится при наличии сопровождающего лица грузоотправителя. Однако, сопровождающее лицо не требуется, если используются международное тарифное разрешение или если участвующие в перевозке железные дороги дают такое разрешение по просьбе грузоотправителя; в таких случаях, если нет обратного соглашения, железная дорога не несет ответственности за убытки или ущерб, вызванный различными рисками, предотвращение которых возлаглось на сопровождающее лицо.

§ 2. Два или более Государств, в соответствии с Соглашением, либо две или более железных дорог, в соответствии с тарифными оговорками, могут совместно определить условия, которым должны соответствовать вещества или предметы, не принимаемые для перевозки согласно RID, если такие вещества или предметы, тем не менее, принимаются.

Государства или железные дороги могут таким же образом смягчать условия приемки, предписанные согласно RID.

---

\* Термин "масса" в целях применения настоящей Конвенции в Великобритании является аналогом термина "вес".

Такие соглашения и тарифные оговорки должны быть обнародованы и доведены до сведения Центрального офиса, который доводит их до сведения Государств.

## СТАТЬЯ 6

### Тарифы. Частные соглашения

§ 1. Стоимость перевозки, рассчитанная отдельно или совокупно по разным участкам маршрута, а также дополнительные сборы, рассчитываются в соответствии с тарифами, введенными в действие в законном порядке и должным образом обнародованными в каждом Государстве, применяемыми в момент заключения контракта перевозки.

§ 2. Тарифы должны содержать указание на все особые условия, применимые к перевозке, в частности, информацию, необходимую для расчета стоимости перевозки и дополнительных сборов, а также, при необходимости, условия перевода валют.

Условия тарифов не могут частично отменять Единые правила, если это не выражено четко.

§ 3. Тарифы должны применяться на одних условиях ко всем потребителям.

§ 4. Железные дороги могут заключать частные соглашения по уменьшенной стоимости или с иными скидками, если при сопоставимых обстоятельствах потребителям предоставляются сопоставимые условия .

Сокращение стоимости или иные скидки могут предоставляться железнодорожным или государственным службам, либо в благотворительных целях.

Обнародование мер, принимаемых согласно первому и второму подпунктам, не является обязательным.

§ 5. Международные тарифы могут быть объявлены обязательными на международных перевозках, за исключением внутренних тарифов.

Применение международного тарифа может быть условным, если на это в грузовой накладной имеется четко выраженное требование.

§ 6. Тарифы и поправки тарифов считаются должным образом обнародованными с того момента, когда железная дорога доводит все детали до сведения потребителей.

Публикация международных тарифов является обязательной только в тех странах, чьи железные дороги являются сторонами таких тарифов, как железная дорога отправления и назначения

§ 7. Повышение сумм международных тарифов и другие положения, в результате которых ужесточаются означенные в тарифах условия перевозки, не

могут вступать в силу ранее, чем через 15 дней после обнародования, за исключением следующих случаев:

- (а) если международный тариф предусматривает расширение внутреннего тарифа и включение в него маршрута целиком, сроки обнародования такого внутреннего тарифа должны быть приемлемыми;
- (б) если увеличение сумм международных тарифов следует за общим повышением сумм внутренних тарифов участвующей железной дороги, вступление в силу такого увеличения происходит на следующий день после обнародования при условии, что регулирование сумм международных тарифов, вызванное указанным общим повышением, было объявлено как минимум за 15 дней; тем не менее, подобное объявление не может быть сделано до обнародования информации о повышении сумм указанных внутренних тарифов;
- (с) если стоимость перевозки и дополнительных сборов по международным тарифам требует изменения для учета колебаний обменного курса, либо при необходимости исправления очевидных ошибок, поправки и урегулированные суммы вступают в силу на следующий день после публикации.

§ 8. В Государствах, где не имеется обязательной публикации определенных тарифов, либо для применения тарифов ко всем потребителям на общих условиях, положения настоящей статьи (в части, содержащей такие обязательства) не являются связывающими.

§ 9. Железные дороги не имеют права взимать какие-либо суммы свыше указанной стоимости перевозки и дополнительных сборов, указанных в тарифах, кроме затраченных ими. Суммы должны быть четко обозначены и по отдельности вписаны в грузовую накладную вместе с другой важной информацией. Если такая информация предоставляется в прилагаемых к накладной документах, а также если грузополучатель должен уплатить соответствующие суммы, документы не будут переданы грузополучателю с грузовой накладной, но будут направлены грузоотправителю вместе со счетом сборов, указанных в статье 15, § 7.

## СТАТЬЯ 7

### Единица расчетов. Обменный курс иностранных валют.

§ 1. Единицей расчетов, принятой в Единых правилах, является специальное заемное право, определяемое Международным валютным фондом. Значение специального заемного права национальной валюты Государства, являющегося членом Международного валютного фонда, рассчитывается по методике оценки, применяемой Международным валютным фондом для собственных операций и сделок.

§ 2. Стоимость национальной валюты государства, не являющегося членом Международного валютного фонда, рассчитывается по методике определенной Государством.

Расчет должен являться выражением национальной валюты в реальной стоимости, как можно более близкой к стоимости, вытекающей из применения § 1.

§ 3. В случае, если Государство не является членом международного валютного фонда, и его законодательство не допускает применения указанных выше параграфов 1 и 2, единица расчетов в Единых правилах считается равной трем золотым франкам.

Золотой франк определяется как 10/31 грамма золота пробы 900.

Конверсия золотого франка должна выражать в национальной валюте реальную ценность, как можно более близкую к стоимости, указанной в § 1.

§ 4. В течение трех месяцев после вступления Конвенции в силу, а также каждый раз, когда вносятся изменения в метод расчета либо меняется стоимость национальной валюты относительно единицы расчетов, Государства сообщают в Центральный офис о методах расчета в соответствии с §2, либо о результатах конверсии согласно §3.

Центральный офис должен поставить Государства в известность о получении таких сведений.

§5. Железная дорога должна публиковать ставки, на которых:

- (а) железная дорога производит конверсию сумм в иностранной валюте, подлежащих оплате во внутренней валюте (ставка перевода);
- (б) железная дорога принимает оплату в иностранной валюте (принимающая ставка).

## СТАТЬЯ 8

### Особые положения для отдельных видов транспорта

§1. В случае перевозки вагонов, находящихся в частной собственности, применяются Правила международной перевозки частных вагонов по железной дороге (RIP), приложение II к Единым правилам.

§2. В случае перевозки контейнеров применяются особые положения Правил международной перевозки контейнеров по железной дороге (RiCo), Приложение III к Единым правилам.

§3. В случае перевозки отправок (посылок) экспресс-почты железные дороги могут, согласно тарифным оговоркам, согласиться на принятие особых положений согласно Правил международных перевозок отправок экспресс-почты по железной дороге (RIEx), приложение IV к Единым правилам.

§4. Два или более Государств посредством отдельного соглашения, либо две или более железные дороги посредством дополнительного положения или тарифных оговорок, могут принять условия, частично отменяющие Единые правила, относительно следующих видов грузовых отправок:



- (a) грузов согласно передаточного документа;
- (b) грузов, доставляемых только против возврата дубликата грузовой накладной;
- (c) грузов газет;
- (d) грузов, предназначенных для ярмарок и выставок;
- (e) грузов, содержащих погрузочную арматуру и оборудование для температурной защиты товаров при транзите (от перегрева и холода);
- (f) грузов на маршруте в целом или на его части, перевозимых согласно грузовой накладной, которая не используется для выставления счетов и взимания сборов;
- (g) грузов, перевозимых согласно документальных средств, пригодных для автоматической передачи данных.

## СТАТЬЯ 9

### Дополнительные положения

§1. Два или более Государств, либо две или более железные дороги могут принять дополнительные положения для исполнения Единых правил. Они не могут частично отменять Единые правила, если это не предусмотрено открыто.

§2. Дополнительные положения вступают в силу и публикуются в соответствии с требованиями права и нормами каждого Государства. Центральный офис должен быть извещен о таких дополнительных положениях и их вступлении в силу.

## СТАТЬЯ 10

### Национальное право

§1. В вопросах, не оговоренных Едиными правилами, дополнительными положениями или международными тарифами, применяется национальное право.

§2. Термин “национальное право” означает право Государства, в котором уполномоченное лицо реализует свои права, включая правила, касающиеся конфликта правовых норм.

## РАЗДЕЛ II

### Заключение и Выполнение Контракта по Перевозке

## Статья 11

### Заключение Контракта по Перевозке

§1. Контракт по перевозке должен вступить в силу после получения отправляющей железной дорогой (ж/д) груза для перевозки вместе с транспортной накладной. Приемка груза производится при наличии транспортной накладной, и там, где возможно, на каждом дополнительном листе документа ставится штамп станции отправления или бухгалтерская отметка с указанием даты получения.

§2. Процедура, описанная в пункте 1, должна осуществляться сразу после того, как весь груз по транспортной накладной будет передан на перевозку и, если этого потребуют действующие на станции отправления условия, такие издержки, которые грузоотправитель берется оплатить, должны быть оплачены или ценные бумаги депонированы в соответствии со статьей 15, пункт 7. Эта процедура должна быть выполнена в присутствии грузоотправителя, если он этого потребует.

§ 3. Если приложена печать или поставлена бухгалтерская отметка, транспортная накладная должна быть свидетельством заключения и содержания контракта.

§4. Несмотря на это, если погрузка товара является обязанностью грузоотправителя согласно тарифам или соглашениям, существующим между ним и ж/д и при условии, что такие соглашения разрешается заключать на станции отправления, определенные детали в транспортной накладной, касающиеся массы груза или количества мест должны быть доказательством перед ж/д, когда вес или количество мест проверены ж/д и засвидетельствованы в транспортной накладной. При необходимости эти детали могут быть подтверждены другими средствами.

Если очевидно, что нет фактических недостатков в различии между массой и количеством мест и деталями в транспортной накладной, последняя не будет подтверждением для предъявления ж/д. Это может использоваться, в частности, когда вагон с грузом будет доставлен грузополучателю с запечатанными пломбами.

§ 5. Ж/д должна подтвердить получение груза и дату получения для перевозки путем приложения печатей или проставлением бухгалтерской отметки на дубликате транспортной накладной до возвращения дубликата грузоотправителю.

Ни дубликат, ни счет-фактура не должны иметь такой силы, какую имеет транспортная накладная, сопровождающая груз.

## Статья 12

### Транспортная накладная

§1. Грузополучатель должен представить правильно заполненную транспортную накладную. Отдельная транспортная накладная должна быть составлена для каждого груза. Одна и та же транспортная накладная не может относиться более чем к отдельной вагонной партии. Дополнительные положения могут частично отменять эти правила.

§2. Ж\дороги могут предусматривать стандартную форму транспортной накладной для обоих видов транспорта, *petite vitesse* и *grande vitesse*, а также дубликат для грузоотправителя. Выбор формы транспортной накладной грузоотправителем должен указывать на то, каким видом транспорта перевозится груз: *petite vitesse* или *grande vitesse*.

Требование одного вида транспорта на одну часть маршрута и другого - на остальную часть не разрешается, за исключением случаев, если не будет договоренности между всеми участвующими ж/дорогами.

В случае определенного вида транспортировки особенно между близлежащими странами, ж/дороги могут предусматривать в тарифах упрощенную форму транспортной накладной.

§ 3. Транспортная накладная должна быть отпечатана на двух, а где нужно, и на трех языках, по крайней мере, один из них должен быть оперативным (рабочим) языком Организации.

Международные тарифы могут быть определяющими в выборе языка, на котором грузоотправитель должен заполнить транспортную накладную данными. Если таких положений не существует, они должны быть написаны на одном из официальных языков государства отправления груза и если данные не вписаны на одном из этих языков, Организация должна приложить перевод на одном из оперативных языков.

Данные, заполненные грузоотправителем в транспортной накладной, должны быть написаны на латинскими буквами, если не оговорено иначе дополнительными положениями или не определено международными тарифами.

### Статья 13

#### Формулировка транспортной накладной

§ 1. Транспортная накладная должна содержать следующую информацию:

- (а) название станции назначения
- (б) имя и адрес грузополучателя; грузополучателем может быть только одно отдельное или юридическое лицо;
- (в) описание груза;
- (г) масса или если нет такой информации, сравнительная информация в соответствии с условиями, действующими на станции отправления;
- (д) количество мест и описание упаковки груза меньше, чем вагонная партия и, в случае полных вагонных партий, включая одно или более мест, отправляемых рекой-морем и требующих транзитной перевозки;
- (е) номер вагона, а также для частных вагонов, тары, если погрузка товара является обязанностью грузоотправителя;
- (ж) подробный перечень документов, которые необходимы для представления в таможене или другие административные органы и прилагаются к транспортной накладной или представляются напоказ, если являются собственностью ж/д, в названной станции или в офисе таможене или других административных органах;
- (з) имя или адрес грузополучателя, которым может быть отдельное или юридическое лицо, и если этого требуют условия, действующие на станции отправления, то он должен к ним добавить и подпись.

В условиях, действующих на станции отправления, должны быть даны определения таких терминов, как «вагонная партия» и «менее чем одна вагонная партия» для всего маршрута.

§ 2. Транспортная накладная должна содержать, где это возможно, все другие подробности, предусмотренные в Единых Правилах. Других данных не должно быть, если только не будет требований и разрешений, предусмотренных в законах и правилах государства, дополнительных положениях или тарифах, а также не противоречат Единым Правилам.

§ 3. Однако, грузоотправитель может намеренно внести, где есть свободные промежутки в транспортной накладной, в качестве информации для грузополучателя примечания относительно отправки груза, не включая для выполнения обязанностей или обязательств ж/д.

§ 4. Транспортная накладная не должна быть заменена другими документами или сопровождаться ими, если не предусмотрено или не разрешено Едиными Правилами, дополнительными положениями или тарифами.

#### Статья 14

#### Маршрут и применяемые тарифы

§ 1. В транспортной накладной грузоотправитель может указать маршрут следования со ссылкой на приграничные пункты или приграничные станции и, где возможно, транзитные станции между ж/дорогами. Он может только приграничные пункты или приграничные станции, которые открыты для транспортного сообщения между пунктами отправления и назначения.

§ 2. Следующее должно считаться направляющими инструкциями:

- (а) указание станций, где необходимо выполнить формальности, требуемые таможей или другими административными органами, а также станций, где товару (внимание скоту и т.д.) особый уход обеспечивается;
- (б) указание применяемых тарифов, если этого достаточно для определения станций, между которыми применяются тарифы;
- (в) инструкции, касающиеся оплаты всех или части расходов до X (X указываемый названием пунктом, в котором применяются тарифы близлежащих стран).

§ 3. За исключением случаев, указанных в статье 3, пункты 4,5 и статье 33, пункт 1, ж/д может не везти груз по иному маршруту, отличному от указанного грузоотправителем, если не:

- (а) формальности, требуемые таможей или другими административными органами, а также особый уход за грузом, будут выполняться в любом случае на станциях, указанных грузоотправителем; и
- (б) расходы и транзитные периоды не должны превышать расходы и транзитные периоды, рассчитанные согласно маршруту, определенным грузоотправителем.

Подпункт (а) не должен касаться грузов, размером менее вагонных партий, если одна из задействованных ж/д не в состоянии придерживаться маршрута, выбранного грузоотправителем, при наличии маршрутных инструкций по международной перевозке грузов, размером менее вагонных партий.

§ 4. Согласно положениям пункта 3, расходы и транзитные периоды должны рассчитываться согласно маршруту, оговоренному грузоотправителем, или при отсутствии таковых, согласно маршруту, выбранному ж/д.

§ 5. Грузоотправитель может указать в транспортной накладной, какие тарифы применяются. Ж/д должна применять эти тарифы, если условия по применению выполняются.

§ 6. Если инструкций от грузоотправителя недостаточно для указания маршрута или применяемых тарифов или если инструкции противоречат друг другу, ж/д должна выбрать маршрут или тарифы, которые покажутся наиболее приемлемыми для грузоотправителя.

§ 7. Ж/д не должна отвечать за утерю или повреждение в результате неправильного выбора согласно пункту 6, за исключением случая преднамеренного нарушения или грубой халатности.

§ 8. Если есть тарифы, полученные от станции отправления или станции назначения, а также, если при отсутствии инструкций от грузоотправителя, ж/д применила этот тариф, ж/д должна по требованию уполномоченного лица возместить разницу между расходами за перевозку, понесенными таким образом, и тех, которые при использовании других тарифов применима к этому же маршруту, если эта разница превышает четыре единицы счета на одну транспортную накладную.

То же самое применимо, если при отсутствии адекватных инструкций от грузоотправителя, ж/д применила следующие друг за другом тарифы, даже если есть международный тариф, предлагающий преимущества при всех других тарифах, которые являются одними и теми же.

## Статья 15 Оплата расходов

§ 1. Расходы (за перевозку, дополнительные расходы, таможенные пошлины и другие, которые необходимо выплатить со дня получения груза для перевозки до момента доставки) должны оплачиваться грузоотправителем или грузополучателем в соответствии со следующими условиями.

При таких условиях расходы, которые согласно применяемому тарифу, должны быть прибавлены к стандартным нормам при расчете расходов за перевозку, должны считаться расходами за перевозку.

§ 2. Грузоотправитель, согласный оплатить часть всех расходов, должен указать это в транспортной накладной с применением следующих фраз:

- (a)
- (i) “оплаченные расходы за перевозку”, “если он берется оплатить расходы только за перевозку”;
  - (ii) “оплаченные расходы за перевозку включающие...”, если он намерен оплатить расходы дополнительно к тем расходам, оплачиваемым за перевозку; он должен дать точное описание этих расходов, которые могут относиться к дополнительным или другим расходам, оплачиваемым с момента получения груза на перевозку до дня доставки, поскольку суммы, взимаемые таможенной или другими административными органами, не должны привести к разделению общей суммы любой категории расходов (напр., общей суммы таможенных сборов и других сумм, уплачиваемых таможене, налога на добавленную стоимость, относящуюся к отдельной категории выплат);
  - (iii) “расходы за перевозку, оплачиваемые X” (X указывает на название пункта, где применяются тарифы близлежащих стран), если он обязан оплатить расходы за перевозку X;
  - (iv) “расходы за перевозку, оплачиваемые X, включая..” (X указывает на название пункта, где применяются тарифы близлежащих стран), если он обязан оплатить расходы, дополнительные к тем, которые выплачиваются за перевозку X, но исключая все расходы относящиеся к последующей стране или ж/д; условия под п. (ii) должны применяться аналогичным образом;
- (б) “все оплаченные расходы”, если он обязан выплатить все расходы (за перевозку, дополнительные расходы, таможенные пошлины и прочие расходы);
- (в) “все оплаченные расходы, за исключением...” , если он обязан выплатить фиксированную сумму; за исключением, других тарифов, оговоренных иначе, что сумма должна быть выражена в валюте страны отправления.

Дополнительные и прочие расходы в соответствии с действующими на станции отправления условиями должны исчисляться за весь намеченный маршрут, и сбор за процент, полученный от доставки, предусмотренный статьей 16,п.2, должен всегда оплачиваться полностью грузоотправителем при оплате всех издержек в соответствии с п.(а) (iv).

§3. Что касается оплат за перевозку, для международных тарифов предусматривается исключительное применение определенных фраз, указанных в п.2. данной статьи, а также применение и других фраз.

§ 4. Расходы, которые не должен нести грузоотправитель, считается, что подлежат оплате грузополучателем. Однако, они должны оплачиваться грузоотправителем, если у грузополучателя нет транспортной накладной или от не получил на это право согласно статье 28,п.4, либо если контракт по перевозке не изменен в соответствии со статьей 31.

§ 5. Такие дополнительные расходы, как за простой, хранение на складе или взвешивание, которые возникают к оплате согласно акту, предъявленному к грузополучателю или по требованию, которое он сделал, также должны им оплачиваться.

§ 6. Отправляющая ж/д может потребовать от грузополучателя предварительно оплатить расходы, в случае, если груз, по их мнению, является скоропортящимся или который по причине его низкой стоимости или его характеру, не оправдывает эти расходы.

§ 7. Если сумма расходов, подлежащая оплате грузополучателем, не может быть точно определена в тот момент, когда груз принят на перевозку, такие расходы должны быть внесены в накладную расходов, и грузоотправителем должна быть произведена оплата по счету не позднее чем через тридцать дней по истечении транзитного периода. Ж/д может в целях безопасности потребовать депозит, приблизительно равный сумме этих расходов, на который выдается чек. Взамен данному чеку грузоотправитель должен получить подробный счет на издержки, составленный на основании подробным данным о расходах.

§ 8. В транспортной накладной и дубликаты станция отправления должна указать издержки, которые оплачены предварительно, если в положениях, действующих на станции отправления указывают, что эти расходы должны быть указаны в дубликаты. В случае, указанном в п.7 данной статьи, эти расходы не должны быть указаны в транспортной накладной или дубликаты.

#### Статья 16 Процент от доставки

§ 1. Отправка груза может подлежать декларации о проценте от доставки. Сумма должна быть представлена в цифрах в транспортной накладной в валюте страны отправления, в другой валюте, определенной тарифами или в единицах счета.

§ 2. Сбор за процент от доставки должен быть вычислен с учетом всего намеченного маршрута согласно тарифам отправляющей ж/д.

#### Статья 17 Оплата наличными по факту доставки и другие выплаты

§ 1. Грузоотправитель может обеспечить, чтобы груз подлежал оплате наличными по факту доставки, которая не превышает своей стоимости в момент получения его станцией отправления. Сумма оплаты наличными по факту доставки должна быть выражена в валюте страны отправления; для тарифов могут быть исключения.

§ 2. Ж/д не должна оплачивать сумму, превышающую сумму оплаты наличными по факту доставки, если она оплачивается грузополучателем. Грузополучатель имеет право оплатить ее в течение 30 дней и процент в размере 5 процентов в год должен выплачиваться со дня истечения этого периода.

§ 3. Если груз доставлен полностью или частично грузополучателю без предварительного взимания оплаты наличными по факту доставки, ж/д должна

заплатить сумму потери или повреждения из размера оплаты наличными по факту доставки без нарушения права получить возврат от грузополучателя.

§ 4. Отправка грузов, подлежащая оплате по факту доставки, должна облагаться сбором страховых взносов, утвержденные тарифами; такие сборы должны оплачиваться, несмотря на аннулирование или снижение суммы оплаты по факту доставки, в случае изменения контракта по перевозке в соответствии со статьей 30, п.1.

§ 5. Выплаты должны быть разрешены, если они производятся в соответствии с положениями, действующими на станции отправления.

§ 6. Суммы оплаты наличными по факту доставки и других выплат должны быть представлены в транспортной накладной в цифрах.

#### Статья 18

##### **Ответственность за подробные данные в транспортной накладной**

§ 1. Грузоотправитель должен отвечать за правильность подробных данных, внесенных им или для него в транспортную накладную. Он должен отвечать за все последствия, связанные с неправильным, некорректным и неполным занесением данных в отведенных в накладной местах. Если пространства для заполнения недостаточно, грузоотправитель должен указать, где в накладной их можно найти.

#### Статья 19

##### **Состояние, упаковка и маркировка груза**

§ 1. Если ж/д принимает для перевозки груз с указанием явных признаков повреждения, он может потребовать, чтобы было указано состояние груза в накладной.

§ 2. Если характер груза требует тщательной упаковки, грузоотправитель должен упаковать его таким образом, чтобы обеспечить защиту от общей и частичной потери или повреждения в пути и во избежание риска травм или вреда людям, оборудованию или другому грузу.

Более того, упаковка должна соответствовать условиям, действующим на станции отправления.

§ 3. Если грузоотправитель не отвечает требованиям условий пункта 2, ж/д может либо отказаться от груза или потребовать от отправителя подтверждение в транспортной накладной об отсутствии упаковки или дефектном состоянии упаковки с его точным описанием.

§ 4. Грузоотправитель должен отвечать за все последствия, связанные с отсутствием упаковки или дефектного состояния упаковки. При отсутствии подробных данных в транспортной накладной обязанность доказательства отсутствия упаковки или ее дефектного состояния ложится на ж/д.



§ 5. Если не указано в тарифах иначе, грузоотправитель груза в объеме, меньшем, чем вагонная партия, должен указать на каждой упаковке или бирке, утвержденной ж/д четко и нестирающимся средством, чтобы не было путаницы и для соответствия данным, вписанным в транспортную накладную:

- (а) имя и адрес получателя груза;
- (б) станцию назначения.

Подробности, предусматриваемые пунктами (а) и (б) также должны быть указаны на каждом предмете груза или упаковке, включенные в вагонную партию, отправляемую д или морем и подлежащую транзитной перевозке.

Старые маркировка или бирки должны быть уничтожены или удалены грузоотправителем.

§ 6. Если дополнительными положениями или тарифами не предусмотрено иначе, хрупкий груз или тот, который может рассыпаться в вагоне или груз, который может испортить или повредить другой груз, должен транспортироваться полными вагонными партиями, если предметы не упакованы или не скреплены друг с другом таким образом, чтобы они не разрушились или не потерялись, или не могли испортить или повредить другой груз.

## Статья 20

### Прием груза для перевозки и его погрузка

1. При приеме груза для перевозки необходимо руководствоваться положениями, действующими на станции отправления.
2. Погрузка должна входить в обязанности ж/д или грузоотправителя в соответствии с положениями, действующими на станции отправления, если Едиными Правилами не предусмотрено иначе, или если в транспортной накладной нет ссылки на особое соглашение между грузополучателем и ж/д.

Если погрузка входит в обязанности грузополучателя, он должен помнить об ограничениях в размере груза. Если действуют различные ограничения в размере груза на различных сообщениях, самое низкое ограничение груза применимо для всего маршрута.

3. Грузоотправитель должен отвечать за все последствия, связанные с неправильной погрузкой, осуществляемой им и должен, в частности, постараться восстановить потерю или исправить повреждение по вине ж/д. Однако статья 15 должна применяться при оплате издержек в результате повторной погрузки, в случае неаккуратной погрузки. Обязанность доказательства неаккуратной погрузки должна лежать на ж/д.

Если Едиными Правилами не предусмотрено иначе, груз должен перевозиться в закрытых и открытых вагонах, вагонах с покрытием из тонколистовой стали или специально оборудованных вагонах согласно международным тарифам. При отсутствии международных тарифов или положений на этот счет,

положения, действующие на станции отправления, должны применяться по всему маршруту.

5. Пломбы на вагонах должны быть предусмотрены положениями, действующими на станции отправления.

Грузоотправитель должен указать в транспортной накладной номер и описание пломб на вагонах.

## Статья 21

### Проверка

1. Ж/д имеет постоянное право контролировать, соответствие груза данным, указанным в транспортной накладной, представленной грузоотправителем, и что условия перевозки полученного груза выполняются.
2. Если содержимое груза проверяется с этой целью, грузоотправитель или грузополучатель в зависимости от того, имела ли место проверка на станции отправления или станции назначения, будут приглашены, чтобы присутствовать на проверке. Если заинтересованная сторона не будет присутствовать при этом, или проверка будет иметь место в транзитной перевозке она должна проводиться в присутствии двух свидетелей, не зависящих от ж/д, если законами и правилами государства, где проводится проверка, не оговорено иначе. Однако, ж/д может не проводить проверку в транзитной перевозке, пока не будет в этом оперативная необходимость или не потребует этого таможня или другие административные службы.
3. Результат проверки подробных данных в транспортной накладной должны быть также включены в нее. Если проверка будет проводиться на станции отправления, результат должен быть записан на дубликате транспортной накладной, если она есть у ж/д.

Если груз не соответствует данным в транспортной накладной или если положения по транспортировке принятого груза не отвечают условиям, расходы за проверку будут взиматься из стоимости груза, если они не уплачены вовремя.

## Статья 22

### Определение веса груза и количества мест

1. Действующие в государстве положения определяют обстоятельства, в которых ж/д должна определить массу груза или количество мест, а также фактическую тару вагонов. Ж/д должна внести результаты этого в транспортную накладную.
2. Если при взвешивании ж/дорогой после заключения контракта будет обнаружена разница, масса, определенная станцией отправления, или если не удастся сделать это, масса, объявленная грузоотправителем, будет считаться основой для произведения расчетов расходов, связанных с перевозкой:
  - (а) есть ли разница по «манифесту» из-за характера груза или атмосферных условий; или

(б) взвешивание проводится на взвешивающей площадке и при этом разница, превышающая 2% массы, определяемой станцией отправления, не обнаруживается, или в противном случае, или той массы, которая определена грузоотправителем.

### Статья 23

#### Перегрузка

1. Если на станции отправления или промежуточной станции установлено, что вагон перегружен, чрезмерный вес может быть из вагона изъят, даже если оплачен денежный сбор за это. При необходимости, грузополучатель или если в соответствии со статьей 31 изменен контракт по перевозке, от грузополучателя потребуют дать незамедлительно инструкции, касающиеся перегрузки.
2. Без ущерба оплате сбора за перегрузку согласно статье 24, за чрезмерный груз будет взиматься плата с учетом того расстояния, пройденного в соответствии с требованиями оплаты за перевозку, применяемыми к основному грузу. Если чрезмерный груз изъят, оплата за разгрузку должна быть определена тарифами ж/д по разгрузке.

Если уполномоченное лицо направляет чрезмерный груз, предназначенный для отправки на ту же станцию назначения, как и основной груз, или на другую станцию назначения или отправляет обратно на станцию отправления, чрезмерный груз должен считаться отдельным грузом.

### Статья 24

#### Доплаты

1. Без ущерба праву ж/д устанавливать разницу в расходах за перевозку и компенсировать возможные потери и повреждения, ж/д может облагать:
  - (а) дополнительным сбором, равным одной единице счета за кг валовой массы всей упаковки;
    - (i) в случае неправильного, некорректного и неполного описания вещества и предметов, не принимаемых для перевозки согласно правилам RID;
    - (ii) в случае неправильного, некорректного и неполного описания вещества и предметов, принимаемых для перевозки согласно правилам RID; по определенным условиям или в случае невозможности соблюдать условия;
  - (б) дополнительным сбором, равным пяти единицам счета за 100 кг массы, превышающей нормы нагрузки, когда загрузка вагона производится грузоотправителем;
  - (в) дополнительным сбором, равным удвоенной разнице:

- (i) между оплатой за перевозку , которая должна быть оплачена от станции отправления до станции назначения и той, которая должна быть оплачена в случае неправильного, некорректного и неполного описания груза в отличие от того, на который есть ссылка в пункте (а) или в целом, если позволит описание груза , перевозимого по низким тарифам, которые ниже применяемых;
- (ii) между оплатой за перевозку объявленной массы и той, которая определена, если объявленная масса ниже реальной.

Если груз состоит из товара, оплаченного по разным тарифам и масса может быть без труда определена отдельно, дополнительный сбор должен быть рассчитан на базе тарифов соответственно применяемых к таким товарам, если этот метод расчета приведет в результате к более низкой надбавке в оплате.

- 2. При недодекларированной массе и перегрузке одного и того же вагона, дополнительные сборы, подлежащие оплате, должны быть совокупными.
- 3. Дополнительные сборы должны взиматься за груз, независимо от места, где установлены факты, требующие оплаты дополнительных сборов.
- 4. Сумма дополнительных сборов и причина их взимания должны быть включены в транспортную накладную.
- 5. Никаких дополнительных сборов не должны взиматься , в случае, если

- (а) неправильно объявленной массы если ж/д обязана взвешивать груз в соответствии действующим положениям на станции отправления;
- (б) неправильно объявленная масса или чрезмерный вес, если грузоотправитель потребовал в транспортной накладной, чтобы ж/д взвесила груз;
- (в) перегрузка во время перевозки в результате атмосферных условий, если доказано, что нагрузка на вагон не превышает норм нагрузки при отправке;
- (г) увеличение массы во время перевозки без факта перегрузки, если доказано, что увеличение произошло из-за атмосферных условий;
- (д) неправильно объявленная масса без чрезмерного веса, если разница между массой, указанной в транспортной накладной и установленной массой не превышает три процента объявленной массы;
- (е) перевес вагона , если ж/д не сообщила о норме нагрузки ни в письменной и устной форме или в другом по его усмотрению способом грузоотправителя.

## Статья 25

### **Документы для заполнения административных формальностей.**

#### **Таможенные пломбы.**

- 1. Грузоотправитель должен приложить к транспортной накладной документы, необходимые для заполнения формальностей, требуемых таможенной или другими административными органами перед отправкой груза. Такие документы должны относиться только к грузу, который является предметом одной и той же транспортной накладной, если иначе не предусмотрено требованиями таможенной или другими административными органами или тарифами.

Однако, эти документы не приложены к транспортной накладной или если они должны быть представлены грузополучателем, грузоотправитель должен

указать в транспортной накладной станцию, таможенная служба или офис другого административного органа, где будут представлены для ж/д соответствующие документы, где должны быть заполнены формальности. Если сам грузоотправитель представит себя или будет представлен агентом, когда будут выполнены все формальности, тогда будет необходимо подготовить документы после выполнения формальностей.

2. Ж/д не обязана проверять, в достаточном ли объеме имеются документы и правильно ли они оформлены.
3. Грузоотправитель должен отвечать пред ж/д за потери и повреждения в результате отсутствия или недостаточности или неправильности таких документов, даже по вине ж/д.

Ж/д должна, если случилось по ее вине, отвечать за последствия в результате потери, неиспользования или неправильного пользования документов, относящихся к транспортной накладной, однако, компенсация не должна превышать ту, которая оплачивается в случае потери груза.

4. Грузоотправитель должен отвечать требованиям таможни или другого административного органа по упаковке и покрытию груза. Если грузоотправитель не упаковал или обеспечил покрытием груз в соответствии с требованиями, ж/д обязано сделать это; в результате расходы должны пойти в счет груза.
5. Ж/д может отказаться от груза, если пломбы, установленные таможней или другим административным органом повреждены или дефектны.

## Статья 26

### Заполнение административных формальностей

1. В случае транзитной перевозки, формальности, заполненные таможней или другим административным органом, должны быть заполнены ж/д. Однако, ж/д может делегировать эту обязанность агенту.
2. При заполнении таких формальностей, ж/д должна нести ответственность за вину, допущенную им или агентом; однако, любая компенсация не должна превышать ту, которая выплачивается в случае потери груза.
3. Грузоотправитель, указав на это в транспортной накладной, или грузополучатель, отдавая приказание, как предусмотрено в статье 31, может попросить:
  - (а) присутствовать самому или быть представленным агентом после выполнения формальностей в целях обеспечения информацией или требуемых объяснений;
  - (б) заполнить самому формальности или чтобы их заполнил агент, если действующие в государстве законы и правила при которых они выполняются, позволяют сделать это;
  - (в) платить таможенные пошлины и другие издержки, если он или его агент присутствуют при или сами заполняют формальности, если действующие в государстве законы и правила при которых они выполняются, позволяют произвести оплату.

Ни грузоотправитель, ни грузополучатель, имеющее право распоряжаться, ни их агент не могут овладеть грузом.

4. Если для заполнения формальностей, грузоотправитель узнал на какой станции действующие положения не разрешают делать это, или если он установил, какую процедуру невозможно выполнить, ж/д будет действовать таким образом, который наиболее благоприятен в интересах уполномоченного лица и проинформирует грузоотправителя о принятых мерах.

Если грузоотправитель с внесением отметки об этом в транспортную накладную, взялся оплачивать издержки, включая таможенную пошлину, ж/д должна иметь выбор при заполнении формальностей: либо в транзитной перевозке, либо на станции назначения.

5. Пользуясь исключением, предусмотренным во втором подпункте пункта 4, грузополучатель может заполнить таможенные формальности на станции назначения, если на этой станции есть таможенная служба и транспортная накладная потребует таможенной очистки по возвращении или при отсутствии такого требования, если груз прибыл и подвергся таможенному контролю. Грузополучатель может также заполнить эти формальности на станции отправления, где нет таможенной службы, если этого позволят государственные законы и правила или если он обратился в бывшее управление ж/д и таможенную службу. Если грузополучатель воспользуется одним из этих прав, он должен будет заплатить авансом суммы, взимаемые за груз.

Однако, ж/д может приступить к действиям согласно п.4, если грузополучатель не получил транспортную накладную в течение того периода, который предусмотрен положениями, действующими на станции назначения.

## Статья 27

### Транзитные периоды

1. Транзитные периоды должны определяться либо соглашением между ж/д дорогами, участвующими в перевозке, либо международными тарифами, применяемыми станцией отправления к станции назначения. Для определенных и специальных видов транспортировки и на определенных маршрутах такие периоды могут также устанавливаться на базе планов перевозки, применяемых железными дорогами, и в этом случае они должны быть включены в международные тарифы или особые соглашения, которые, где необходимо, могут предусматривать сокращение периода, см. пункты 3-9 ниже.

Такие периоды ни в коем случае не должны длиннее тех, которые определены в следующих пунктах.

2. Если нет других указаний в отношении транзитных периодов, как предусмотрено в пункте 1, и согласно следующим пунктам, транзитные периоды должны быть следующими:

(a) для грузов вагонными партиями:

(i) перевозимых *grande vitesse*:

период на отправку: 12 часов

период на перевозку, на каждые 400 км или их часть: 24 часа

(ii) перевозимых *petite vitesse*:

период на отправку: 12 часов  
период на перевозку, на каждые 300 км или их часть: 24 часа

(б) для грузов менее чем вагонные партии:

(i) перевозимых *grande vitesse*:

период на отправку: 12 часов

период на перевозку, на каждые 300 км или их часть: 24 часа

(ii) перевозимых *petite vitesse*:

период на отправку: 12 часов

период на перевозку, на каждые 200 км или их часть: 24 часа

Все эти расстояния должны быть в километрах и включены в тарифы.

3. Период перевозки вычисляется из расчета общего расстояния между станцией отправления и станцией назначения. Период отправки рассчитывается только единожды независимо от количества вариантов.

4. Ж/д может определить дополнительные транзитные периоды конкретной продолжительности в следующих случаях:

(а) грузы, принятые или доставленные для перевозки, не на станциях, а в других местах,

(б) грузы для перевозки:

(i) по пути или той системе, которая не имеет оснащения для быстрой манипуляции грузов;

(ii) узловые линии, соединяющие две линии сообщения той же системы или различных систем;

(iii) второстепенной линией сообщения;

(iv) линиями различных сообщений;

(v) морскими или внутренними навигационными водными путями;

(в) грузы, оплачиваемые по сниженным расценкам, в соответствии со специальными или внутренними исключительными тарифами;

(г) исключительные обстоятельства, вызывающие сильное увеличение движения и ли исключительные трудности в работе.

5. Дополнительный транзитный период, предусмотренный в п.4 от (а) до (в), должен быть указан в тарифах или условиях, изданных в каждом государстве.

Те условия, предусмотренные в пункте 4 (г) должны быть изданы и могут быть введены перед изданием.

6. Транзитный период начинается со следующей полуночи после приема груза для перевозки. Тем не менее, если в случае перевозки *grande vitesse*, этот период должен начинаться на 24 часа позже, если днем, следующим за днем приемки груза является воскресенье или официальный праздник, или если станция отправления не открыта для *grande vitesse* в воскресенье или официальный праздник.

7. За исключением случая вины ж/д, транзитный период должен быть продлен увеличением длительности периода, обусловленного:

(а) проверкой или определением в соответствии со статьей 21 и 22, п.1, в которых показано, в чем отличие от тех данных, указанных в транспортной накладной;

- (б) заполнением формальностей, требуемых таможенной или другими административными органами;
- (в) изменением контракта по перевозке в соответствии со статьями 30 и 31;
- (г) особым вниманием к грузу;
- (д) транзитной перевозкой или перегрузкой товара, неправильно погруженного грузоотправителем;
- (е) временным прекращением движения, препятствующего началу и продолжению перевозки.

Причина для продолжения таких продлений должна быть указана в транспортной накладной. При необходимости, доказательство может быть представлено другими средствами.

8. Транзитный период должен быть приостановлен для:

- (а) *petitee vitesse* по воскресеньям и государственным праздникам;
- (б) *grande vitesse* по воскресеньям и определенным государственным праздникам, если положениями, действующими в государстве, предусматривается приостановка транзитных периодов для местных ж/д в эти дни;
- (в) *petitee vitesse* и *grande vitesse* по воскресеньям, если положениями, действующими в государстве, предусматривается приостановка транзитных периодов для местных ж/д в эти дни.

9. Если транзитный период заканчивается после того, как закроется станция назначения, этот период должен быть продлен за два часа после того, как станция опять откроется.

Кроме того, в случае перевозок *grande vitesse*, если транзитный период заканчивается в воскресенье или в праздник, как определено в п.8 (б), период должен быть увеличен до того же времени на следующий рабочий день.

10. Транзитный период рассматривается, если до его истечения:

- (а) в случаях, когда грузы доставлены на станцию и дано сообщение о прибытии, такое сообщение дается и грузы находятся в распоряжении грузополучателя;
- (б) в случаях, когда грузы доставляются на станцию и нет необходимости давать сообщение о прибытии, грузы находятся в распоряжении грузополучателя;
- (в) в случае, когда грузы должны доставляться в другие пункты, кроме станций, товар попадает в распоряжение грузополучателя.

## Статья 28 Доставка

1. Ж/д должна передать транспортную накладную и доставить груз грузополучателю на станцию назначения по предъявляемому чеку по оплате необходимой суммы ж/ дороге получателем.



Получение транспортной накладной обязывает получателя оплатить ж/дороге суммы, взимаемые с него.

2. Она должна быть равной доставке получателю, если в соответствии с положениями, действующими на станции назначения:

(а) груз передан таможене или властям Ocroi и помещен на их площадях или складах, если последние не находятся под контролем ж/д;

(б) груз помещен на хранение ж/дорогой, отправляющим агентом или общим складом.

3. Положения, действующие на станции назначения или условия соглашений с грузополучателем, должны определить, имеет ли ж/д право или обязана ли она передавать груз грузополучателю куда-нибудь еще, кроме станции назначения, или на частную ж/д ветку, по его юридическому адресу или в ж/д депо. Если ж/д передает товар или обеспечивает его передачу на частную ж/д ветку, на его юридический адрес или в депо, доставка будет считаться выполненной, когда груз будет передан таким образом. Если ж/д и пользователь частной ж/д ветки договорились иначе, операции, проводимые ж/дорогой от имени и под руководством этого пользователя, не должны быть предусмотрены контрактом по перевозке.

4. По возвращении груза на станцию назначения, грузополучатель может потребовать от ж/д передать транспортную накладную и доставить груз ему.

Если установлено, что груз утерян или груз не доставлен по истечению периода, предусмотренного в статье 39, п. 1, грузоотправитель может отстаивать от своего имени права перед ж\д, которые он может получить согласно контракта по перевозке.

5. Уполномоченное лицо может отказаться от груза, даже после получения транспортной накладной и оплаты расходов, пока не проведена проверка по его требованию в целях установления инкриминируемого ущерба или потери.

6. Во всех других случаях доставка груза должна осуществляться в соответствии с условиями, действующими в пункте назначения.

## Статья 29

### Поправка к расходам

1. В случае неправильного применения тарифа или ошибки в калькуляции или взимании денег за расходы, сверх расходы будут повторно оплачиваться железной дорогой и недоплаченные расходы будут оплачиваться железной дороге только, если они превышают четыре единицы счета на одну транспортную накладную. Повторная оплата должна производиться как само собой разумеется.

2. Если грузополучатель не получил транспортную накладную, то грузоотправитель обязан оплатить все недоплаченные расходы. Если транспортная накладная грузополучателем получена, или контракт о доставке изменен в соответствии со статьей 31, грузоотправитель обязан

оплатить недоплаченные расходы только в размере, касающегося издержек, которые он взялся оплачивать по получении транспортной накладной.

3. Суммы, подлежащие оплате в соответствии с этой статьей, должны приносить доход в размере 5% в год со дня получения требования на оплату или со дня поступления претензии в соответствии со статьей 53, или, если такого требования или претензии не имеется, то с того дня, когда возбуждено судебное разбирательство.

Если в течение периода времени, выделенного в достаточной степени для уполномоченного лица, последний не предоставляет ж/д сопутствующих документов, необходимых для окончательного урегулирования претензии, никаких процентов не будет начислено в период между временем истечения положенного срока и временем фактического предоставления этих документов.

### РАЗДЕЛ III

#### Изменения контракта по перевозке

##### Статья 30

##### Изменение грузоотправителем

1. Грузоотправитель может изменить контракт по перевозке, отдав следующие распоряжения:

- (а) по изъятию груза со станции отправления;
- (б) по прекращению транзита груза;
- (в) по доставке задерживаемого груза;
- (г) по доставке груза лицу, которое не является грузополучателем по транспортной накладной;
- (д) по доставке груза в пункт, который не является конечным пунктом доставки по транспортной накладной;
- (е) по возвращению груза на станцию отправления;
- (ж) по оплате груза наличными по факту доставки;
- (з) по повышению, снижению или отмене оплаты груза наличными по факту доставки;
- (и) по оплате груза, который не был оплачен заранее для дебетования им или по повышению издержек, которые ему необходимо оплатить в соответствии со статьей 15, пункт 2.

Распоряжения, указанные в подпунктах от (ж) до (и), для тарифов отправляющей ж/д могут не предусматриваться.

Дополнительные положения или международные тарифы, действующие между ж/дорогами, участвующими в перевозке, могут быть предусмотрены по другим распоряжениям, в отличие от тех, которые перечислены выше.

Распоряжения ни в коем случае не должны касаться разделения груза.

2. Такие распоряжения должны отдаваться отправляющей станции в виде письменной декларации в указанной здесь форме и изданы ж/д.

Декларацию должен издать и подписать грузоотправитель в двух экземплярах к транспортной накладной, которая в то же время должна быть представлена на ж/д. Отправляющая станция должна подтвердить, что приказ получен, и заверить печатью и датой на копии (дубликаты) и вернуть ему.

Если грузоотправитель потребует повышенной или сниженной оплаты груза наличными по факту доставки или ее отмены, он должен подготовить соответствующий документ. Если оплата груза наличными по факту доставки подлежит повышению или снижению, этот документ должен быть возвращен грузоотправителю после внесения поправок, в случае отмены - не возвращается.

Распоряжение, изданное в иной форме, отличной от этой, считается недействительным.

3. Если ж/д подчиняется приказам отправителя и не требует при этом дубликата, который может быть отправлен грузополучателю, ж/д несет ответственность перед грузополучателем за утерю и ущерб, понесенные в связи с этим. Однако, никакая компенсация не должна выходить за рамки оплачиваемой, в случае утери груза.
4. Право отправителя изменить контракт по перевозке, вопреки тому, что он владеет дубликатом транспортной накладной, не должно быть отменено в случаях, когда получатель:

- (а) получил транспортную накладную;
- (б) получил груз;
- (в) отстоял свои права в соответствии со статьей 28, пункт 4;
- (г) уполномочен в соответствии со статьей 31 отдавать распоряжения после поступления груза на таможенную территорию страны назначения.

В дальнейшем ж/дорога должна подчиняться приказам и инструкциям грузополучателя.

#### Статья 31

##### **Изменения со стороны грузополучателя**

1. Если грузоотправитель не взялся оплачивать расходы, связанные с доставкой в страну назначения, и не внес в транспортную накладную пометку, что грузополучатель не уполномочен отдавать приказание, грузополучатель может изменить контракт по перевозке, отдав следующие распоряжения:

- (а) по прекращению транзита груза;
- (б) по доставке задерживаемого груза;
- (г) по доставке груза в страну назначения лицу, которое не является грузополучателем по транспортной накладной;
- (д) по доставке груза в страну назначения на станцию, которая не является конечным пунктом доставки по транспортной накладной, что идет в разрез в положениями о международных тарифах;

(е) по выполнению формальностей, требуемых таможенной, или другими административными органами в соответствии со статьей 26, пункт 3.

Дополнительные положения или международные тарифы, действующие между ж/дорогами, участвующими в перевозке, могут предусматривать другие распоряжения, в отличие от тех, которые перечислены выше.

Распоряжения ни в коем случае не должны касаться разделения груза.

Распоряжения грузополучателя должны вступать в силу после принятия груза на территории таможенной страны назначения.

2. Такие распоряжения должны отдаваться на станцию назначения или на станцию принятия в стране назначения посредством письменной декларации в указанной форме и изданной ж/д.

Распоряжение в форме, отличающейся от предписанной, является недействительным.

3. Право получателя изменить контракт по перевозке не должно быть отменено в случаях, когда он:

- (а) получил транспортную накладную;
- (б) получил груз;
- (в) отстоял свои права в соответствии со статьей 28, пункт 4;
- (г) назначил человека в соответствии с пунктом 1 (в) и того человека, который получил транспортную накладную или права в соответствии со статьей 28, пункт 4.

4. Если грузополучатель отдал распоряжения доставить груз другому человеку, то последний не имеет право изменять контракт по перевозке груза.

## Статья 32

### Выполнение последующих распоряжений

1. Ж/д не может отказываться от выполнения распоряжений, изложенных в статье 30 или 31, или медлить с его выполнением, если:

- (а) больше невозможно выполнять распоряжения на момент прибытия груза на станцию, ответственную делать это;
- (б) выполнение распоряжений будет препятствовать осуществлению ж/д операций;
- (в) замена станции назначения будет противоречить законам и правилам Государства и, в частности, требованиям таможенной или других административных органов;
- (г) в случае замены станции назначения, стоимость груза, с точки зрения управления ж/д, покрыть все расходы, которые оплачиваются по получению груза на новой станции назначения, пока сумма таких расходов не будет оплачена или не будет немедленно получена гарантия.

Лицо, отдающее распоряжения, должно быть как можно раньше проинформировано об обстоятельствах, которые препятствуют выполнению.

Если ж/д не может предусмотреть такие обстоятельства, лицо, отдающее распоряжения, должно отвечать за все последствия, связанные с началом их выполнения.

2. Расходы, связанные с выполнением распоряжения, за исключением тех, которые происходят по вине ж/д, должны оплачиваться в соответствии со статьей 15.
3. В соответствии с пунктом 1, ж/д должна в случае вины с ее стороны, отвечать за последствия неудачи выполнить распоряжение или в результате неправильного его выполнения. Однако, никакая компенсация не должна выходить за пределы оплачиваемой, в случае утери груза.

### Статья 33

#### Условия, препятствующие перевозке

1. Если создались условия, препятствующие перевозке груза, ж/д должна решить, предпочтительно ли будет везти груз, как само собой разумеется, изменив маршрут, либо в интересах грузоотправителя обратиться к нему за инструкциями, в то же время дав ему некоторую соответствующую информацию, имеющуюся у ж/д.

Не считая вины со своей стороны, ж/д может взыскать оплату за перевозку, применяемую по данному маршруту следования, и должна получить разрешение пользоваться таким маршрутом в транзитные периоды.

2. Если есть возможность продолжить перевозку груза, ж/д должна обратиться к грузоотправителю за инструкциями. Не обязательно сделать это в случае временного препятствия в перевозке в результате мер, принятых в соответствии со статьей 3, пункт 4.
3. Грузоотправитель может внести поправки в инструкции транспортной накладной, учитывающие обстоятельства, препятствующие перевозке.

Если ж/д считает, что такие инструкции невыполнимы, следует обратиться за новыми инструкциями.

4. Грузоотправитель, получив извещение об обстоятельствах, препятствующих перевозке, должен дать свои инструкции или станции отправления или станции, где находится груз. Если в этих инструкциях указан другой грузополучатель или станция назначения, или они выданы станции, где хранится груз, грузоотправитель должен внести их в дубликат транспортной накладной и представить ж/д.
5. Если ж/д выполняет инструкции грузоотправителя, не требуя при этом дубликата для отправки его грузополучателю, ж/д должна отвечать перед грузополучателем за потерю или ущерб вследствие этого. Однако, никакая компенсация не должна выходить за пределы оплачиваемой, в случае утери груза.

6. Если грузоотправитель, получив извещение об обстоятельствах, препятствующих перевозке, не сможет в течение определенного времени дать инструкции, которые можно выполнить, ж/д должна предпринять действия в соответствии с условиями, предусматривающие обстоятельства, препятствующих перевозке там, где хранится груз.

Если груз продан, доход от продажи, составляющий сумму, взимаемую за груз, должен быть отдан в распоряжение грузоотправителя. Если доход от продажи ниже тех издержек, грузоотправитель должен оплатить разницу.

7. Если в результате обстоятельств, препятствующих перевозке, невозможно получить инструкции от грузоотправителя, груз должен быть отправлен в пункт назначения без получения инструкций, и грузоотправитель должен получить извещение об этом, как можно скорее.
8. Если обстоятельства, препятствующих перевозке, возникли после изменения грузоотправителем контракта по перевозке в соответствии со статьей 31, ж/д должна уведомить об этом грузополучателя. Аналогичным образом должны применяться пункты 1, 2, 6, 7, 9.
9. Не считая вины со своей стороны, ж/д может повысить сумму взыскания за простой, в случае обстоятельств, препятствующих перевозке.
10. Статья 32 должна применяться при перевозке, предпринимаемой в соответствии со статьей 33.

#### Статья 34

##### Обстоятельства, препятствующие доставке

1. Если обстоятельства препятствуют доставке, станция назначения должна незамедлительно оповестить об этом грузоотправителя через станцию отправления и обратиться за инструкциями. Грузоотправитель должен быть оповещен напрямую или в письменном виде или телеграммой или телеграфом, если об этом указано в транспортной накладной, расходы за такое извещение должны пойти в счет уплаты груза.
2. Если в результате обстоятельств, препятствующих перевозке, невозможно получить инструкции от грузоотправителя на станции назначения, груз должен быть отправлен грузополучателю.
3. Если грузополучатель отказывается от груза, грузоотправитель должен иметь право давать инструкции даже, если он не сможет выдать дубликат транспортной накладной.
4. Грузоотправитель может также потребовать по получении транспортной накладной, чтобы груз был отправлен ему, как само собой разумеется, в случае возникновения обстоятельств, препятствующих перевозке. Если не будет сделан такой запрос, потребуется, чтобы он выразил свое согласие.
5. Если не предусмотрено иначе тарифами, инструкции грузоотправителя должны передаваться через станцию отправления.
6. Если не предусмотрено иначе, ж/д будет нести ответственность за доставку в соответствии с положениями, действующими в месте доставки.  
Если груз продан, доход от продажи, составляющий сумму, взимаемую за груз, должен быть отдан в распоряжение грузоотправителя. Если доход от продажи ниже тех издержек, грузоотправитель должен оплатить разницу.

7. Если обстоятельства, препятствующих перевозке, возникли после изменения грузоотправителем контракта по перевозке в соответствии со статьей 31, ж/д должна уведомить об этом грузополучателя. Аналогичным образом должны применяться пункты 1, 2, 6.
8. Статья 32 должна применяться при перевозке, предпринимаемой в соответствии со статьей 34.

#### РАЗДЕЛ IV Ответственность

##### Статья 35 Коллективная ответственность железных дорог (ж/д)

1. Ж/д, принявшая груз для перевозки вместе с транспортной накладной, должна нести ответственность за перевозку по всему маршруту до самого пункта доставки.
2. Каждая ж/д в силу того, что берется за доставку товара по транспортной накладной, должна быть участницей контракта по перевозке в соответствии с условиями документа и принять на себя обязательства, вытекающие в связи с этим, без нарушения статьи 55, касающейся ж/д назначения.

##### Статья 36 Степень ответственности

1. Ж/д должна нести ответственность за потерю или ущерб в результате общей или частичной потери или ущерба груза в период между временем получения груза для отправки и временем доставки и за потерю или ущерб в результате того, что транзитное время истекло.
2. Ж/д должна быть освобождена от такой ответственности, если потеря или ущерб или просрочка транзитного времени стали в результате вины со стороны уполномоченного лица по приказанию уполномоченного лица, а не в результате ошибки со стороны ж/д, из-за брака товара (гниль, изношенность и т.д.) или из-за обстоятельств, которые ж/д не могла избежать и последствий, которые невозможно было предотвратить.
3. Ж/д должна быть освобождена от такой ответственности, если потеря или повреждение возникают в результате особого риска, возникающего при одном или более следующих обстоятельств:
  - (а) перевозка в открытых вагонах при применяемых условиях или в соответствии с договором, заключенным между ж/д и о котором есть ссылка в транспортной накладной;
  - (б) отсутствие или несоответствие упаковки в ящике с грузом, которая предназначена для защиты товара от повреждения или утери вследствие отсутствия или несоответствия упаковки.;
  - (в) погрузочные работы, выполняемые грузоотправителем, и разгрузочные работы, выполняемые грузополучателем, согласно применяемым положениям или договору, заключенному между грузоотправителем и ж/д и о котором есть ссылка в транспортной накладной, или при соглашении, заключенным между получателем и ж/д;

- (г) неправильная погрузка, если она проведена грузоотправителем согласно положениям или договору, заключенному между грузоотправителем и ж/д и о котором есть ссылка в транспортной накладной;
- (д) оформление грузоотправителем, грузополучателем или агентом формальностей, требуемых таможей или другими административными органами;
- (е) характер определенных товаров с учетом ответственности за общую или частичную потерю или повреждение, особенно в результате разрушения, воздействия ржавчины, внутренней или неожиданной порчи или просроченного времени;
- (ж) неправильное или неполное описание ассортимента товара, неприемлемого для перевозки или приемлемым к условиям или в результате несоблюдения грузоотправителем мер, указанных в статьях;
- (з) перевозка животных;
- (и) перевозка согласно применяемым положениям или договору, заключенному между грузоотправителем и ж/д, и о котором есть ссылка в транспортной накладной, должна сопровождаться экспедитором на случай, если потеря или повреждение возникнут в рискованной ситуации, которую он может предотвратить.

#### Статья 37

##### Обязанность доказательства

1. Обязанность доказать, что потеря, ущерб или истечение транзитного периода происходят из-за причин, оговоренных в статье 36, пункт 2, должна лежать на ж/д.
2. Если ж/д установила, что при обстоятельствах определенного случая потеря или повреждение могут возникнуть в рискованной ситуации согласно пункту 3, статья 36, то предполагается, что так и произошло. Однако, уполномоченное лицо имеет право доказать, что потеря или повреждение ни полностью, ни частично не приписываются к одной из рискованных ситуаций.
3. Такое предположение не применяется к случаю, оговоренному в статье 36, пункт 3 (а), если чрезвычайно большое количество было утеряно или если потеряна упаковка.

#### Статья 38

##### Презумпция в случае повторной отправки груза (вероятность случая)

1. Если груз, отправляемый в соответствии с Едиными Правилами, отправлен повторно и подчиняется этим же Правилам, а также если после повторной отправки обнаружены потеря или ущерб, должно быть принято предположение о том, что это случилось в период действия контракта по перевозке, если груз был оставлен на ж/д в покое и в том же состоянии, как и был получен на станции, а также повторно отправлен.
2. Эта презумпция должна также применяться, если контракт по перевозке до повторной отправки не соответствует Единым Правилам, если эти Правила применялись бы в случае сквозной отправки от станции первоначальной отправки до конечного пункта назначения.



Статья 39  
**Презумпция потери груза**

1. Уполномоченное лицо может без предъявления к нему требования представить дальнейшее доказательство, считая, что товар утерян в случае, если он не получен грузополучателем или не находится в его распоряжении в течение трех дней по истечении транзитного периода.
2. Уполномоченное лицо может по получении компенсации за утерянный груз составить письменное требование с сообщением без промедления о восстановлении товара в течение одного года после выплаты компенсации. Ж/д должна дать письменное подтверждение о таком требовании.
3. В течение тридцати дней после получения такого уведомления уполномоченное лицо может потребовать, чтобы груз был доставлен на любую станцию данного маршрута. В таком случае он должен оплатить расходы за перевозку от станции отправления до станции, до которой осуществлена перевозка и должен возратить полученную компенсацию, которая меньше тех издержек, которые могли быть включены. Однако, он должен сохранить за собой право требовать компенсацию за истечение транзитного периода согласно статье 43 и 46.
4. При отсутствии требования, упомянутого в пункте 2 или в инструкциях, данных в течение периода, указанного в пункте 3 или, если груз не восстановлен в течение одного года после выплаты компенсации, ж/д должна избавиться от него в соответствии с законами и правилами государства, в сферу полномочий которого входит железная дорога.

Статья 40  
**Компенсация за утерю**

1. В случае полной или частичной потери груза, ж/д должна оплатить, за исключением всех других повреждений, компенсацию, вычисленную согласно котировке товарной биржи или если такой котировки нет, согласно настоящим рыночным ценам или если нет ни таких котировок, ни цен, согласно обычной стоимости груза того же вида и качества во время и в месте, где этот груз был принят для перевозки.
2. Компенсация не должна превышать 17 единиц счета на килограмм валовой массы и подлежит ограничению, предусмотренному в статье 45.
3. Ж/д должна также вернуть оплату за перевозку, таможенные пошлины и другие денежные суммы, оплачиваемые в связи с перевозкой потерянного груза.
4. Если калькуляция компенсации потребует пересчета суммы, выраженной в иностранной валюте, пересчет должен производиться по тому коэффициенту обмена, который действует во время и месте оплаты компенсации.

Статья 41  
**Ответственность при порче во время транзита**

1. Что касается товара, который по своей природе в основном портятся во время транзита по единственному факту перевозки, то ж/д только должна нести ответственность за степень, при которой порча (износ) превышает следующие допуски независимо от продолжительности маршрута:

(а) два процента массы на жидкий груз или товар, который грузится во влажных условиях, а также для следующих товаров:

Хинин	Кожа
Кости (целые или перемолотые)	Корень валерьяны
Руда и кокс	Грибы свежие
Красящее дерево(тертое или измельченное)	Торф
Жиры	Шпаклевка или
	мастика,свежая
Рыба сушеная	Корнеплоды
Фрукты свежие, сушеные или отварные	Соль
Меха	Сухожилия животных
Куски шкур	Мыло и твердые масла
Шкуры	Табак резаный
Свиная щетина	Листья табака свежие
Хмель	Овощи свежие
Рога и копыта	Шерсть
Конский волос	

(б) один процент веса на все другие сухие товары.

2. Ограничение ответственности, предусмотренное в пункте 1, может не действовать, если в силу обстоятельств определенного случая, окажется, что утеря произошла не в результате причин, которые бы подтвердили допуск.
3. Когда несколько упаковок перевозятся по одной транспортной накладной, то порча во время транзита должна быть вычислена отдельно по каждой упаковке, если его масса в одной партии показана отдельно в транспортной накладной или может быть определена иначе.
4. В случае общей утери товара, при калькуляции оплачиваемой компенсации никакого вычета на порчу не должно быть произведено.
5. Эта статья не должна отменять то, что предусмотрено в статьях 36 и 37.

## Статья 42

### Компенсация за повреждение

1. В случае повреждения (порчи) товара, ж/д должна выплатить компенсацию, эквивалентную потери ценности товара, за исключением всех других повреждений. Сумма должна быть вычислена путем применения к ценности товара, как определено в статье 40, процента потери в ценности, оговоренной в месте назначения.
2. Компенсация не может превышать:
  - (а) если весь груз утратил свою ценность в результате повреждения, суммы, которую оплачивают в случае полной утери;
  - (б) если часть груза утратила свою ценность в результате повреждения, суммы, которую оплачивают в случае частичной утери.
3. Кроме того, ж/д должна вернуть суммы, предусмотренные в статье 40 , пункт 3 в той пропорции, которая указана в пункте 1.

## Статья 43

### Компенсация за истечение транзитного периода

1. Если общая утеря или повреждение произошли в результате истечения транзитного периода, ж/д должна оплатить компенсацию, не превышающую трехкратной оплаты за перевозку.
2. В случае частичной утери или повреждения, компенсация, предусмотренная пунктом 1, не должна оплачиваться дополнительно к той, которая предусмотрена в статье 40.
3. В случае частичной утери или повреждения, компенсация, предусмотренная пунктом 1, не должна превышать трехкратной оплаты за перевозку в отношении той части груза, которая утеряна.
4. Если повреждение груза произошла не в результате истечения транзитного периода, компенсация, предусмотренная пунктом 1, должна, где возможно, оплачиваться дополнительно к той, которая предусмотрена в статье 42.
5. Ни при каких случаях общая часть компенсации, оплачиваемой согласно пункту 1, должна выплачиваться вместе с той, которая выплачивается в соответствии со статьей 40 и 42, должна превышать компенсацию, которая бы была выплачена в случае общей потери груза.
6. Ж/д может предусматривать в международных тарифах или в особых договорах другие виды компенсации, а не те, которые предусмотрены в пункте 1, когда в соответствии со статьей 27, пункт 1, транзитный период установлен на основе транспортных планов.  
Если в этом случае транзитный период истек, уполномоченное лицо может потребовать либо компенсацию, предусмотренную пунктом 1, либо ту, которая определена международным тарифом или в особым договором.

## Статья 44

### Компенсация в случае преднамеренного нарушения или грубой халатности

Если потеря, повреждение или истечение транзитного периода, а также неудача выполнить или правильно дополнительные ж/д услуги, предусмотренные Едиными Правилами, вызваны преднамеренным нарушением или грубой халатностью со стороны ж/д, лицу, назначенному ж/д, должна быть выплачена полная компенсация.

В случае грубой халатности, ответственность должна, тем не менее, должна быть ограничена до двух максимальных, оговоренных в статьях 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 и 46.

## Статья 45

### Ограничения компенсации при определенных тарифах

Если ж/д договаривается об особых условиях перевозки по специальным тарифам или исключительным тарифам, включая снижение оплаты за перевозку, подсчитанной на базе общих тарифов, она может лимитировать сумму компенсации, оплачиваемой уполномоченному лицу в случае утери, повреждения или истечения транзитного периода с учетом, что такое ограничение указано в тарифе.

Если особые условия перевозки касаются только части маршрута, ограничение может быть только применяться, если случай, позволяющий выплатить компенсацию, связан с тем участком маршрута.

#### Статья 46

##### **Компенсация в случае процента от доставки**

В случае объявления о проценте от доставки, можно потребовать дальнейшую компенсацию за утерю или доказанное повреждение дополнительно к компенсации, предусмотренной в статьях 40, 42, 43 и 45 до той суммы, которая объявлена.

#### Статья 47

##### **Процент от компенсации**

1. Уполномоченное лицо может потребовать выплаты процента от компенсации, вычисленной с учетом 5% в год со дня рекламации, на которую есть ссылка в статье 53 или, если такой рекламации не было сделано, со дня начала юридических разбирательств.
2. Процент должен выплачиваться только, если компенсация превышает пять единиц счета согласно транспортной накладной.
3. Если уполномоченное лицо в течение того достаточного периода, предоставленного ему, не представит ж/д сопутствующих документов, необходимых за сумму рекламации, которая должна быть окончательно оплачена, никакого процента не причитается в период между истечением отведенного периода и фактическим предоставлением таких документов.

#### Статья 48

##### **Ответственность в отношении транспорта «железная дорога-море»**

1. В транспорте «железная дорога-море», предоставляющем услуги, на которые есть ссылки в статье 2, пункт 2, данной Конвенции, каждое государство может, потребовав, что соответствующая пометка будет включена в перечень транспортных путей или услуги, к которым применяются Единые Правила, указывать на то, что следующие основания по освобождению от обязательства будут применяться во всей своей полноте дополнительно к статье 36.

Перевозчик может только сам знать об этих основаниях по освобождению, если он докажет, что утеря, повреждение или истечение транзитного периода произошли во время курсирования по морю в период, когда товар был погружен на борт судна и временем выгрузки его с судна.

Основания по освобождению:

- (а) действие, пренебрежение или ошибка со стороны капитана, матроса, штурмана или состава транспортного перевозчика в ходе навигации или управления судном;
- (б) непригодность судна к плаванию, если перевозчик докажет, что она не приписывается к отсутствию надлежащей старательности с его стороны с тем, чтобы сделать судно пригодным к плаванию, чтобы обеспечить его

соответствующим составом, оборудованием и сделать так, чтобы все части судна, в которых лежит груз пригодны для обеспечения безопасности для его получения, перевозки и защиты;

(в) пожар, если перевозчик докажет, что он произошел не в результате его действий или ошибки или действий или ошибки со стороны капитана, матроса, штурмана или состава;

(г) риск, опасности или несчастные случаи на море или других навигационных водах;

(д) спасательные работы или попытки спасти жизни и имущество на море;

(е) погрузка товара на палубу судна, если он грузится таким образом с согласия грузоотправителя, которое выражено в транспортной накладной и не погружены в вагоны.

Вышеуказанные основания по освобождению ни в коем случае не влияют на общие обязанности перевозчика и, в частности, на его обязательство проявить надлежащую старательность, чтобы судно было пригодным к плаванию, чтобы обеспечить его соответствующим составом, оборудованием и сделать так, чтобы все части судна, в которых лежит груз пригодны для обеспечения безопасности для его получения, перевозки и защиты.

Даже если перевозчик может положиться на вышеизложенные основания по освобождению, тем не менее, он должен оставаться ответственным, если уполномоченное лицо докажет, что утеря, повреждение или истечение транзитного периода произошли по вине перевозчика, капитана, матроса, штурмана или состава или по вине, не предусмотренной в подпункте (а).

2. Если по одному и тому же морскому маршруту предпринимается несколько рейсов, включенные в перечень, на который есть ссылка в статье 3 и 10 данной Конвенции, перечень обязанностей, применимых к данному морскому маршруту должен быть тот же, что и ко всем этим рейсам.

Кроме того, если такие рейсы включены в перечень по требованию нескольких государств, принятие такого режима должно быть основанием для заключения предыдущего договора между этими государствами.

3. О мерах, принимаемых согласно этой статье, следует сообщить центральному офису. Они вступают в силу, как только истекает 30-дневный срок со дня получения письменного извещения о них центральным офисом других государств.

На грузы, находящиеся уже в транзите, эти меры не действуют.

## Статья 41

### Ответственность в случае ядерных инцидентов

В соответствии с Едиными Правилами ж/д должна быть освобождена от ответственности за утерю или повреждение в результате ядерного инцидента, если оператор ядерной установки или другой человек, заменяющий его, ответственен за утерю или ущерб согласно государственным законам и правилам, регулирующими ответственность в зоне ядерной энергии.

**Статья 41**  
**Ответственность ж/д за ее служащих**

Ж/д должна нести ответственность за ее служащих и за других лиц, которых она нанимает для осуществления перевозки.

Если, однако, такие служащие и другие лица по требованию заинтересованной стороны выполняют работу по составлению транспортных накладных, по переводу или выполняют другие услуги, которые сама ж/д не обязана делать, будет считаться, что они действуют от лица, кому эти услуги предоставляются.

**Статья 51**  
**Другие действия**

Во всех случаях, к которым применимы Единые Правила, любое действие, связанное с ответственностью на любых основаниях, которое может быть предпринято против ж/д, подчиняется только условиям и ограничениям, изложенным в Правилах.

То же самое может применяться к любому действию, предпринятому против тех служащих и других лиц, за которых ж/д ответственна согласно статье 50.

**РАЗДЕЛ V**  
**Защита прав**

**Статья 52**  
**Определение частичной потери или повреждения**

1. Если частичная потеря или повреждение груза обнаруживается или предполагается железной дорогой или груз вызывает подозрение у уполномоченного лица, ж/д должна незамедлительно и, если возможно, в присутствии уполномоченного лица составить отчет, в котором согласно характеру потери или повреждения, говорится о состоянии груза, его массы и, насколько возможно, степени потери или повреждения, причины и времени их возникновения.

Копия отчета должна бесплатно предоставляться уполномоченному лицу.

2. Если уполномоченное лицо не принимает заключения, сделанные в отчете, он может потребовать, чтобы состояние и масса груза и причина и объем потери или повреждения были установлены экспертом, назначенным или сторонами или судом. Последующая процедура должна проводиться в соответствии с законами и правилами государства, в которых имеет место такое определение.

**Статья 53**  
**Претензии**

1. Претензии к ж/д, связанные с контрактом по перевозке должны быть составлены в письменной форме, как оговорено в статье 55.
2. Претензия может быть составлена лицами, которые имеют право предпринимать действие, направленное против ж/д, согласно статье 54.

3. Чтобы составить претензию, грузоотправитель должен сделать дубликат транспортной накладной. Если этого не сделать, он должен получить подтверждение от грузополучателя или представить подтверждение о том, чтобы грузополучатель отказался получить груз.

Чтобы составить претензию, грузополучатель должен составить с ее учетом транспортную накладную, если она была передана ему.

4. Транспортная накладная, дубликат и другие документы, которые по мнению уполномоченного лица, считаются соответствующими для представления вместе с претензией, должны быть составлены и представлены как в оригинале, так и в копиях, причем последние должны быть заверены, если этого требует ж/д.

После урегулирования претензии, ж/д может потребовать составления и представления в оригинальной форме транспортной накладной и дубликата или корешка об уплате наличными по факту доставки, на которых должно быть заверение об урегулировании претензии.

#### Статья 54

##### Лица, которые могут предпринять действия против ж/д

1. Действие по возврату суммы, оплаченной в соответствии с контрактом по перевозке, может быть предпринято только лицом, кто произвел оплату.
2. Действие в отношении уплаты наличными по факту доставки, оговоренной в статье 17, может быть предпринято только грузоотправителем.
3. Другие действия в связи с этим контрактом по перевозке могут быть представлены:

(а) грузоотправителем до того, как грузополучатель:

- (i) получил транспортную накладную,
- (ii) принял груз, или
- (iii) отстоял права в соответствии со статьей 28, пункт 4 или со статьей 31;

(б) грузополучателем с того момента, когда он:

- (i) получил транспортную накладную,
- (ii) принял груз, или
- (iii) отстоял права в соответствии со статьей 28, пункт 4 или
- (iv) отстоял права в соответствии со статьей 31 при условии, что право действия должно быть аннулировано с того времени, когда лицо, назначенное грузополучателем в соответствии со статьей 31, пункт 1

(в), получил транспортную накладную, принял груз или отстоял свои права в соответствии со статьей 28, пункт 4.

4. Чтобы предпринять действие, грузоотправитель должен предъявить дубликат транспортной накладной. Если он этого не сделает, то чтобы предпринять действие согласно пункту 3 (а), он должен предъявить разрешение от грузополучателя или представить доказательство, что грузополучатель отказался получить груз.

Чтобы предпринять действие, грузополучатель должен составить транспортную накладную, если он получил ее.

## Статья 55

### **Железные дороги против действия, которое может быть предпринято**

1. Действие по возврату суммы, оплаченной в соответствии с контрактом по перевозке, может быть предпринято против ж/д, которая получила эту сумму или против ж/д, от имени которой эта сумма была получена.
2. Действие, касающееся уплаты наличными по факту доставки, обусловленной в статье 17, может быть предпринято только по отношению к отправляющей ж/д станции.
3. Другие действия, связанные с контрактом по перевозке, могут быть предприняты по отношению к отправляющей ж/д станции, ж/д станции назначения, по которой возбуждено судебное разбирательство. Такие действия могут быть предприняты по отношению к ж/д станции назначения, даже если не получен им ни груз, ни транспортная накладная.
4. Если истец имеет выбор нескольких ж/д, его право выбора может быть аннулировано, как только он предпринимает действие против одной из них.

Могут быть предприняты действия по отношению к ж/д, кроме тех, которые указаны в пунктах 1, 2 и 3, при утверждении путем встречного иска или путем принятия основной претензии на основании того же контракта по перевозке.

## Статья 56

### **Компетенция**

Действия, предпринятые в соответствии с Едиными Правилами, могут только вводиться государственным компетентным судом, имеющим юридические полномочия по защите ж/д, если не обусловлено иначе в соглашениях между государствами или в актах об уступках.

Если ж/д действует в различных государствах независимо от ж/д системы, каждая система должна считаться как отдельная ж/д согласно целям данной статьи.

## Статья 57

### **Лишение прав действия по отношению к ж/дороге**

1. Приемка груза уполномоченным лицом отменяет все права действия по отношению к ж/д, что вытекает из контракта по перевозке в случае частичной потери, повреждения или продления транзитного периода.
2. Однако право действия не будет отменено:
3. (а) в случае частичной утери или повреждения, если
  - (i) утеря или повреждение были установлены до приемки груза в соответствии со статьей 52 уполномоченным лицом;
  - (ii) по вине ж/д утеря или повреждение не были установлены, что должно было быть сделано согласно статье 52;
- (б) в случае утери или повреждения, которые не были очевидны и не определены до приемки груза уполномоченным лицом при условии, что:



- (i) попросит установления потери или повреждения в соответствии со статьей 52 сразу после их обнаружения не позднее, чем через семь дней после приемки груза;
  - (ii) и, кроме того, докажет что утеря или повреждение произошли в промежуток между временем приемки на перевозку и временем доставки.
- (в) в случаях истечения транзитного периода, если уполномоченное лицо в период шестидесяти дней защитит свои права по отношению к одной из ж/д, на что есть ссылка в статье 55, п. 3.
- (г) если уполномоченное лицо приведет доказательство, что утеря или повреждение явились причиной умышленного действия или грубой халатности со стороны ж/д.
3. Если груз получил одобрение в соответствии со статьей 38, п.1, права действия в случае частичной потери или повреждения согласно одному из предыдущих контрактов по перевозке, должны быть отменены, как по одному контракту.

## Статья 58 Ограничения действий

1. Период ограничения действия согласно контракту по перевозке должен составлять один год.
- Однако период ограничения действия должен составить два года, в случае следующего действия:
- (а) по взысканию оплаты наличными по факту доставки, взимаемой ж/д у грузополучателя;
  - (б) по получению выручку от продажи ж/д;
  - (в) по потере и повреждению в результате намеренных действий;
  - г) по мошенничеству;
  - д) в результате одного из контрактов по перевозке до повторной перевозки в случае, предусмотренном в статье 38, п.1.
2. Период ограничения должен пройти;
- (а) по действиям компенсации общей потери с тридцатого дня после истечения транзитного периода;
  - (б) по действиям компенсации частичной потери, повреждения или истечения транзитного периода со дня начала доставки;
  - (в) по действиям по оплате или возврату расходов по перевозке, дополнительных и прочих расходов, дополнительных сборов или по поправкам, связанным с расходами, в случае неправильного применения тарифов или ошибки в калькуляции или сборе:
    - (i) если оплата произведена со дня оплаты;
    - (ii) если оплата произведена со дня, когда груз получен на перевозку, если оплата должна взиматься с грузоотправителя или со дня, когда грузополучатель получил транспортную накладную, если оплата должна взиматься с него;
    - (iii) в случае сумм оплачиваемых по документу со дня, когда ж/д представляет грузоотправителю счет согласно статье 15, п. 7, если никакого счета не представлено, период в отношении сумм, оплачиваемых ж/д должен начаться с тридцатого дня по истечении транзитного периода;

- (г) по действию ж/д по восстановлению суммы, которая оплачена грузоотправителем или наоборот которую необходимо ж/д вернуть уполномоченному лицу со дня требования по возврату;
- (д) по действиям, связанным с наличной оплатой по факту доставки согласно статье 17, с тридцатого дня по истечении транзитного времени;
- (е) по действиям взыскания с выручки от продажи со дня продажи;
- (ж) по действиям по взысканию дополнительной пошлины таможенной или другими административными властями со дня требования властей;
- (з) во всех случаях со дня действия права действия.

День, указывающий на начало периода ограничения должен быть включен в этот период.

3. Если ж/дороге предъявляется претензия в соответствии со статьей 53 вместе с дополнительными документами, период ограничения должен быть отложен до того дня, когда ж/д отменит иск письменным уведомлением и вернет документы. Если часть претензии принята, период ограничения должен быть вновь возобновлен в отношении той части претензии, которая до сих пор обсуждается. Обязанность доказательства получения претензии или ответа и возврата документов должна ложиться на ту сторону, которая верит фактам. Период ограничения должен быть приостановлен последующими претензиями на тот же предмет.
4. Право действия, которое погашено давностью не может возобновиться путем встречного требования или становится исключением.
5. Согласно нижеследующим положениям, в отношении приостановки или прекращения периода ограничения следует руководствоваться государственным законом.

## РАЗДЕЛ VI

### Взаимоотношения между железными дорогами

#### Статья 59

#### Взаиморасчеты между железными дорогами

1. Ж/д, согласно договору доставки груза, взимая плату на момент отправки груза, либо по его прибытии, должна производить соответствующие расчеты с другими задействованными ж/д. Методы взаиморасчетов между ж/д должны быть урегулированы на основе заключаемых между ними договоров.
2. Учитывая тот факт, что оплата за доставку груза производится грузоотправителем, ж/д несет ответственность за доставку груза и другие расходы, которые имел грузоотправитель в соответствии со статьей 15.
3. Если ж/д, согласно договору доставки груза, доставляет груз до места назначения без выполнения оплаты или не покрывает другие расходы, она должна выполнить обязательства перед другими ж/д, задействованными в перевозке груза и перед другими сторонами по контракту.
4. Если ж/д становится неплатежеспособной, и это подтверждается Центральным офисом в результате запроса в ж/д, выполняющую роль

кредитора, последствия неплатежей должны быть пропорционально учтены всеми задействованными в перевозке ж/д.

Не должно быть оказано влияние на право возврата платежей неплатежеспособной ж/д.

#### Статья 60

##### Возмещение в случае потери или повреждения груза

1. Ж/д, которая в соответствии с Едиными правилами, выплатила компенсацию за частичную или полную потерю или повреждение груза, имеет право на возмещение затрат, обратившись к другим ж/д, задействованным в перевозке груза на основании следующего :

(а) только та ж/д, по чьей вине произошла потеря или повреждение груза, несет за это ответственность;

(б) если потеря или повреждение груза было произведено по вине не одной ж/д, то ответственность ложится на каждую из виновных в этом; если нельзя выделить ж/д, повинную в случившемся, то ответственность за возмещение ущерба распределяется соответственно между задействованными ж/д;

(в) если не удастся определить ж/д, виновную в потере или повреждении груза, ответственность по возмещению ущерба распределяется между всеми ж/д, задействованными в перевозке груза, за исключением тех, которые могут доказать, что это произошло не на их участке, так как распределение ответственностей производится в соответствии с протяженностью путей, обусловленных тарифами .

2. В случае неплатежеспособности одной из ж/д, сумма неоплаченного платежа распределяется среди всех других ж/д, задействованных в перевозке груза, пропорционально протяженности их путей, соответствующих тарифам.

#### Статья 61

##### Возмещение в случае превышения срока перевозки

1. Статья 60 применяется для случаев возмещения ущерба, связанного с превышением сроков перевозки .

Если это произошло по вине более, чем одной ж/д, то величина компенсации распределяется среди всех ж/д, задействованных в перевозке груза, пропорционально длительности задержки, имевшей место на их путях.

2. Транзитные периоды, оговариваемые в статье 27, должны быть распределены следующим образом:

(а) если в грузоперевозке были задействованы две ж/д:

(I) период отправки должен быть поровну разделен;

(II) период перевозки должен быть разделен

пропорционально километражу, в соответствии с тарифами.

- (б) если в грузоперевозке были задействованы три и более ж/д:  
(I) период отправки должен быть поровну разделен между ж/д по перевозке и ж/д пункта назначения;  
(II) период перевозки должен быть разделен между всеми ж/д:  
- одна треть делится в равных пропорциях  
- оставшиеся две трети - пропорционально километражу, обусловленному тарифами.

3. Любые дополнительные периоды, оговариваемые по какой-либо ж/д, учитываются для этой ж/д.
4. Время, затрачиваемое в промежутке между передачей груза ж/д и временем отправки, учитывается исключительно для ж/д по отправке груза.
5. Такое распределение времени возможно при условии превышения длительности транзитного периода.

#### Статья 62 Процедура возмещения

1. Законность оплаты, произведенной ж/д согласно одному из правил покрытия расходов, указанных в статьях 60 и 61, может не оспариваться ж/д, к которой применяется условие покрытия расходов, если суд определил величину компенсации и своевременно известил об этом. Суд определяет, в какое время следует оповестить и вмешаться в целях разбирательства.
2. Ж/д, осуществляя свое право на возмещение расходов, должна участвовать в разбирательстве по этому делу с другими задействованными в грузоперевозке ж/д, с которыми не удалось уладить спор, не боясь потерять право на возмещение своих расходов.
3. Судом будет принято решение и вынесен приговор по всем поступившим искам, связанным с покрытием расходов.
4. Ж/д дороги, против которых было возбуждено дело, не будут более иметь права на возмещение расходов.
5. Разбирательство по покрытию расходов не должно быть объединено с разбирательствами по вопросу компенсации, предпринятыми индивидуумом согласно заключенному договору по перевозке.

#### Статья 63 Компетентные органы по принятию решения покрытия расходов

1. Компетентными органами, занимающимися рассмотрением всех исков, связанных с покрытием расходов, являются судебные органы той страны, которой принадлежит ж/д.

2. Если в споре участвует несколько ж/д, то ж/д - истец правомерен обратиться в суд, имеющий компетентность согласно § 1.

#### Статья 64

#### Соглашения по покрытию расходов

1. Заключение договоров между ж/д ограничит условия, касающиеся выполнения прав по покрытию расходов, оговариваемых в Главе VI, и в статье 62 § 5.

### ГЛАВА VII

#### Особые условия

#### Статья 65

#### Временные ограничения правил

1. Если в связи с финансово-экономическим положением Государства возникают сложности в применении Главы VI, любое Государство может ограничить соблюдение условий статей 15,17 и 30, определяя в данном случае для конкретного движения следующее:

(а) перевозка груза, отправляемого с территории данного Государства, должна быть оплачена :

- (i) до границы
- (ii) по крайней мере, до границы

(б) перевозка грузов до пунктов назначения на территории данного Государства должна быть оплачена :

- (i) по крайней мере до своих границ, пока государство, с территории которого отправляется груз, не накладывает ограничения по условиям пункта (а) (i), или
- (ii) не дальше, чем до своих границ;

(в) доставленные на территорию данного Государства или отправленные с его территории грузы, не должны подлежать денежной оплате, так, чтобы не допускались выплаты, либо если допускались выплаты, то в определенных пределах;

(г) грузоотправитель не может менять условий контракта по перевозке, касающихся страны пункта назначения, предоплаты и наличности по платежам доставки.

2. С учетом вышеизложенного, Государства уполномочены частично ограничить условия статей 15,17,30 и 31, предоставив право ж/д принять решения на случай изменения движения :

(а) правила об оплате должны быть закреплены соглашением между взаимосвязанными ж/д; согласно которым должны соблюдаться только те методы оплаты, которые оговорены в статье 15;

(б) не должно быть разрешено принятие последующих приказов.

3. Меры, установленные в §§ 1 и 2, должны быть сообщены в Центральный офис.

Меры в соответствии с §1 должны быть введены в действие сразу же по истечении 8 дней после того, как Центральный офис известит об этих мерах другие Государства.

Меры, установленные в §2, должны быть введены в действие сразу же по истечении 2-х дней со дня их опубликования на территории имеющих к ним отношение Государствах.

4. Эти меры не должны распространяться на грузы, находящиеся в пути.

#### **Статья 66**

##### **Отклонение от правил**

Условия, изложенные в Единых правилах, не должны преобладать над условиями, которые принимаются Государствами в соответствии с ж/д движением на их территориях, во исполнение таких договоров, как Договор, касающийся Европейского Союза по Углю и Стали и Европейского Экономического Сообщества.

#### **ПРИЛОЖЕНИЕ I**

(Статьи 4 и 5)

##### **Международные правила железнодорожной перевозки опасных грузов (RID)**

Текст Приложения по международным правилам железнодорожной перевозки опасных грузов был составлен Комитетом экспертов в соответствии со статьями 69, §4 Международной Конвенции по ж/д перевозке грузов(CIM) от 7 февраля 1970г.относительно Международных правил железнодорожной перевозки опасных грузов (RID) и является Приложением I к CIM. Комитетом экспертов было также проведено редактирование данного текста в соответствии с Конвенцией от 9 мая 1980г. по международным ж/д перевозкам грузов.

#### **ПРИЛОЖЕНИЕ II**

(Статьи 8, §1)

##### **Международные правила железнодорожной перевозки частных вагонов (RIP)**

Текст данного Приложения был составлен Комитетом экспертов в соответствии со статьями 69, §4 Международной Конвенции по ж/д перевозке грузов(CIM) от 7 февраля 1970г. относительно Международных правил

железнодорожной перевозки частных вагонов (RIP) и является Приложением IV к СИМ. Комитетом экспертов было также проведено редактирование данного текста в соответствии с Конвенцией от 9 мая 1980г. по международным ж/д перевозкам грузов.

### ПРИЛОЖЕНИЕ III

(Статья 8, §2)

#### **Международные правила железнодорожной перевозки контейнеров (RICO)**

Текст данного Приложения был составлен Комитетом экспертов в соответствии со статьями 69, §4 Международной Конвенции по ж/д перевозке грузов(СИМ) от 7 февраля 1970г. относительно Международных правил железнодорожной перевозки контейнеров (RICO) и является Приложением V к СИМ. Комитетом экспертов было также проведено редактирование данного текста в соответствии с Конвенцией от 9 мая 1980г. по международным ж/д перевозкам грузов.

### ПРИЛОЖЕНИЕ IV

(Статья 8, §3)

#### **Международные правила железнодорожной перевозки экспресс посылочно-почтовых грузов (RIEx)**

§1. Только те грузы, которые согласно международным тарифам являются предметами срочной доставки, считаются посылочно-почтовым грузом экспресс-перевозки.

Грузом, принимаемым за экспресс посылочно-почтовый груз, должен являться тот, который обычно грузится в грузовые вагоны или пассажирские поезда. Возможно отклонение международных тарифов от этого правила.

§2 Статьи в соответствии с условиями статьи 4 Единых правил не должны использоваться для перевозки экспресс посылочно-почтовых грузов. Положения и статьи, приведенные в правилах RID, или соглашения и условия тарифов, приведенные во исполнение статьи 5 §2 Единых правил не должны использоваться для перевозки экспресс посылочно-почтовых грузов до тех пор, пока их условия не будут оговорены в рамках RID, договоров или тарифов. В международных тарифах должно быть определено, могут ли другие грузы рассматриваться как не приемлемые или приемлемые для данных условий перевозки.

§3 Посылочно-почтовый груз для экспресс -перевозки должен быть передан на отправку с сопроводительной документацией, которая отличается от документации, оговариваемой в статье 12, §2 Единых правил. Форма документа должна быть определена в соответствии с международными тарифами и иметь следующее содержание:

- (а) название станции отправления и станции назначения;
- (б) название и адрес грузоотправителя и грузополучателя;

- (в) описание груза;
- (г) число посылок и описание упаковки;
- (д) подробный список документов, требуемых для предъявления в таможенной или другой административной службе, и прилагаемых к сопроводительному документу.

§4. Посылочно-почтовый груз должен быть быстро доставлен в течение срока, указанного в международных тарифах. В этом случае транзитный период должен быть короче, чем оговариваемый для движения "*grande vitesse*".

§5. Международные тарифы могут быть обусловлены отклонениями от Единых правил, которые отличаются от вышеперечисленных. Однако не должно быть отклонений от Единых правил, указанных в статьях 35-38, 40-42, 44 и 47-58.

§6. До тех пор, пока требуются для выполнения вышеуказанные условия и международные тарифы, для экспресс-перевозки посылочно-почтовых грузов применяются Единые правила.

Тиражирование осуществлено с разрешения Контролера Лондонского офиса станции ее Величества Королевы.





# SCHEDULE

## CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

### CHAPTER I

#### SCOPE OF APPLICATION

##### *Article 1*

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a Contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.

2. For the purposes of this Convention, "vehicles" means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4\* of the Convention on Road Traffic dated 19th September 1949.

3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organizations.

4. This Convention shall not apply:

- (a) to carriage performed under the terms of any international postal convention;
- (b) to funeral consignments;
- (c) to furniture removal.

5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorise the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

##### *Article 2*

1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent that it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs

\* The definitions set out in this article are, so far as material, as follows:—

"Motor vehicle" means any self-propelled vehicle normally used for the transport of persons or goods upon a road, other than vehicles running on rails or connected to electric conductors.

"Articulated vehicle" means any motor vehicle with a trailer having no front axle and so attached that part of the trailer is superimposed upon the motor vehicle and a substantial part of the weight of the trailer and of its load is borne by the motor vehicle. Such a trailer shall be called a "semi-trailer".

"Trailer" means any vehicle designed to be drawn by a motor vehicle.

during the carriage by the other means of transport was not caused by an act or omission of the carrier by road, but by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this Convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage of the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this Convention.

2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and as carrier by the other means of transport, he were two separate persons.

## CHAPTER II

### PERSONS FOR WHOM THE CARRIER IS RESPONSIBLE

#### *Article 3*

For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

## CHAPTER III

### CONCLUSION AND PERFORMANCE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

#### *Article 4*

The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

#### *Article 5*

1. The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier.

2. When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the carrier shall have the right to require a separate consignment note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods.

## Article 6

1. The consignment note shall contain the following particulars:
  - (a) the date of the consignment note and the place at which it is made out ;
  - (b) the name and address of the sender ;
  - (c) the name and address of the carrier ;
  - (d) the place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery ;
  - (e) the name and address of the consignee ;
  - (f) the description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognised description ;
  - (g) the number of packages and their special marks and numbers ;
  - (h) the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed ;
  - (i) charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery) ;
  - (j) the requisite instructions for Customs and other formalities ;
  - (k) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.
  
2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:
  - (a) a statement that transshipment is not allowed ;
  - (b) the charges which the sender undertakes to pay ;
  - (c) the amount of " cash on delivery " charges ;
  - (d) a declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery ;
  - (e) the sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods ;
  - (f) the agreed time-limit within which the carriage is to be carried out ;
  - (g) a list of the documents handed to the carrier.
  
3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful.

## Article 7 ✓

1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of:
  - (a) the particulars specified in article 6, paragraph 1, (b), (d), (e), (f), (g), (h) and (j) ;
  - (b) the particulars specified in article 6, paragraph 2 ;

(c) any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.

2. If, at the request of the sender, the carrier enters in the consignment note the particulars referred to in paragraph 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender.

3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1(k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

#### Article 8

1. On taking over the goods, the carrier shall check:

(a) the accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and

(b) the apparent condition of the goods and their packaging.

2. Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statements referred to in paragraph 1(a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging. Such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.

3. The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.

#### Article 9

1. The consignment note shall be *prima facie* evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier.

2. If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note.

#### Article 10

The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

*Article 11*

1. For the purposes of the Customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.

2. The carrier shall not be under any duty to enquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the carrier.

3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of an agent, provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

*Article 12*

1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the consignment note.

2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.

3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.

4. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees.

5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:

- (a) that the sender or, in the case referred to in paragraph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;
- (b) that the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carrier's undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;
- (c) that the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of paragraph 5(b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.

7. A carrier who has not carried out the instructions given under the conditions provided for in this article, or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced, shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.

*Article 13*

1. After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the carrier to deliver to him, against a receipt, the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.

2. The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.

*Article 14*

1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

*Article 15*

1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.

2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.

3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 12, paragraph 3, has given an order for the goods to be delivered to another person, paragraphs 1 and 2 of this article shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee.

#### *Article 16*

1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.

2. In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may however entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.

3. The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.

5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.

### CHAPTER IV

#### LIABILITY OF THE CARRIER

#### *Article 17*

1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.

2. The carrier shall however be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than



as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.

4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

- (a) Use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;
- (b) the lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
- (c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or persons acting on behalf of the sender or the consignee;
- (d) the nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;
- (e) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;
- (f) the carriage of livestock.

5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

#### *Article 18*

1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.

2. When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall however be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4(a), if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.

4. If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4(d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him. ✓

5. The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4(f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him. ✓

#### *Article 19*

Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier. ○

#### *Article 20*

1. The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or, if there is no agreed time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgment of such request.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23 and, where applicable, article 26. ○

4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the law of the place where the goods are situated.

#### *Article 21*

Should the goods have been delivered to the consignee without collection of the "cash on delivery" charge which should have been collected by the carrier under the terms of the contract of

carriage, the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

*Article 22*

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.

2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstances referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

*Article 23*

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage.

2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

3. Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. "Franc" means the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damages shall be payable.

5. In the case of delay, if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.

6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.

*Article 24*

The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

*Article 25*

1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4.

2. The compensation may not, however, exceed :

- (a) if the whole consignment has been damaged the amount payable in the case of total loss ;
- (b) if part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

*Article 26*

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.

*Article 27*

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.

2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

*Article 28*

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.

2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

*Article 29*

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or

which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.

2. The same provision shall apply if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.

## CHAPTER V

### CLAIMS AND ACTIONS

#### Article 30

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of his taking delivery shall be *prima facie* evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.

2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.

3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.

4. In calculating the time-limits provided for in this Article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.

5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

#### Article 31

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the

parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory

(a) the defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

(b) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated,

and in no other courts or tribunals.

2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a claim a judgment has been entered by such a court or tribunal no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.

3. When a judgment entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgments after trial, judgments by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgments or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries.

#### *Article 32*

1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:

(a) in the case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery;

(b) in the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier;

(c) in all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seised of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

*Article 33*

The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.

CHAPTER VI

PROVISIONS RELATING TO CARRIAGE PERFORMED  
BY SUCCESSIVE CARRIERS

*Article 34*

If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note.

*Article 35*

1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.

2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.

*Article 36*

Except in the case of a counter-claim or a set-off raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or

the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred; an action may be brought at the same time against several of these carriers.

*Article 37*

A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

- (a) the carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;
- (b) when the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;
- (c) if it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above.

*Article 38*

If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.

*Article 39*

1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.

2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action.

3. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgments entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.

4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run



either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment.

*Article 40*

Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.

CHAPTER VII

NULLITY OF STIPULATIONS CONTRARY TO THE CONVENTION

*Article 41*

1. Subject to the provisions of Article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.

2. In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void.

*[Chapter VIII of the Convention is not reproduced. This deals with the coming into force of the Convention, the settlement of disputes between the High Contracting Parties and related matters.]*

PROTOCOL OF SIGNATURE

1. This Convention shall not apply to traffic between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Ireland.

.....





Л.Б. - Р.М.Т.

О Р Г А Н И З А Ц И Я   О Б Ъ Е Д И Н Е Н Н Ы Х   Н А Ц И Й

Е В Р О П Е Й С К А Я   Э К О Н О М И Ч Е С К А Я   К О М И С С И Я

Т Р А Н С П О Р Т Н Ы Й   О Т Д Е Л

---

К О Н В Е Н Ц И Я

О   Д О Г О В О Р Е   М Е Ж Д У Н А Р О Д Н О Й   П Е Р Е В О З К Е   Г Р У З О В

(   К   Д   П   Г   )

и

П Р О Т О К О Л   О   П О Д П И С А Н И И

П о д п и с а н о   в   Ж е н е в е   1 9   м а я   1 9 5 6   г .

К О Н В Е Н Ц И Я  
О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ  
( К Д П Г )

Преамбула

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

ПРИЗНАВАЯ желательность внесения единообразия в условия договора международной перевозки грузов и, в частности, в условия, касающиеся требуемых для таких перевозок документов и ответственности перевозчика,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Глава первая

ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

Статья первая

1. Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством автомобилей, когда указанные в договоре место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для одачи груза, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участвующей в Конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.
2. При применении настоящей Конвенции под "автомобилем" следует понимать автомобили, автомобили с полуприцепом, прицепы и полуприцепы так, как они определяются в статье 4 Конвенции о дорожном движении от 19 сентября 1949 года.
3. Настоящая Конвенция применяется также в том случае, если перевозки, входящие в область ее применения, производятся государствами или правительственными учреждениями или организациями.
4. Настоящая Конвенция не применяется
  - а) к перевозкам, производимым согласно международным почтовым конвенциям;
  - б) к перевозкам покойников;
  - в) к перевозкам обстановки и мебели при переездах.

5. Договаривающиеся стороны запрещают изменение этой Конвенции путем частных соглашений, заключенных между двумя или несколькими договаривающимися сторонами, за исключением отмены и приложения к их пограничным территориям или разрешения исполнения при перевозках, производимых исключительно на их территории, накладываемых, устанавливающих право собственности на груз.

### Статья 2

1. Если на части пробега автомобиль, содержащий груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или посредством воздушного транспорта без перегрузки, за исключенным случаем, могущего возникнуть при применении статьи 14, настоящая Конвенция все же применяется ко всей перевозке в целом. Однако, поскольку доказано, что потеря груза, его повреждение или задержка доставки, происшедшие при перевозке, произведенной одним из родов транспорта, кроме дорожного, не были вызваны действием или упущением дорожного транспортного средства, а вызваны фактом, который мог иметь место только во время перевозки, произведенной не дорожным транспортом, ответственность дорожного транспортного средства определяется не настоящей Конвенцией, а теми положениями, которыми определены бы ответственность любого не дорожного транспортного средства при заключенном между ним и отправителем договоре на перевозку груза, согласно обязательным положениям закона, касающегося перевозки грузов любым родом транспорта, кроме дорожного. Тем не менее в случае отсутствия таких положений ответственность дорожного транспортного средства определяется настоящей Конвенцией.

2. В том случае, когда транспортное средство, производящее дорожные перевозки, одновременно производит перевозки и иным родом транспорта, его ответственность определяется также пунктом 1, как если бы его функция дорожного транспортного средства и функция транспортного средства, производящего перевозки иным родом транспорта, чем дорожным, выполнялись двумя различными лицами.

## Глава II

### ЛИЦА, ЗА КОТОРЫХ ТРАНСПОРТЕР ОТВЕТСТВЕНЕН

#### Статья 3

1. При применении настоящей Конвенции транспортное средство отвечает, как за свои собственные действия и упущения, за действия и упущения своих агентов и всех других лиц, к услугам которых оно прибегает для выполнения перевозки, когда эти агенты или лица выполняют возложенные на них обязанности.

### Глава III

#### ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ВЫПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

##### Статья 4

Договор перевозки устанавливается накладной. Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления настоящей Конвенции.

##### Статья 5

1. Накладная составляется в трех оригинальных экземплярах, подписанных отправителем и транспортером, причем эти подписи могут быть напечатаны или заменены штампами отправителя и транспортера, если это допускается законодательством страны, в которой составлена накладная. Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз, а третий сохраняется транспортером.

2. В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на разные автомобили или же когда дело касается различного рода грузов или различных партий грузов, отправитель или транспортер имеет право требовать составления столько накладных, сколько он должен использовать автомобилей или сколько подлежит перевозке разных грузов или партий грузов.

##### Статья 6

1. В накладной должны быть указаны:

- a) место и дата ее составления;
- b) имя и адрес отправителя;
- c) имя и адрес транспортера;
- d) место и дата принятия груза к перевозке и предусмотренное место его сдачи;
- e) имя и адрес получателя;
- f) принятое обозначение характера груза и способ его упаковки и в случае перевозки опасных грузов их обычно признанное обозначение;
- g) число грузовых мест, их особая разметка и номера;
- h) вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;

- г) связанные с перевозкой расходы (пробозная плата, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза);
- д) инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей, и иные;
- е) указание, что перевозка производится, независимо от всякой оговорки, с соблюдением порядка, установленного настоящей Конвенцией.

2. в случае надобности, в накладной должны также содержаться следующие указания:

- а) запрещение перегрузки;
- б) расходы, которые отправитель принимает на свой счет;
- в) сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза;
- г) декларированная стоимость груза и дополнительной ценности его для отправителя;
- д) инструкции отправителя транспортеру относительно страхования груза;
- е) договоренный срок выполнения перевозки;
- ж) перечень документов, переданных транспортеру.

3. договаривающиеся стороны могут внести в накладную всякое иное указание, которое будет ими признано необходимым.

#### Статья 7

1. Отправитель несет ответственность за все издержки транспортера и убытки, причиненные ему вследствие неточности или недостаточности

- а) указаний, упомянутых в подпунктах 1. б), d), e), f), г), h) и j) пункта 1 статьи 6;
- б) указаний, упомянутых в пункте 2 статьи 6;
- в) всех иных указаний или инструкций, которые даются отправителем для составления накладной или для включения в нее.

2. Если, по просьбе отправителя, транспортер вносит в накладную указания, упомянутые в пункте 1 настоящей статьи, признается, поскольку не доказано обратное, что это им сделано от имени и за счет отправителя.

3. Если накладная не содержит указания, предусмотренного в пункте 1 к) статьи 6, транспортер отвечает за все расходы и за все убытки, которые могут быть причинены

правомочному в отношении груза лицу вследствие такого упущения.

#### Статья 8

1. При принятии груза транспортер обязан проверить:
  - а) точность указаний, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их разметки и номеров;
  - б) внешнее состояние груза и его упаковки.
2. Если транспортер не имеет достаточной возможности проверить правильность указаний, упомянутых в пункте 1 а) настоящей статьи, он должен сделать обоснованные оговорки в накладной. Он должен также мотивировать все могущие им быть сделанные оговорки относительно внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний определенно не указал в накладной, что он их принимает.
3. Отправитель имеет право требовать проверки транспортером веса брутто груза или его количества, выраженного в других единицах измерения. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. Транспортер может требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты упомянутых проверок вносятся в накладную.

#### Статья 9

1. Накладная, поскольку не доказано противного, служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза транспортером.
2. При отсутствии в накладной мотивированных транспортером оговорок, имеется презумпция, что груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии в момент принятия груза транспортером и что число грузовых мест, а также их разметка и номера соответствовали указаниям накладной.

#### Статья 10

Отправитель несет ответственность перед транспортером за ущерб и повреждения, причиненные лицам, оборудованию или другим грузам, а также за расходы, вызванные неисправной упаковкой груза, если при внешней или известной транспортеру в момент принятия груза неисправности транспортером не было сделано относительно этого надлежащих оговорок.

#### Статья 11

1. Отправитель обязан до передачи груза присоединить к накладной или представить в распоряжение транспортера необходимые документы и сообщить все требуемые сведения



для выполнения таможенных и иных формальностей.

2. Проверка правильности и полноты этих документов не лежит на обязанности транспортера. Отправитель ответственен перед транспортером за всякий ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью этих документов и сведений, за исключением случаев вины транспортера.

3. Транспортер несет ответственность на тех же основаниях, что и комиссионер, за последствия потери или неправильного использования документов, упомянутых в накладной, приложенных к ней или врученных ему; сумма причитающегося с него возмещения не должна, однако, превышать ту, которая подлежала бы уплате в случае потери груза.

#### Статья 12

1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности, требовать от транспортера перемены перевозки, изменения места, предусмотренного для сдачи груза, или сдачу груза не тому получателю, который указан в накладной.

2. Отправитель теряет это право с того момента, когда второй экземпляр накладной передан получателю или когда последний осуществляет свои права, предусмотренные в пункте 1 статьи 13; с этого момента транспортер должен руководствоваться указаниями получателя груза.

3. Однако право распоряжения грузом принадлежит получателю с момента составления накладной, если в накладной сделано отправителем указание в этом смысле.

4. Если, осуществляя свое право распоряжения грузом, получатель дает приказ сдать груз другому лицу, последнее не вправе назначить других получателей.

5. Осуществление права распоряжения грузом обуславливается следующими положениями:

- a) отправитель или - в случае, указанном в пункте 3 настоящей статьи - получатель, желающий осуществить это право, должен представить первый экземпляр накладной, в которой должны быть внесены новые данные транспортеру инструкции, а также возместить транспортеру расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций;
- b) выполнение этих инструкций должно быть возможным в тот момент, когда их получает лицо, которое должно их выполнить; оно не должно

нарушать хода нормальной работы предприятия транспортера и не наносить ущерба отправителям или получателям других грузов;

с) упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов.

6. Если транспортер не может выполнить полученные им инструкции по причине указанных в пункте 5 б) положений, транспортер должен немедленно сообщить об этом лицу, которым инструкции были даны.

7. Транспортер, не выполнивший инструкций, которые были ему даны в условиях, указанных в настоящей статье, или подчинившийся таким инструкциям, не потребовав представления ему первого экземпляра накладной, несет ответственность перед правомочным по договору лицом за нанесенный таким образом ущерб.

#### Статья 18

1. По прибытии груза на место, предусмотренное для его сдачи, получатель имеет право требовать передачи ему второго экземпляра накладной и сдачи ему груза, причем им выдается соответствующая расписка в принятии. Если установлена потеря груза или если груз не прибыл по истечении срока, предусмотренного в статье 19, получатель может требовать от своего имени от транспортера удовлетворения, ссылаясь на права, обеспеченные ему договором перевозки.

2. Получатель, осуществляющий права, предоставляемые ему согласно пункту 1 настоящей статьи, обязан погасить возникшие на основании накладной долговые обязательства. В случае спора по этому поводу транспортер обязан сдать груз лишь в случае внесения покупателем залога.

Статья 14

1. Если по какой-либо причине выполнение договора на установленных накладной условиях является или становится невозможным до прибытия груза к предусмотренному для его сдачи месту, транспортер обязан запросить инструкции у лица, имеющего право распоряжаться грузом согласно статье 12.
2. Если же обстоятельства позволяют выполнить перевозку в условиях, иных чем предусмотрено в накладной, и если транспортер не смог своевременно получить инструкции от лица, имеющего право распоряжения грузом согласно статье 12, транспортер должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах наилучшего выполнения перевозки.

Статья 15

1. Если после прибытия груза на место назначения возникают препятствия к его сдаче, транспортер должен запросить инструкции у отправителя. Если получатель отказывается принять груз, отправитель имеет право распорядиться грузом, не предъявляя первого экземпляра накладной.
2. Получатель, даже если он отказался от принятия груза, может в любой момент потребовать его сдачи, до тех пор пока транспортер не получил от отправителя противоположных инструкций.
3. Если препятствие к сдаче груза возникает после того как получатель, согласно предоставленному ему пунктом 3 статьи 12 праву, дал приказ сдать груз какому-либо другому лицу, то в отношении положений пунктов 1 и 2 получатель становится на место отправителя, а это другое лицо - на место получателя.

Статья 16

1. Транспортер имеет право на возмещение расходов, вызванных просьбой об инструкциях или выполнением полученных инструкций, поскольку эти расходы не являются следствием его собственной вины.
2. В случаях, указанных в пункте 1 статьи 14 и в статье 15, транспортер может немедленно выгрузить груз за счет лица, правомочного по договору; после такой выгрузки перевозка считается законченной. В таком случае транспортер принимает на себя хранение груза. Он может, однако, доверить хранение груза какому-либо третьему лицу и в этом случае несет ответственность лишь за осмотрительный выбор

такого лица. Груз остается при этом обремененным лежащими на нем долговыми обязательствами, основанными на накладной, и всеми прочими произведенными расходами.

3. Транспортер может продать груз, не выдавая инструкций правомочного по договору лица, если груз является скоропортящимся или если того требует его состояние, или же если хранение груза влечет за собой расходы, слишком высокие по сравнению с его стоимостью. В других случаях транспортер может также продать груз, если в надлежащий срок им не будет получено от правомочного по договору лица противоположных инструкций, выполнение которых может быть по справедливости потребовано.

4. В случае продажи груза согласно положениям настоящей статьи, вырученная сумма, за вычетом лежащих на грузе и подлежащих уплате расходов, должна быть передана в распоряжение правомочного по договору лица, которое должно, если выручка не покрывает указанных расходов, доплатить недостающую сумму.

5. Применяемая при продаже процедура определяется действующими на месте продажи законами или обычаями.

#### Глава IV

#### ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ТРАНСПОРТЕРА

#### Статья 17

1. Транспортер несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, произошедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за проорочку доставки.

2. Транспортер освобождается от этой ответственности, если потеря груза, его повреждение или проорочка с доставкой произошли по вине правомочного по договору лица, вследствие приказа последнего, не вызванного какой-либо виной транспортера, каким-либо дефектом самого груза или обстоятельствами, избежать которые транспортер не мог и последствия которых он не мог предотвратить.

3. Транспортер не может сослаться для сложения с себя ответственности ни на дефекты автомобиля, которым он пользуется для выполнения перевозки, ни на вину лица, у которого был нанят автомобиль, или агентов последнего.

4. С обладанием постановлений, содержащихся в пункте 2 и 5 статьи 18, транспортер освобождается от лежащей на нем ответственности, когда потеря или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств:

- a) с использованием открытыми или покрытыми брезентом автомобилями, если такое пользование было определено договорено и об этом упомянуто в накладной;
- b) с отсутствием или неисправностью упаковки грузов, по своей природе подверженных порче и повреждению без упаковки или при неудовлетворительной упаковке их;
- c) с перемещением, нагрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем или получателем, или лицами, действующими от имени отправителя или грузо-получателя;
- d) с характером некоторых грузов, подверженным по свойствам, обусловленным таким характером их, полной или частичной гибели или повреждению от поломки, ржавления, внезапного гниения, усушки, убыли, нормальной утечки или действия паразитов и грызунов;
- e) с недостаточностью или неудовлетворительностью разметки или нумерации грузовых мест;
- f) с перевозкой живых животных.

5. В тех случаях, когда согласно настоящей статье транспортер не несет ответственности за некоторые обстоятельства, вызвавшие ущерб, лежащая на нем ответственность ограничивается лишь той мерой, в какой он отвечает согласно настоящей статье за обстоятельства, способствовавшие причинению ущерба.

#### Статья 18

1. На транспортере лежит бремя доказательства, что потеря груза, его повреждение или просрочка в доставке вызваны обстоятельствами, указанными в пункте 2 статьи 17.

2. Если транспортер докажет, что при создавшихся обстоятельствах потеря груза или его повреждение могли явиться следствием одного или нескольких особых рисков, указанных в пункте 4 статьи 17, допускается презумпция, что таковые произошли вследствие этого.

3. Указанная выше презумпция не допускается в случае, упомянутом в пункте 4 а) статьи 17, если убыль превышает нормально допустимую или при потере грузового места.

4. Если перевозка производится посредством автомобиля, оборудованного так, чтобы груз не подвергался влиянию тепла, холода, изменений температуры или влаги воздуха, транспортёр может сослаться на пункт 4 d) статьи 17 лишь в том случае, если докажет, что все меры, которые он обязан принять, учитывая обстоятельства, были им приняты в отношении выбора, содержания и использования вышеупомянутых установок и что он придерживался данных ему специальных инструкций.

5. Транспортёр может сослаться в свою пользу на пункт 4 f) статьи 17 только в том случае, если докажет, что все меры, которые он был обязан принять, учитывая обстоятельства, были им приняты и что он придерживался данных ему специальных инструкций.

#### Статья 19

Признается, что имела место просрочка, если груз не был доставлен в договоренный срок или при отсутствии договоренного срока, если, с принятием во внимание обстоятельств, в которых перевозка производилась, а при частичной нагрузке в особенности с принятием во внимание времени, необходимого для составления партии частичных грузов в нормальных условиях, — фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое при обычных условиях для выполнения перевозки старательным транспортёром.

#### Статья 20

1. Правомочное по договору лицо может, без обязательного представления иных доказательств, считать груз потерянным, если он не был доставлен в течение тридцати дней по прошествии установленного предельного срока или, когда такового установлено не было, в течение шестидесяти дней со дня принятия груза транспортёром.

2. Правомочное по договору лицо может, при получении им возмещения за утраченный груз, просить в письменной форме, чтобы оно было немедленно извещено, в случае если бы груз был найден в течение года, следующего за уплатой возмещения. Принятие к сведению такого его требования должно быть подтверждено письменно.

3. В течение тридцати дней после получения извещения о том, что груз найден, правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств, вытекающих из накладной, а также по возвращении полученного им возмещения за вычетом éventуально понесенных расходов, включенных в возмещенную сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье 23 и, если к тому имеются основания, в статье 26.

4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше в пункте 2, либо инструкций, данных

в тридцатидневный срок, предусмотренный в пункте 3, или же, в случае если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения за его потерю, транспортер может распоряжаться найденным грузом, соблюдая требования закона местонахождения груза.

#### Статья 21

Если груз сдан получателю без взыскания налога на груз платежа, который должен был быть взыскан транспортером согласно условиям договора, транспортер обязан возместить отправителю груза сумму, соответствующую размеру наложенного платежа, за исключением случая предъявления им иска к получателю.

#### Статья 22

1. Если отправитель передает транспортеру опасные грузы, он должен ему указать точно характер представляемой этими грузами опасности, а также, если нужно, указать подлежащие принятию предосторожности. Если эти указания не внесены в накладную, отправитель или получатель должны всяким иным путем доказать, что транспортер был с точностью осведомлен о характере опасности, какую представляет перевозка упомянутых грузов.

2. Опасные грузы, о характере которых транспортер не был осведомлен о соблюдении условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, могут быть в любой момент и в любом месте выгружены, уничтожены или обезврежены транспортером без всякого возмещения за них; отправитель является, кроме того, ответственным за все расходы и убытки, вызванные сдачей этих грузов для перевозки или их перевозкой.

#### Статья 23

1. Когда, согласно постановлениям настоящей Конвенции, транспортер обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки.

2. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, за отсутствием таковой, на основании текущей рыночной цены, или же, при отсутствии и той и другой, на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества.

3. Размер возмещения не может, однако, превышать 25 франков за килограмм недостающего веса брутто. Под франком подразумевается золотой франк весом в 10/31 гр. золота 0,900 пробы.

4. Кроме того, подлежат возмещению: плата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза, полностью в случае

потери всего груза и в пропорции, соответствующей размеру ущерба при частичной потере; иной убыток возмещению не подлежит.

5. В случае просрочки с доставкой и если полномочное по договору лицо докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан уплатить возмещение, которое не может превышать платы за перевозку.

6. Более значительное по своему размеру возмещение может быть потребовано с перевозчика только в том случае, если в соответствии со статьями 24 и 25 была сделана декларация о стоимости груза или декларация о дополнительной ценности груза.

#### Статья 24

Отправитель может декларировать в накладной, при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, стоимость груза, превышающую предел, указанный в пункте 3 статьи 23, и в таком случае декларированная сумма заменяет этот предел.

#### Статья 25

1. В случае повреждения груза перевозчик должен уплатить сумму, соответствующую обесценению груза, исчисляемую с принятием за основу стоимости груза, установленной в соответствии с положениями пунктов 1, 2 и 4 статьи 23.

2. Размер возмещения не может, однако, превышать:

- a) в случае если вследствие повреждения обесценению подвергся весь перевозимый груз, суммы возмещения, которое причиталось бы при потере всего груза;
- b) в случае если вследствие повреждения обесценению подверглась лишь часть перевозимого груза, суммы, которая причиталась бы при потере той части груза, которая оказалась поврежденной.

#### Статья 26

1. Отправитель может установить, внося соответствующее указание в накладную и при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, сумму, соответствующую дополнительной ценности груза, на случай потери или повреждения груза, а также недоставления груза в договоренный срок.

2. В случае декларирования дополнительной ценности груза может быть потребовано, независимо от возмещений, предусмотренных в статьях 23, 24 и 25, и в пределах суммы декларированной дополнительной ценности груза, возмещение, соответствующее дополнительному ущербу, нанесение которого доказано.

#### Статья 27

1. Правомочное по договору лицо может потребовать уплаты процентов на сумму, подлежащую возмещению. Проценты эти исчисляются из расчета пяти процентов годовых со



для обращения к транспортеру в письменной форме требования или же, если такового не последовало, со дня вчинения иска.

3. В том случае, когда данные, служащие для исчисления подлежащей возмещению суммы, не выражены в валюте государства, в котором предъявлено требование о возмещении, пересчет в эту валюту производится по текущему курсу дня в месте выплаты возмещения.

#### Статья 28

1. В тех случаях, когда, согласно применяемому закону, в связи с потерей, повреждением или просрочкой в доставке, произошедшими при выполнении подпадающей под настоящую Конвенцию перевозки, может быть предъявлено внедоговорное требование, транспортер может сослаться на положения настоящей Конвенции, исключющие его ответственность или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

2. Когда встает вопрос о внедоговорной ответственности за потерю, повреждение или просрочку в доставке одного из лиц, за которых транспортер отвечает согласно положениям статьи 3, это лицо может также сослаться на положения настоящей Конвенции, исключющие ответственность транспортера или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

#### Статья 29

1. Транспортер не вправе сослаться на постановления настоящей Конвенции, которые исключают или ограничивают его ответственность или которые переносят бремя доказательства на другую сторону, если ущерб был вызван его злоумышленным поступком или произошел по его вине, которая, согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку.

2. То же замечание относится и к тем случаям, когда ущерб был вызван злоумышленным поступком или виной агентов транспортера или других лиц, к услугам которых транспортер прибегает для выполнения перевозки, в момент выполнения этими агентами или этими другими лицами возложенных на них обязанностей. В таком случае эти агенты или лица также не могут сослаться, поскольку дело касается их личной ответственности, на указанные в пункте 1 положения настоящей главы.

#### Глава V

#### ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

#### Статья 30

1. Если получатель принял груз и не установил состояния груза в присутствии

транспортера или самое позднее в момент принятия груза, когда речь идет о заметных утратах или повреждениях, или в течение семи дней со дня приема груза, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, не сделал транспортеру оговорок, указывающих общий характер утрат или повреждений, имеется, поскольку не доказано обратное, основание для презумпции, что груз был принят получателем в состоянии, описанном в накладной. Когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, указанные выше оговорки должны быть сделаны в письменной форме.

2. Когда состояние груза было установлено в присутствии как получателя, так и транспортера, доказательство, необходимое для отрицания результата этой констатации, может быть представлено лишь в том случае, если речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях и если получатель препроводил письменные оговорки транспортеру в течение семи дней, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, со дня этой констатации.

3. Просрочка в доставке груза может привести к уплате возмещения лишь в том случае, если была сделана письменная оговорка в течение 21 дня со дня предоставления груза в распоряжение получателя.

4. При исчислении сроков, предусматриваемых настоящей статьей, дата поставки или, в зависимости от обстоятельств, дата констатации или дата предоставления товара получателю не учитываются.

5. Транспортер и получатель должны оказывать друг другу надлежащее содействие при выполнении всех необходимых обследований и проверок.

#### Статья 31

1. По всем спорам, возникающим по поводу перевозок, производимых с применением настоящей Конвенции, истец может обратиться, помимо компетентных судов участвующих в Конвенции стран, совместно указанных сторонами, к суду страны, на территории которой находятся:

а) обычное местожительство ответчика, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которых был заключен договор перевозки, или

б) место принятия груза к перевозке или указанное для сдачи его, и может обратиться лишь к этому суду.

2. Когда при возникновении какого-либо спора, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, дело находится в производстве в суде, компетентном в силу положений этого пункта, или когда по такому спору этим судом было вынесено решение, между одними и теми же сторонами не может быть возбуждено нового дела на одном и том же основании, за исключением тех случаев, когда решение суда, которому был передан первый иск, не может быть приведено в исполнение в стране, в которой предъявлен новый иск.

3. Когда по какому-либо спору, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, решение, вынесенное судом одной из стран, участвующих в Конвенции, подлежит исполнению в этой стране, решение это становится также подлежащим исполнению в любой из других участвующих в Конвенции стран немедленно по выполнении предписанных для этого формальностей в этой стране. Формальности эти не могут иметь предметом пересмотр дела в другой инстанции.

4. Постановления, содержащиеся в пункте 3 настоящей статьи, относятся к решениям, вынесенным в присутствии сторон, к решениям заочным и к примирительному судопроизводству, но не относятся ни к судебным решениям, имеющим лишь временную силу, ни к решениям, согласно которым проигравший дело должен оплатить не только судебные издержки, но и возместить ответчику убытки, причиненные полным или частичным неудовлетворением его исковой претензии.

5. Суд не вправе требовать с граждан стран, участвующих в Конвенции, местожительство которых или постоянное пребывание находится в одной из этих стран, внесения залога для обеспечения уплаты судебных издержек, связанных с предъявлением иска, касающегося перевозок, выполняемых с применением настоящей Конвенции.

#### Статья 32

1. Право вчинения иска, могущего быть предъявленным относительно перевозки, выполняемой с применением настоящей Конвенции, погашается давностью в один год. Однако в случае злоумышленного поступка или вины, которая согласно закону, применяемому разбирательным делом судом, приравнивается к злоумышленному поступку, предельный срок давности устанавливается в три года. Давность начинает течь:

- а) в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке, — со дня сдачи груза;
- б) в случае потери всего груза — с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока; или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня по принятии груза транспортером к перевозке;
- в) во всех прочих случаях — по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки.

День, указанный выше в качестве начального дня течения давности, не принимается в расчет при установлении срока ее.

2. Предъявление претензии в письменной форме приостанавливает течение давности до того дня, когда транспортёр в письменной форме отверг претензию с возвращением приложенных к ней документов. В случае частичного признания предъявленной претензии течение давности возобновляется в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения рекламации или ответа на нее, а также возвращения относящихся к делу документов, лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших претензий на том же основании не прерывает течения давности.

3. Под условием соблюдения постановлений, содержащихся в приведенном выше пункте 2, условия приостановки течения давности, равно как и условия перерыва течения давности, определяются законом, применяемым разбирающим дело судом.

4. Право предъявления иска, погашенное давностью, не может более быть осуществлено даже в форме встречного иска или возражения.

#### Статья 33

Договор перевозки может содержать статью, которой признается компетенция арбитражного трибунала, при условии, чтобы этой статьёй предусматривалось, что арбитражный трибунал должен применять постановления настоящей Конвенции.

#### Глава VI

### ПОСТАНОВЛЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗКИ, ПРОИЗВОДИМОЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО НЕСКОЛЬКИМИ ТРАНСПОРТЕРАМИ

#### Статья 34

Если перевозка, условия которой определяются одним единственным договором, выполняется последовательно несколькими дорожными транспортерами, каждый из них несет ответственность за всю перевозку, причем второй транспортер и каждый из следующих за ним становятся, в силу принятия ими груза и накладной, участниками договора перевозки на указанных в накладной условиях.

#### Статья 35

1. Транспортёр, принимающий груз от своего предшественника, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Он должен отметить свое имя и адрес на втором экземпляре накладной. В случае надобности, он делает на этом экземпляре, равно как и на выданной им расписке, оговорки, аналогичные предусмотренным в пункте 2 статьи 8.

2. Постановления, содержащиеся в статье 9, применяются к взаимоотношениям между транспортерами, последовательно производящими перевозку.

#### Статья 36

Поскольку дело не касается встречного иска или возражения, представленного при рассмотрении иска, основанного на том же договоре перевозки, всякий иск, касающийся ответственности за потерю груза, повреждение его или просрочку доставки, может быть предъявлен только к первому транспортеру, к последнему транспортеру, либо к транспортеру, выполняющему ту часть перевозки, при выполнении которой имел место факт, вызвавший потерю груза, его повреждение или просрочку доставки; иск может быть предъявлен одновременно против нескольких из этих транспортеров.

#### Статья 37

Транспортер, уплативший согласно постановлениям настоящей Конвенции возмещение за ущерб, имеет право выжигать с остальных участвовавших в перевозке транспортеров основную, подлежащую возмещению сумму, проценты на нее и издержки, связанные с перевозкой, согласно нижеследующим постановлениям:

- a) транспортер, по вине которого был причинен ущерб, должен один нести ответственность за убытки, оплачиваемые им самим или другим транспортером;
- b) если ущерб был причинен по вине двух или нескольких транспортеров, каждый из них должен уплатить сумму, пропорциональную доле лежащей на них ответственности; если же определение этой доли представляется невозможным, каждый транспортер несет ответственность пропорционально части причитающейся ему платы за перевозку;
- c) если нельзя установить, который из транспортеров несет ответственность за ущерб, причитающаяся в возмещение его сумма распределяется между всеми транспортерами в пропорции, указанной выше в пункте b).

#### Статья 38

В случае неплатежеспособности одного из транспортеров, причитающаяся с него и не уплаченная им часть возмещения, распределяется между всеми другими транспортерами пропорционально приходящемуся на долю каждого из них вознаграждению за перевозку.

#### Статья 39

1. Транспортер, к которому предъявлен один из указанных в статьях 37 и 38 исков о возмещении убытков, не имеет права оспаривать обоснованность платежа, произведенного предъявляющим к нему иск транспортером, когда размер возмещения за ущерб установлен

судом, если только он был надлежащим образом осведомлен о процессе и имел возможность принять в нем участие.

2. Транспортёр, желающий предъявить иск об убытках, может направить исковое прошение в компетентный суд страны, в которой находится постоянное местожительство одного из заинтересованных в деле транспортёров, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которого был заключен договор перевозки. Иск может быть возбужден против всех заинтересованных в деле транспортёров в одном и том же судебном установлении.

3. Постановления, содержащиеся в пункте 3 статьи 31, применяются к судебным решениям, внесенным по искам, упомянутым в статьях 37 и 38.

4. Положения статьи 32 действительны в отношении исков, предъявляемых одними транспортёрами к другим. Однако срок давности течет либо со дня вынесения окончательного судебного решения, которым определяется размер возмещения, подлежащего уплате согласно постановлению настоящей Конвенции, или же, при отсутствии такого решения, со дня фактической уплаты возмещения.

#### Статья 40

Транспортёры вправе установить по взаимному соглашению условия договора, отступающие от положений, содержащихся в статьях 37 и 38.

#### Глава VII

##### НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ УСЛОВИЙ ДОГОВОРА, ПРОТИВОРЕЧАЩИХ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

#### Статья 41

1. С оговоркой относительно положений статьи 40, признается не имеющим силы всякое условие в договоре, которым прямо или косвенно допускается отступление от постановлений настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других содержащихся в договоре условий.

2. В частности недействительным является всякое условие, в силу которого транспортёры неуступают права, предоставленные страхователю груза, или всякое аналогичное условие, а также всякое условие, которым перелгается бремя доказательства.

#### Глава VIII

##### ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ

#### Статья 42

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания или присоединения к ней для стран-членов Европейской Экономической Комиссии и стран, допущенных с правом советательного

голоса в соответствии с пунктом 8 круга ведения этой Комиссии.

2. Страны, могущие участвовать в некоторых работах Европейской Экономической Комиссии согласно статье 11 положения о ее круге ведения, могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции путем присоединения к ней по ее вступлении в силу.

3. Конвенция будет открыта для ее подписания до 31 августа 1956 г. включительно. После этой даты она будет открыта для присоединения к ней.

4. Настоящая Конвенция подлежит ратификации.

5. Ратификация Конвенции или присоединение к ней должны производиться путем передачи на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций надлежащего акта.

#### Статья 43

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после того, как пять указанных в пункте 1 статьи 42 стран передадут их акты о ратификации или присоединении.

2. В отношении каждой страны, которая ратифицирует настоящую Конвенцию и присоединится к ней после того, как пять стран передадут их акты о ратификации или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после передачи каждой из этих стран ратификационных грамот или актов о присоединении.

#### Статья 44

1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована любой Договаривающейся стороной путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцатимесячного срока после получения Генеральным Секретарем упомянутой выше нотификации.

#### Статья 45

Если, после вступления в силу настоящей Конвенции, число Договаривающихся сторон окажется, вследствие денонсации, менее пяти, настоящая Конвенция теряет силу со дня, когда станет действительной последняя из денонсаций.

#### Статья 46

1. Каждая страна может при передаче своей ратификационной грамоты или акта о присоединении или в любое время впоследствии заявить путем уведомления о том Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций, что настоящая Конвенция распространяется на все или часть территорий, за внешние сношения которых она является ответственной.

Конвенция начинает применяться на территории или на территориях, указанных в уведомлении по истечении девяноста дней после получения Генеральным Секретарем Объединенных Наций упомянутого уведомления или, если в тот день Конвенция еще не вступит в силу, после вступления ее в силу.

2. Каждая страна, сделавшая в соответствии с предыдущим пунктом заявление о применении настоящей Конвенции на территории, за внешние сношения которой она является ответственной, может в соответствии со статьей 44 денонсировать Конвенцию в отношении упомянутой территории.

#### Статья 47

Всякий спор между двумя или несколькими Договаривающимися сторонами относительно истолкования или применения настоящей Конвенции, который стороны не смогут разрешить путем переговоров или другим способом, может быть, по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся сторон, передан Международному Суду для разрешения им.

#### Статья 48

1. Каждая Договаривающаяся сторона может в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что она не считает себя связанной статьей 47 Конвенции. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны статьей 47 по отношению ко всем Договаривающимся сторонам, формулировавшим подобную оговорку.

2. Каждая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1, может в любой момент взять ее обратно путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

#### Статья 49

1. После трехлетнего действия настоящей Конвенции, любая Договаривающаяся сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, представить просьбу о созыве совещания с целью пересмотра настоящей Конвенции. Генеральный Секретарь сообщит об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созовет совещание для пересмотра Конвенции, если только в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии на созыв такого совещания.



2. Если совещание созывается в соответствии с предыдущим пунктом, Генеральный Секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и представляет им просьбу сообщить в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на совещании представится им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия совещания Генеральный Секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня совещания, а также текст этих предложений.

3. Генеральный Секретарь пригласит на любое созванное согласно настоящей статье совещание все страны, предусматриваемые пунктом 1 статьи 42, а также страны, ставшие Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 42.

#### Статья 50

Помимо нотификаций, упомянутых в статье 49, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций сообщает странам, указанным в пункте 1 статьи 42, а также странам, ставшим Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 42, -

- a) о ратификациях и присоединениях к Конвенции согласно статье 42;
- b) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 43;
- c) о денонсациях в силу статьи 44;
- d) об утрате настоящей Конвенцией силы в соответствии со статьей 45;
- e) о нотификациях, полученных в соответствии со статьей 46;
- f) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 48.

#### Статья 51

После 31 августа 1956 г. подлинник настоящей Конвенции будет сдан на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии каждой из стран, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 42.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

СОСТАВЛЕНО в Женеве в одном экземпляре девятнадцатого мая тысяча девятьсот пятьдесят шестого года на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

## ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

В момент подписания Конвенции о договоре международной дорожной перевозки нижеподписавшиеся, надлежащим образом уполномоченные, согласились внести нижеследующие заявления и пояснения:

1. Настоящая Конвенция не распространяется на перевозки, производимые между Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии и Ирландской Республикой.
2. К пункту 4 статьи первой

Нижеподписавшиеся обязуются договариваться о заключении конвенций о договоре перевозки обстановки и мебели при переездах и договоре комбинированной перевозки.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

СОСТАВЛЕНО в Женеве в одном экземпляре девятнадцатого мая тысяча девятьсот пятьдесят шестого года на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

ПРОТОКОЛ К КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ  
МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ  
ГРУЗОВ (КДПГ)

совершено в Женеве 5 июля 1978 года



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

9. Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 7, и перевод, указанный в пункте 8 настоящей статьи, следует производить таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства, по возможности, ту же реальную стоимость, что и та, которая выражена в расчетных единицах в пункте 3 настоящей статьи. При сдаче на хранение документа, указанного в пункте 3 Протокола к ЮДПГ, и при любом изменении применяемого ими метода исчисления, предусмотренного в пункте 7, или же суммы, полученной в результате пересчета, предусмотренного в пункте 8 настоящей статьи, государство сообщает Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций о таковом".

#### ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

##### Статья 3

1. Настоящий Протокол будет открыт для подписания для государств, которые подписали Конвенцию или присоединились к ней и которые либо являются членами Европейской экономической комиссии, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения этой Комиссии.
2. Настоящий Протокол будет открыт для присоединения к нему любого из упомянутых в пункте 1 настоящей статьи государств, которые являются Договаривающимися сторонами Конвенции.
3. Государства, которые могут участвовать в некоторых работах Европейской экономической комиссии согласно статье 11 положения о ее круге ведения и которые присоединились к Конвенции, могут стать Договаривающимися сторонами настоящего Протокола путем присоединения к нему по его вступлении в силу.
4. Протокол будет открыт для подписания в Женеве с 1 сентября 1978 года по 31 августа 1979 года включительно. После этой даты он будет открыт для присоединения к нему.
5. Настоящий Протокол подлежит ратификации после того, как заинтересованное государство ратифицирует Конвенцию или присоединится к ней.
6. Ратификация Протокола или присоединение к нему должны производиться путем передачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций надлежащего акта.
7. Любой документ о ратификации или присоединении, который сдан на хранение после вступления в силу поправки к настоящему Протоколу для всех Договаривающихся сторон или после завершения всех мер, необходимых для вступления в силу этой поправки для всех Договаривающихся сторон, рассматривается как относящийся к Протоколу с включенной в него поправкой.

##### Статья 4

1. Настоящий Протокол вступает в силу на девяностый день после того, как пять из указанных в пунктах 1 и 2 статьи 3 настоящего Протокола государств сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении.

### Статья 9

1. Каждая Договаривающаяся сторона может в момент подписания или ратификации настоящего Протокола или присоединения к нему заявить путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что она не считает себя связанной статьей 8 Протокола. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны статьей 8 в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такое заявление.
2. Заявление, упомянутое в пункте 1 настоящей статьи, в любой момент может быть взято обратно путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
3. Никакие другие оговорки к настоящему Протоколу не допускаются.

### Статья 10

1. После трехлетнего действия настоящего Протокола любая Договаривающаяся сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью пересмотра настоящего Протокола. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созывает конференцию для пересмотра Протокола, если в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии на созыв такого совещания.
2. Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, то Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. Не позже чем за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку для конференции, а также текст этих предложений.
3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пунктах 1 и 2 статьи 3, а также государства, ставшие Договаривающимися сторонами на основании пункта 3 статьи 3 настоящего Протокола.

### Статья 11

Помимо нотификаций, предусмотренных в статье 10, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пунктах 1 и 2 статьи 3, а также государствам, ставшим Договаривающимися сторонами на основании пункта 3 статьи 3:

- a) о ратификации и присоединении к Протоколу согласно статье 3;
- b) о дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии со статьей 4;
- c) о сообщениях, полученных согласно пункту 2 статьи 2;
- d) о денонсации в силу статьи 5;
- e) об утрате настоящим Протоколом силы в соответствии со статьей 6;



**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE  
INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

**EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES (AGR)  
DONE AT GENEVA ON 15 NOVEMBER 1975**

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE  
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

**ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)  
EN DATE, À GENÈVE, DU 15 NOVEMBRE 1975**

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)  
СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 15 НОЯБРЯ 1975 ГОДА**

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**





EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES (AGR)

THE CONTRACTING PARTIES,

CONSCIOUS of the need to facilitate and develop international road traffic in Europe,

CONSIDERING that in order to strengthen relations between European countries it is essential to lay down a co-ordinated plan for the construction and development of roads adjusted to the requirements of future international traffic,

HAVE AGREED as follows:

Definition and adoption of the international E-road network

Article 1

The Contracting Parties adopt the proposed road network hereinafter referred to as "the international E-road network" and described in annex I to this Agreement, as a co-ordinated plan for the construction and development of roads of international importance which they intend to undertake within the framework of their national programmes.

Article 2

The international E-road network consists of a grid system of reference roads having a general north-south and west-east orientation; it includes also intermediate roads located between the reference roads and branch, link and connecting roads.

Construction and development of roads of the international E-road network

Article 3

The roads of the international E-road network as referred to in article 1 of this Agreement shall be brought into conformity with the provisions of annex II to this Agreement.

Signing of the roads of the international E-road network

Article 4

1. The roads of the international E-road network shall be identified and signed by means of the road sign described in annex III to this Agreement.
2. All signs used to designate E roads, which are not in conformity with the provisions of this Agreement and its annexes shall be removed within three years from the date of entry into force of this Agreement for the State concerned, in accordance with article 6.
3. New road signs conforming to that described in annex III to this Agreement shall be placed on all roads of the international E-road network within four years from the date of entry into force of this Agreement for the State concerned, in accordance with article 6.
4. The provisions of this article shall not be subject to any limitations which may result from the national programmes referred to in article 1 of this Agreement.

Procedure for the signature of, and for becoming Party to, this Agreement

Article 5

1. This Agreement shall be open until 31 December 1976 for signature by States which 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. Those States may become Parties to this Agreement by
  - (a) signature not subject to ratification, acceptance or approval;
  - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
  - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument in good and due form with the Secretary-General of the United Nations.

Entry into  
force of this  
Agreement

Article 6

1. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of eight States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession provided that one or more roads of the international E-road network link, in a continuous manner, the territories of at least four of the States which have so signed or which have deposited such an instrument. If this condition is not fulfilled, the Agreement shall enter into force 90 days after the date either of the signature not subject to ratification, acceptance or approval or of the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whereby the said condition will be satisfied.
2. For each State which deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the commencement of the period of 90 days specified in paragraph 1 of this article, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of deposit of the said instrument.
3. Upon its entry into force, this Agreement shall terminate and replace in relations between the Contracting Parties the Declaration on the Construction of Main International Traffic Arteries signed at Geneva on 16 September 1950.

Procedures for  
amending the  
main text of  
this Agreement

Article 7

1. The main text of this Agreement may be amended by either of the procedures specified in this article.
2. (a) Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the main text of this Agreement shall be considered in the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe (ECE).  
(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting and if such a majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for acceptance.

(c) If the amendment is accepted by two-thirds of the Contracting Parties, the Secretary-General shall so notify all Contracting Parties and the amendment shall come into force twelve months after the date of such notification. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Parties except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

3. Upon the request of at least one-third of the Contracting Parties, a conference to which the States referred to in article 5 shall be invited, shall be convened by the Secretary-General. The procedure specified in sub paragraphs (a) and (b) of paragraph 2 of this article shall be applied in respect of any amendment submitted to the consideration of such a conference.

Procedure for  
amending  
annex I to  
this Agreement

#### Article 8

1. Annex I to this Agreement may be amended by the procedure specified in this article.

2. Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annex I to this Agreement shall be considered in the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe (ECE).

3. If adopted by the majority of those present and voting and if such majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned. The following shall be considered Contracting Parties directly concerned:

(a) in the case of a new, or the modification of an existing class-A international road, any Contracting Party whose territory is crossed by that road;

(b) in the case of a new, or the modification of an existing, class-B international road, any Contracting Party contiguous to the requesting country, whose territory is crossed by the class-A international road or roads with which the class-B international road, whether new or to be modified, is connected. Two Contracting Parties

having in their respective territories the terminal points of a sea link on the class-A international road or roads specified above shall also be considered contiguous for the purposes of this paragraph.

4. Any proposed amendments communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be accepted if within a period of six months following the date of its communication, none of the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned notify the Secretary-General of their objection to the amendment. 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 shall not be considered as having consented to the amendment to annex I to this Agreement, and the proposed amendment shall not be accepted, until such time as the said competent administration notifies the Secretary-General that it has obtained the required authorization or approval. If such notification is not made within a period of eighteen months following the date on which the proposed amendment was communicated to the said competent administration or if, within the period of six months specified above, the competent administration of a Contracting Party directly concerned expresses an objection to the proposed amendment, that amendment shall not be accepted.

5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting Parties and shall come into force for all the Contracting Parties three months after the date of its communication.

Procedure for  
amending  
annexes II and  
III to this  
Agreement

#### Article 9

1. Annexes II and III to this Agreement may be amended by the procedure specified in this article.
2. Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annexes II and III to this Agreement shall be considered in the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe (ECE).

3. If adopted by the majority of those present and voting, and if such majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of all Contracting Parties for acceptance.

4. Such amendment shall be accepted if during a period of six months from the date of notification, less than one-third of the competent administrations of the Contracting Parties notify the Secretary-General of their objection to the amendment.

5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties and shall come into force three months after the date of its communication.

#### Article 10

Each State shall, at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Agreement, inform the Secretary-General of the name and address of its administration to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated in conformity with articles 8 and 9 of this Agreement.

#### Article 11

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.

#### Article 12

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

#### Article 13

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

Notification of the address of the administration to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated

Denunciation and cessation of validity of this Agreement

Settlement of disputes

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.

Limits to the application of this Agreement

Article 14

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.

Declaration concerning article 13 of this Agreement

Article 15

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it does not consider itself bound by article 13 of this Agreement. Other Contracting Parties shall not be bound by article 13 with respect to any Contracting Party which has made such a declaration.

Notifications to Contracting Parties

Article 16

In addition to the declarations, notifications and communications provided for in articles 7, 8, 9 and 15 of this Agreement, the Secretary-General shall notify the Contracting Parties and the other States referred to in article 5 of the following:

- (a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article 5;
- (b) the dates of entry into force of this Agreement in accordance with article 6;

(c) the date of entry into force of amendments to this Agreement in accordance with article 7, paragraph 2 (c), article 8, paragraphs 4 and 5, and article 9;

(d) denunciations under article 11;

(e) the termination of this Agreement under article 12.

Article 17

After 31 December 1976 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 5 of this Agreement.

Deposit of the  
present  
Agreement with  
the Secretary-  
General



IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this fifteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-five, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

Annex I

INTERNATIONAL E-ROAD NETWORK

Explanatory notes

1. Reference roads and intermediate roads, called class-A roads, have two-digit numbers; branch, link and connecting roads, called class-B roads, have three-digit numbers.
2. North-south orientated reference roads have two-digit odd numbers terminating in the figure 5 and increasing from west to east. East-west orientated reference roads have two-digit even numbers terminating in the figure 0 and increasing from north to south. Intermediate roads have respectively two-digit odd and two-digit even numbers comprised within the numbers of the reference roads between which they are located. Class-B roads have three-digit numbers, the first digit being that of the nearest reference road to the north of the B-road concerned, and the second digit being that of the nearest reference road to the west of the B-road concerned; the third digit is a serial number.

## LIST OF ROADS

### A. Main roads

#### (1) West-east orientation

##### (a) Reference roads

- E 20 Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg ... Korsör - København ... Malmö - Ystad ... Tallin - Leningrad.
- E 30 Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard - Swansea - Cardiff - Newport - Bristol - London - Colchester - Ipswich - Felixstowe ... Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Świebodzin - Poznań - Łowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskva.
- E 40 Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Liège - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Gera - Karl-Marx-Stadt - Dresden - Görlitz - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Kraków - Przemyśl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov - Rostov na Donu.
- E 50 Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Feuchtungen - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Žilina - Prešov - Košice - Vysné Nemecké - Uzhgorod - Mukachevo.
- E 60 Brest - Nantes - Tours - Mulhouse - Basel - Olten - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj - Turda - Tirgu-Mures - Braşov - Ploieşti - Bucureşti - Urziceni - Slobozia - Hirşova - Constanţa.
- E 70 La Rochelle - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessándria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timisoara - Caransebeş - Turnu Severin - Craiova - Piteşti - Bucureşti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna.

- E 80 La Coruña - Santander - Bilbao - San Sebastián - Pau - Toulouse - Narbonne - Nîmes - Aix-en-Provence - Nice - Vintimiglia - Savona - Genova - La Spezia - Miglianico - Livorno - Grosseto - Roma - Pescara ... Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Pristina - Niš - Dimitrovgrad - Sofia - Plovdiv - Edirne - Babaeski - Silivri - Istanbul - Izmir - Adapazari - Bolu - Gerede - Ankara - Yozgat - Sivas - Erzurum - Mutu - Askale - Erzurum - Agri - Iran.
- E 90 Lisboa - Setúbal - Pegões - Elvas - Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérida - Barcelona ... Mazara del Vallo - Palermo - Messina ... Reggio di Calabria - Cantanzaro - Sibari - Crotone - Metaponto - Taranto - Brindisi ... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki - Alexandroupolis - Ipsula - Kesan ... Izmir - Aydin - Antalya - Tarsus - Adana - Kömürler - Gaziantep - Urfa - Mardin - Nusaybin - Cizre - Esendere - Iran.

(b) Intermediate roads

- E 12 Mo i Rana - Umeå ... Vaasa - Tampere - Helsinki.
- E 16 Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh.
- E 18 Craigavon - Belfast - Larne ... Stranraer - Gretna - Carlisle - Newcastle ... Stavanger - Kristiansand - Larvik - Drammen - Oslo - Trondheim - Karlstad - Örebro - Arboga - Enköping - Stockholm - Norrtälje - Kappelskär ... Åland ... Turku and Naantali - Helsinki - Vaalimaa - Leningrad.
- E 22 Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster - Immingham ... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Rostock - Stralsund - Sassnitz.
- E 24 Hamburg - Berlin.
- E 26 Berlin - Szczecin - Goleniow - Koszalin - Gdansk.
- E 28 Birmingham - Cambridge - Ipswich.
- E 32 Colchester - Harwich.
- E 36 Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Kamen - Bad Oeynhausen.
- E 38 Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica.

- E 42 Dunkerque - Lille - Mons - Chaleroi - Namur - Liège -  
St. Vith - Wittlich - Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main -  
Aschaffenburg - Würzburg.
- E 44 St. Briec - Caen - Rouen - Amiens - Charleville - Mézières -  
Luxembourg - Trier - Wittlich - Koblenz - Ransbach-Baumbach -  
Giessen.
- E 46 Rouen - Reims - Charleville - Mézières - Liège.
- E 48 Bayreuth - Marktredwitz - Cheb - Karlovy Vary - Praha.
- E 52 Paris - Nancy - Strasbourg - Appenweier - Karlsruhe -  
Stuttgart - Ulm - München - Braunau - Wels - Linz.
- E 54 Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut - Lindau -  
Memmingen - München - Rosenheim - Salzburg.
- E 56 Nürnberg - Regensburg - Deggendorf - Passau - Wels - Sattledt.
- E 62 Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève - Lausanne - Martigny -  
Sion - Simplon - Gravelona Toce - Milano - Tortona.
- E 64 Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Braşov.
- E 66 Torino - Milano - Brescia.
- E 68 Fortezza - St. Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt.  
Graz - Veszprém - Balatonaliga.
- E 72 Nice - Cuneo - Asti - Alessandria.
- E 74 Migliarino - Firenze.
- E 76 Bordeaux - Toulouse.
- E 78 Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano.
- E 82 Coimbra - Celorico da Beira - Salamanca - Valladolid - Burgos.
- E 86 Krystalopigi - Florina - Vevi - Yefira - Thessaloniki.
- E 88 Kesan - Tekirdag - Silivri.
- E 92 Rion - Egion.
- E 94 Corinthos - Athinai.

(2) North-south orientation

(a) Reference roads

- E 05 Greenock - Glasgow - Gretna - Carlisle - Penrith - Preston - Warrington - Birmingham - Newbury - Southampton ...  
Le Havre - Paris - Orléans - Tours - Poitiers - Bordeaux - San Sebastián - Burgos - Madrid - Córdoba - Sevilla - Cádiz - Algeciras.
- E 15 Inverness - Perth - Edinburgh - Newcastle - Scotch-Corner - Doncaster - London - Folkestone - Dover ... Calais - Paris - Lyon - Orange - Narbonne - Gerona - Barcelona - Tarragona - Castellón de la Plana - Valencia - Alicante - Murcia - Algeciras.
- E 25 Amsterdam - Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St. Avold - Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont-Blanc - Aosta - Torino - Alessandria - Tortona - Genova.
- E 35 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Oberhausen - Köln - Ransbach-Baumbach - Frankfurt am Main - Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg - Basel - Olten - Luzern - Altdorf - S. Gottardo - Bellinzona - Lugano - Chiasso - Como - Milano - Piacenza - Parma - Modena - Firenze - Arezzo - Roma.
- E 45 Vollen - Mol i Rana - Stjørdalshalsen - Trondheim - Dombas - Otta - Hamar - Eidsvoll - Oslo - Moss - Svinesund - Uddevalla - Göteborg - Halmstad - Hälsingborg ... Helsingør - København - Kjøge - Vordingborg - Rødby ... Puttgarden ... Hamburg - Walsrode - Hannover - Northeim - Göttingen - Kassel - Bad Hersfeld - Fulda - Würzburg - Nürnberg - München - Rosenheim - Wörgl - Innsbruck - Brenner-Pass/Passo del Brennero - Fortezza - Bolzano - Trento - Verona - Modena - Bologna - Cesena - Perugia - Roma - Napoli - Salerno - Sicignano - Cesena - Villa S. Giovanni ... Messina - Catania - Siracusa - Gela.
- E 55 Tornio - Haparanda - Luleå - Umeå - Sundsvall - Gävle - Uppsala - Stockholm - Södertälje - Norrköping - Linköping - Jönköping - Hälsingborg - Malmö - Trelleborg ... Sassnitz - Stralsund - Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Čižovec - Teplice - Praha - Tábor - České Budějovice - Dolní Dvčristé - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanova - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Bari - Brindisi ... Iguumenitsa - Preveza - Messolongi - Rion - Patrai - Pyrgos - Kalamai.

- E 65 Ystad - ... Swinoujscie - Wolin - Goleniów - Szczecin - Świebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železný Brod - Turnov - Mladá - Boleslav - Praha - Jihlava - Brno - Brechlav - Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Czorna - Szombathely - Körmend - Rédics - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković - Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Bijelo Polje - Scopje - Kicevo - Ohrid - Bitolj - Niki - Vevi - Kozani - Lárissa - Domokos - Lamia - Brallos - Itea ... Egion - Korintos - Tripolos - Gythion.
- E 75 Tromsø - Nordkjosbotn - Skibotn - Helligskogen - Kilpisjärvi - Tornio - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdańsk - Elbląg - Ostróda - Mława - Warszawa - Radom - Kraków - Trstená - Ružomberok - Banská - Bystrica - Zvolen - Saly - Budapest - Szeged - Beograd - Niš - Kumanovo - Skopje - Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Lárissa - Almyros - Lamia - Athinai - Chania - Iraklion - Agios Nikolaos - Sitia.
- E 85 Čerņovoy - Siret - Suceava - Roman - Bačau - Mărășești - Buzau - Urziceni - București - Giurgiu - Ruse - Bjala - Velico Tirnovo - Stara Zagora - Haskovo - Podkova - Komotini.
- E 95 Leningrad - Moskva - Oryol - Kharkov - Simferopol - Alushta - Yalta.

(b) Intermediate roads

- E 01 Larne - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ... La Coruña - Pontevedra - Porto - Albergaria a Velha - Coimbra - Vila Franca de Xira - Lisboa - Setúal - Portimão - Faro - Huelva - Seville.
- E 03 Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle.
- E 07 Orléans - Limoges - Toulouse - Zaragoza.
- E 13 Doncaster - Sheffield - Nottingham - Leicester - Northampton - London.
- E 17 Antwerpen - Gent - Kortrijk - Cambrai - Reims - Beaune.
- E 19 Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Breda - Antwerpen - Bruxelles - Mons - Valenciennes - Paris.
- E 21 Metz - Nancy - Dijon - Genève - Chambéry - Grenoble - Valence - Marseille.
- E 23 Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe - Lausanne.

- E 27 Dortmund - Köln - Prüm - Luxembour - Saarbrücken - Sarreguemines - (E 25 Strasbourg).
- E 29 Belfort - Bern - Martigny - Grand-Saint-Bernard - Aosta.
- E 31 Parma - La Spezia.
- E 33 Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Goch - Krefeld - Köln - Koblenz - Bingen - Ludwigshafen.
- E 37 Stockholm - Södertälje - Örebro - Mariestad - Göteborg ... Frederikshavn - Alborg - Århus - Vejle - Kolding - Krusa - Flensburg - Schleswig - Neumünster - Hamburg - Bremen - Osnabrück - Dortmund - Olpe - Giessen.
- E 39 Giessen - Frankfurt am Main - Darmstadt.
- E 41 Würzburg - Heilbronn - Stuttgart - Donaueschingen - Schaffhausen - Winterthur - Zürich - Altdorf.
- E 43 Würzburg - Feuchtwangen - Ulm - Memmingen - Lindau - Bregenz - St. Margrethen - Buchs - Chur - S. Bernardino - Bellinzona.
- E 47 Magdeburg - Halle - Leipzig - Karl-Marx-Stadt - Boží Dar - Karlovy Vary - Plzeň - České Budějovice - Třeboň - Halámky - Wien.
- E 49 Orehovec - Nykøbing - Gedser ... Rostock.
- E 51 Berlin - Leipzig - Gera - Hof - Bayreuth - Nürnberg.
- E 53 Plzeň<sup>V</sup> - Bayer - Eisenstein - Deggendorf - München.
- E 57 Sattledt - Liezen - St. Michael - Graz - Maribor - Ljubljana.
- E 59 Praha - Jihlava - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb - Karlovac - Bihac<sup>V</sup> - Donji Lapac - Knin - Split.
- E 63 Klagenfurt - Loibl-Pass - Ljubljana - Trieste - Rijeka.
- E 67 Warszawa - Żowiesz - Wrocław - Kłodzko - Běloves - Náchod - Hradec Králové - Praha.
- E 69 Warszawa - Piotrków - Katowice - Český Těšín - Žilina - Trenčín - Piešťany - Bratislava - Wiener Neustadt.
- E 71 Košice<sup>V</sup> - Miskolc - Budapest - Balatonaliga - Nagykanizsa - Zagreb.



- E 73 Budapest - Szekszárd - Mohács - Osijek - Djakovo - Sarak - Zenica - Mostar - Metković.
- E 77 Püspökladány - Nyíregyháza.
- E 79 Oradea - Beius - Deva - Petrosani - Tirgu Jiu - Craiova - Calafat ... Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad - Serai - Thessaloniki.
- E 81 Halmeu - Satu Mare - Zalău - Cluj - Turda - Sebeş - Sibiu - Piteşti.
- E 83 Bjala - Pleven - Jablanica - Botevgrad - Sofia.
- E 87 Tulcea - Constanţa - Varna - Burgas - Mičurin - Malco'Tyrnovo - Kirklareli - Babaeski.
- E 89 Trabzon - Gümüşane - Aşkale - Mutu - Tunceli - Elâzığ - Malatya - Maras - Kocmürler - Iskenderun - Antakya - Syrian border.
- E 93 Orel - Kiev - Odessa.

B. Branch, link and connecting roads

- E 130 Vejle - Middelfart.
- E 135 Haugesund - Haukeli - Kongsberg - Drammen.
- E 136 Bergen - Gudvangen ... Laerdalsfyrri - Fagernes - Eznefoss - Oslo.
- E 137 Alessund - Andalsnes - Dombas.
- E 140 Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall.
- E 160 Turku - Tampere - Jyväskylä - Kuopio.
- E 200 Cork - Portlaoise.
- E 230 Amsterdam - Amersfoort.
- E 231 Amersfoort - Groningen.
- E 232 Oldenzall - Bremen.

- E 233 Bremerhaven - Bremen - Walsrode.
- E 250 Stralsund - Neubrandenburg - Berlin.
- E 267 Gdańsk - Świecie - Poznań - Wrocław.
- E 269 Świecie - Łódź - Piotrków.
- E 312 Breda - Gorinchem - Utrecht.
- E 313 Antwerpen - Liège.
- E 314 Hasselt - Heerlen - Aachen.
- E 330 Unna - Soest - Kassel - Herleshausen.
- E 410 Bruxelles - Namur - Arlon.
- E 420 Aachen - St. Vith - Luxembourg.
- E 440 Karlovy Vary - Teplice - Turnov - Hradec Králové -  
Olomouc - Žilina.
- E 460 Brno - Olomouc - Český Těšín<sup>VV</sup> - Kraków.
- E 461 Hradec Králové - Brno - Wien.
- E 470 Mukačevo<sup>V</sup> - Lvov.
- E 530 Offenburg - Donaueschingen.
- E 532 München - Garmisch - Partenkirchen - Mittenwald -  
Seefeld - Innsbruck.
- E 550 České Budějovice<sup>V</sup> - Jihlava.
- E 562 Bratislava - Zvolen - Košice<sup>V</sup>.
- E 571 Cluj - Dej - Bistrița - Suceava.
- E 572 Bacău<sup>V</sup> - Brașov - Pitești.
- E 573 Nyiregyháza - Tchop - Užgorod<sup>V</sup>.
- E 580 Mărășești<sup>V</sup> - Tecuci - Albița - Leucheni - Kishinev - Odessa.
- E 650 Altenmarkt - Liezen.

- E 651 Villach - Podkoren - Naklo.
- E 660 Subotica - Sombor - Osijek.
- E 661 Balatonkeresztúr - Nagyatád - Barcs - Virovitica - Okučani<sup>V</sup> - Banja Luka - Jajce - Donji Vakuf - Zenica.
- E 671 Timișoara - Arad - Oradea.
- E 717 Torino - Savona.
- E 751 Rijeka - Pula - Koper.
- E 752 Turnu Severin - Negotin - Zaječar - Niš<sup>V</sup> - Pristina - Prizren - (Albania) - Petrovac.
- E 760 Beograd - Caçak - Nova Varos - Bijelo Polje.
- E 761 Bihać<sup>V</sup> - Jajce - Donji Vakuf - Zenica - Sarajevo - Titovo Užice<sup>V</sup> - Caçak - Kraljevo - Kruševac - Pojate - Paraćin<sup>V</sup> - Zaječar.
- E 762 Sarajevo - Titograd - Albanian Border.
- E 771 Jablanica - Velico Tirnovo - Choumen.
- E 772 Popovica - Stara Zagora - Burgas.
- E 800 Albergaria a Velha - Celorico da Beira.
- E 801 Vila Franca de Xira - Pegoes.
- E 804 Salamanca - Badajoz - Sevilla.
- E 805 Bilbao - Logroño - Zaragoza.
- E 841 Avellino - Salerno.
- E 842 Napoli - Avellino - Benevento - Canosa.
- E 843 Bari - Taranto.
- E 844 Spezzano - Albanese - Sibari.
- E 846 Cosenza - Crotone.

- E 847 Sicignano - Potenza - Metaponto.
- E 848 S. Eufemia - Catanzaro.
- E 850 Ohrid - Albanian Border.
- E 851 Joannina - Albanian Border.
- E 870 Sofia - Kjustendil - Kumanovo.
- E 880 Izmir - Ankara.
- E 881 Ankara - Adana.
- E 901 Jaén - Granada - Málaga.
- E 902 Madrid - Valencia.
- E 931 Mazara del Vallo - Gela.
- E 950 Joannina - Trikala - Larissa - Volos.
- E 951 Lania - Karpenissi - Amfilochia.
- E 952 Tripolis - Megalopolis - Tsakona.
- E 957 Joannina - Arta - Agrinion - Messologi.
- E 980 Cizre - Iraq.

Annex II

CONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL  
TRAFFIC ARTERIES SHOULD CONFORM

SUMMARY

- I. GENERAL
- II. CATEGORIES OF INTERNATIONAL ROADS
  - II.1. All-purpose roads
  - II.2. Motorways
  - II.3. Express roads
- III. STANDARDS FOR SECTIONS BETWEEN JUNCTIONS
  - III.1. Cross-section
    - III.1.1. Carriageways
    - III.1.2. Shoulders and central reserve
    - III.1.3. Special paths
  - III.2. Horizontal and vertical alignment
    - III.2.1. Homogeneity and co-ordination of horizontal and vertical alignment
    - III.2.2. Geometric characteristics
  - III.3. Traffic flows
- IV. STANDARDS FOR INTERSECTIONS
  - IV.1. Definitions
  - IV.2. Intersections on all-purpose roads
    - IV.2.1. Level junctions
    - IV.2.2. Grade-separated junctions

- IV.3. Interchanges
  - IV.3.1. Definitions
  - IV.3.2. Flow on the carriageways of interchanges
  - IV.3.3. Principles for the alignment of interchanges
  - IV.3.4. Geometric characteristics of interchanges
- IV.4. Railway intersections
- V. STRUCTURES
  - V.1. Alignment and cross-sections
  - V.2. Overhead clearance
- VI. SAFETY EQUIPMENT
  - VI.1. Lighting
  - VI.2. Anti-glare devices
  - VI.3. Safety barriers
- VII. LANDSCAPING
- VIII. ANCILLARY SERVICES
  - VIII.1. Installations at frontiers
  - VIII.2. Miscellaneous installations
  - VIII.3. First-aid posts
  - VIII.4. Telecommunications

## CONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES SHOULD CONFORM

### I. GENERAL

I.1. The fundamental characteristics of the construction or improvement of the main international traffic arteries, hereafter designated "international roads", are dealt with in the following provisions, which are based on modern concepts of road construction technology. They do not apply in built-up areas. The latter shall be by-passed if they constitute a hindrance or a danger.

I.2. The values of the characteristics indicated below are the absolute minima or maxima. They shall be increased or diminished respectively when this is possible without extra cost or when justified economically.

I.3. All the provisions of this annex shall be taken into account in the light of a comparison of the costs and the benefits realized and in particular of safety considerations. For vehicular traffic the assessment shall be made for the various possibilities, according to the different assumptions made, in particular with regard to the design speed\* and taking into account the estimated volume of traffic, its composition and the annual distribution of hourly flows.

I.4. The protection of the environment shall be taken into account in the surveying and construction of a new international road.

### II. CATEGORIES OF INTERNATIONAL ROADS

International roads are classified into one of the following categories:

#### II.1. All-purpose roads

Category I. Roads with two lanes (single carriageway)

Category II. Roads with more than two lanes (one or several carriageways)

---

\* The design speed is that which, in a scheme for the improvement or construction of a road, is chosen to determine the minimum geometric characteristics permitting isolated vehicles to travel at this speed in safety.

## II.2. Motorways

"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 sign-posted as a motorway.

## II.3. Express Roads

Roads reserved for automobile traffic, accessible only from interchanges or controlled junctions and on which, in particular, stopping and parking are prohibited.

## III. STANDARDS FOR SECTIONS BETWEEN JUNCTIONS

### III.1. Cross-section

The formation of international roads shall comprise, in addition to the carriageway or carriageways, verges and possibly a central reserve and special paths for pedestrians and cyclists. Such special paths shall not be permitted within the formation of motorways. They shall not be permitted along an express road unless they are separated from it by a sufficiently wide space.

Trams and railways are excluded from the carriageways of all-purpose roads and from within the formation of motorways and express roads.\*

#### III.1.1. Carriageways

##### III.1.1.1. Width

The traffic lanes on the carriageways shall have, on a straight alignment, a minimum width of 3.50 m.

---

\* This provision shall not apply to motorways which have been specially designed to allow the installation of a railway.



In curves of radius less than 200 m, extra width shall be provided to ensure that the largest authorized vehicles can travel at normal speeds without hindrance.

For design speeds equal to or greater than 100 km/h the longitudinal edge markings shall not be included in the above width.

However, the width of a supplementary lane for slow vehicles on a gradient can be reduced to 3 m.

### III.1.1.2. Crossfall

In straight alignment, the cross-section of the carriageway shall consist of one or two planes with a cross-fall between 2 and 3 per cent.

In curves, the maximum superelevation shall be 7 per cent. The minimum radius without modification of the cross-section of the straight alignment is given (in metres) in the following table as a function of the design speed (in km/h):

Design speed	140	120	100	80	60
all-purpose roads	-	1,800	1,300	800	450
motorways and express roads	3,900	2,800	2,000	1,300	-

### III.1.2. Shoulders and central reserve

III.1.2.1. The recommended minimum width of the shoulder shall be 3.25 m for all-purpose and express roads and 3.75 m for motorways.

III.1.2.2. The shoulders of motorways and express roads shall include on the right side of the carriageway a continuous stopping strip, paved or stabilized, with a minimum width of 2.50 m to permit stopping in an emergency.

Such a strip is recommended for all-purpose roads. If it is not provided or if it does not have a width of 2.50 m, laybys shall be provided at intervals.

If need be, draw-ins for buses shall also be provided outside the carriageways.

In all cases, surfaced or stabilized lateral strips, 1 m in width, shall be provided on the shoulder along the carriageway. For safety reasons, wider strips, free of all obstacles, shall be provided along motorways and express roads.

III.1.2.3. Where a central reserve is provided, its recommended minimum width shall be 4 m between motorway carriageways. It is recommended that this width shall be increased particularly on curves, if visibility so requires.

It is recommended that the central reserve shall include at the edge of the carriageways marginal guidance and safety strips, paved or stabilized, with a minimum width of 1 m.

### III.1.3. Special paths

On the verge of all-purpose roads, where motor traffic reaches at least 2,000 vehicles per day, special paths reserved for pedestrians, cyclists or similar traffic shall be provided whenever their number reaches 200 units per peak half-hour in one direction or 1,000 units per day in one direction.

Cycle tracks shall normally be one-way and shall have a minimum width of 2.20 m.

A separating strip with a minimum width of 1 m shall be provided between the carriageway and the special paths.

### III.2. Horizontal and vertical alignment

#### III.2.1. Homogeneity and co-ordination of horizontal and vertical alignment

International roads shall present homogeneous characteristics over sufficiently long sections. Changes in characteristics shall be made at points where they are normally obvious to a driver (such as passage through a built-up area or a change in topography). If this is not possible, they shall be introduced progressively.

The horizontal and vertical alignment shall be co-ordinated in such a way that the road appears to the driver without undue discontinuities of alignment, permits him to anticipate his manoeuvres and to see clearly the critical points, in particular junctions and entrances and exits of interchanges.

#### III.2.2. Geometric characteristics

III.2.2.1. The paving of international roads shall everywhere have an even surface. The difference in level per 3 m run shall not exceed 4 mm.

III.2.2.2. The principal geometric characteristics of international roads are summarized in the following table: they are based on a coefficient of longitudinal friction (locked wheels, smooth tyres) of 0.4 at 50 km/h; they shall be regarded as minimum values to be observed.

Design speed (in km/h)		140	120	100	80	60
Gradient (% not to be exceeded)		4	5	6	7	8
Minimum radii in convex vertical curves (in metres)*	One-way carriageway	27,000	12,000	6,000	3,000	1,500
	Two-way carriageway	-	-	10,000	4,500	1,600
Minimum radii in plane corresponding to maximum superelevation		1,000	650	450	240	120

The design speed of 120 km/h shall be chosen only if the carriageways are separated and if most of the intersections are designed as interchanges (see IV below). The design speed of 140 km/h is applicable only to motorways.

Concave curves shall be such that, for a given design speed, the vertical acceleration shall not exceed  $0.25 \text{ m/sec}^2$ .

The values for horizontal curves are the minima corresponding to a superelevation of 7 per cent. They are sufficient for the stability of the vehicle and comfort of the driver under average conditions.

The gradient resulting from longitudinal slope and superelevation shall not exceed 10 per cent.

III.2.2.3. The circular and straight sections of the horizontal alignment shall be joined by curves with a progressive curvature.

III.2.2.4. The horizontal and vertical visibility provided shall be such as to give the same degree of safety, taking any gradients into account.

The minimum visibility distances necessary for overtaking on two-way carriageways are given in the following table:

---

\* The convex vertical curves shown in the table correspond to transition curves with terminal slopes sensibly equal but in opposite directions. A difference in slopes is sufficient to limit visibility.

design speed (in km/h)	100	80	60
minimum overtaking visibility distance (in metres)	400	325	250

These visibility distances shall be provided on as great a percentage of the length of the road and, as uniformly distributed, as possible.

III.2.2.5. When the visibility is insufficient, doubling of the carriageway is recommended at summits and in curves on all-purpose roads with two and three traffic lanes.

### III.3. Traffic flows

Roads of the various categories shall permit normally, i.e. with a quality or level of service judged necessary for international roads, and in conformity with the standards laid down in III.2, the flows\* indicated in column 1 of the following table expressed in passenger car units (pcu.) per hour.\*\*

Category of road	1 Normal flow pcu/hrs	2 Maximum admissible flow pcu/hrs	Remarks
Category I	900	1,500	both ways
Category II			
3-lane	1,500	2,000	both ways
4-lane	1,500	2,000	one way
for each additional lane	750	1,000	one way
Motorways and express roads			
with 2 x 2 lanes	2,000	3,000	one way
for each additional lane	1,200	1,500	one way

\* A passenger car unit corresponds to a private car. For other vehicles a pcu equivalent shall be applied.

\*\* Outside urban areas.

For a given category of road, it is recommended that the flows indicated in column 1 shall not be exceeded during more than 50 hours per year, unless there is no economic justification for a supplementary lane or improvement to a higher category.

When the flow exceeds the values in column 2 during more than 50 hours per year, it is recommended that consideration be given to the construction of an additional lane or improvement to a higher category taking into account construction and environmental costs.

These values imply a continuous flow on condition:

- (i) that level junctions are not too numerous and do not create too many traffic incidents;
- (ii) that for two and three-lane roads, the overtaking visibility distances are provided over the whole of the route.

Three-lane roads are not recommended when the normal flow, indicated in column 1 of the above table, is exceeded.

For four-lane roads, when the peak flow in the heavier direction exceeds 1,500 cars per hour during more than 50 hours per year, separate one-way carriageways are recommended for safety.

#### IV. STANDARDS FOR INTERSECTIONS\*

##### IV.1. Definitions

International roads, where they meet each other, or where they meet other roads or other ways of communication, form "intersections".

The different arrangements for road intersections are as follows:

##### Intersections of all-purpose roads

- level junctions in which the branches are situated on the same level or grade;
- grade-separated junctions or junctions on separate levels in which at least one of the branches crosses one or several other branches at a different level.

---

\* This text is drafted on the assumption that traffic drives on the right.

Intersections between motorways or express roads and roads of the same category

A Interchanges in which the joinings do not involve any cuts in traffic flows.

Intersections between motorways and all-purpose roads

B Interchanges not involving any traffic cuts on the motorway carriageway.

Intersections between express roads and all-purpose roads

For major intersections:

B Interchanges not involving any traffic cuts on the carriageway(s) of the express road.

For intersections of secondary importance for which an interchange is not economically justified:

Level or grade-separated junctions possibly controlled by light signals.

IV.2. Intersections on all-purpose roads

IV.2.1. Level junctions

IV.2.1.1. Level junctions shall be avoided on international roads whenever this measure is economically justified.

IV.2.1.2. Level junctions comprising more than four branches shall be simplified by grouping certain traffic streams according to their volume.

IV.2.1.3. Roundabouts and light signals shall be used only if other arrangements avoiding weaving flows and cuts are not economically justified.

IV.2.1.4. At the approaches to a junction, visibility of the junction shall be provided over a sufficient distance to ensure that drivers have enough time to take the decisions imposed by the type of control and the traffic conditions of the moment. This visibility is improved if carriageways, especially those on which drivers must give way, slope slightly down towards the junction.

IV.2.1.5. The international road shall have priority over other roads. The priority between international roads shall be fixed according to the relative volumes of traffic.

IV.2.1.6. Through traffic on the priority international road shall not be slowed down. For this purpose, waiting zones of sufficient length shall be provided between the two lines of traffic, for vehicles about to turn left.

IV.2.1.7. Acceleration and deceleration lanes shall be provided at the entrance to and exit from the carriageway of the priority international road at important junctions where they are economically justified.

IV.2.1.8. The junction shall include, on the non-priority carriageways, directional islands to channel the traffic streams. The directional islands shall satisfy the following criteria:

- (a) the geometry of the set of traffic lanes shall be as simple as possible, so as to be immediately comprehensible to drivers;
- (b) non-priority traffic streams shall be slowed down, and the diversion of the corresponding lanes shall be adapted to the volume of traffic they carry;
- (c) intersecting lanes shall intersect one another as nearly at right angles as possible;
- (d) the points of intersection shall be spaced (and not merged) in such a way that drivers can reach them separately via intermediate waiting zones;
- (e) the most direct path shall be reserved for pedestrians;
- (f) if cycle paths exist, cyclists shall be diverted from the junction proper in such a way that they cross the vehicle lanes as nearly at right angles as possible;
- (g) directional islands shall be bordered by a slightly raised kerb in white material. When economically justified, they shall be lit at night. If not lit, the kerbs shall be reflectorized.

#### IV.2.2. Grade-separated junctions

When the necessary improvement has been shown to be economically justified, certain important traffic streams shall be separated to eliminate traffic cuts with other streams using the same junction.

The horizontal and vertical alignments of the slip roads shall conform to the principles and standards of the interchanges which are applicable to them (see IV.3.).

Slip roads which are not grade-separated shall at their intersections form junctions corresponding to the conditions set forth above (see IV.2.1.).

#### IV.3. Interchanges

##### IV.3.1. Definitions

The carriageways of interchanges are classed as principal carriageways and slip roads joining the principal carriageways.

The principal carriageways are those which carry the largest volumes of traffic (allowing, where appropriate for their hourly variation), and for which no significant reduction in design speed shall be tolerated.

##### IV.3.2. Flow on the carriageways of interchanges

The carriageways of an A interchange shall be one-way. In a B interchange, certain slip roads may be two-way for part of their length; however, the entries to or exits from a motorway or express road shall always be one-way.

##### IV.3.3. Principles for the alignment of interchanges

The alignment of interchanges shall satisfy the following principles:

###### IV.3.3.1. Principle A. - Type of interchange

In the choice of a type of interchange and of its principal carriageways and slip roads due account shall be taken of the absolute and relative volume of the traffic streams which pass through it.

###### IV.3.3.2. Principle B. - Divergence of traffic streams

When a carriageway divides into two other carriageways, the separation of the two traffic streams shall be effected in such a way as not to entail any significant reduction in the speeds of vehicles.

To this end the driver shall have time to place himself in the lane most favourable for the direction he wishes to take, and shall have sufficient visibility of the point of divergence. In an A interchange, a carriageway which divides into



two others shall be widened before the separation, and shall comprise a number of lanes equal to the total number of lanes on the two carriageways over a distance which will allow the streams to separate before the point of divergence. The widening shall preferably be made to the right.

The less important traffic stream shall be required to leave by the right-hand carriageway in order to reduce the number of vehicles slowing down whilst changing lanes. If the speed of this stream has to be reduced, a deceleration lane shall be provided. This right-hand carriageway shall, if possible, be raised progressively with respect to the principal carriageway to facilitate possible deceleration and provide better visibility of the point of divergence.

In a B interchange the exit carriageway leaving the motorway or express road carriageway shall diverge towards the right and include a deceleration lane.

#### IV.3.3.3. Principle C. - Convergence of traffic streams

When two carriageways converge to form one single carriageway, the integration of the two traffic streams shall be effected in safe conditions and shall not entail any significant reduction in the speeds of vehicles.

To this end:

- (a) the drivers in the less important traffic stream shall merge from the right into the more important traffic stream;
- (b) the driver who has to merge shall have good visibility of the other carriageway before and beyond the point of convergence.

The merging manoeuvre, where appropriate via an acceleration lane, shall not entail any appreciable reduction in the speed of the principal stream. Visibility is improved and the merging manoeuvre simplified if the carriageway carrying the merging stream slopes slightly down towards the other carriageway.

- (c) It is desirable also to ensure good visibility from the principal carriageway on to the other carriageway;
- (d) when two principal carriageways converge to form one single carriageway, and if there is a reduction in the total number of traffic lanes, this reduction shall be made at a sufficient distance from the point of convergence.

In a B interchange, the entry carriageway on to a motorway or express road carriageway shall converge from the right and include an acceleration lane.

#### IV.3.3.4. Principle D. - Weaving sections

Weaving sections shall be avoided on principal carriageways. A weaving section shall be tolerated on them only if the volumes of vehicles weaving are low; if possible at least one supplementary lane shall be provided on the right of the principal carriageway.

In all cases, the geometric characteristics of the weaving section and of the carriageways before and beyond it shall be such that the speeds of the weaving vehicles do not differ greatly from one another, and they shall not entail too great a reduction in the speeds at which traffic can move on these carriageways.

#### IV.3.3.5. Principle E. - Points of divergence and convergence

Within the limits of an interchange, each principal carriageway shall include only one point of divergence and one point of convergence.

In every case where there are several points of divergence or convergence on the same carriageway, measures shall be taken to ensure ease of manoeuvre and there shall be separate signs for the successive points of divergence or convergence.

#### IV.3.4. Geometric characteristics of interchanges

##### IV.3.4.1. Design speed for principal carriageways

The principal carriageways of an interchange shall be conceived with a design speed as close as possible to that of the carriageways into which they lead beyond the interchange, and in every case at least equal to three-quarters of it. In B interchanges, however, no reduction in the design speed shall be tolerated on the motorway carriageways or on the carriageways of express roads.

##### IV.3.4.2. Radius of slip roads

On a level section, the minimum radius of the inner edge of the carriageway shall be 50 m. This value corresponds theoretically to a level carriageway with the maximum permissible superelevation.

In all cases, curves of small radius shall be joined progressively by transition curves (with a continuous variation of curvature), of sufficient length to permit the driver to adapt his speed easily.

#### IV.3.4.3. Width of slip roads

It shall be possible to overtake a stationary vehicle at any point. On slip roads of a certain length, it is desirable also to provide for the possibility of overtaking a moving vehicle.

To this end:

- single-lane carriageways shall have a total width of at least 6 m, including the stabilized shoulder not normally used by traffic.

two-lane carriageways shall have a width of at least 7 m. The stabilized shoulder is optional in this case. These carriageways shall be reduced to single-lane carriageways near the point of entry on to (or exit from) a principal carriageway, if the total number of lanes on the principal carriageway is not increased after the point of entry (or reduced after the point of exit).

#### IV.3.4.4. Weaving sections

It is recommended that weaving sections shall have a minimum length of  $0.2 Q$  (in metres),  $Q$  being the total weaving traffic in pcu/hr. The number of lanes necessary on this hypothesis is calculated by multiplying the smaller weaving flow by a factor of 3.

If, exceptionally, a weaving section cannot be avoided on a principal carriageway, its length shall be  $Q$  metres with a minimum of 500 m.

The interchange shall be so designed that, within its limits, the total weaving traffic is less than 2,000 pcu/hr.

#### IV.3.4.5. Length of acceleration lanes

It is recommended that access carriageways shall have an acceleration lane proper followed by a lane of variable width known as a taper.

When the motorway or express road carriageway and the acceleration lane are on the level and in straight alignment, the total length of the acceleration lane shall be 300 m minimum, and that of the acceleration lane proper 200 m minimum.

If the horizontal and vertical alignment are different, the length of the acceleration lanes shall be modified accordingly.

#### IV.3.4.6. Length of deceleration lanes

Deceleration lanes shall consist of a lane of variable width known as a taper, followed by the deceleration lane proper, of constant width, which may be parallel and adjacent to the motorway carriageway or independent of it.

The taper shall permit the driver to move gradually out of the principal stream without any appreciable reduction in his speed. The length of the taper is determined by assuming that the time needed to execute this manoeuvre without difficulty is about 3.5 seconds. The length of the deceleration lane proper is determined by assuming that the rate of deceleration of vehicles is not greater than  $1.5 \text{ m/sec}^2$ .

#### IV.4. Railway intersections

Intersections of railways with international roads shall be separate-level intersections.

### V. STRUCTURES

#### V.1. Alignment and cross-sections

Except in special cases (mountainous regions, particularly difficult terrain, etc.), no restriction on the characteristics of the carriageway and, if appropriate, of cycle-tracks or footpaths shall be allowed over or under structures. In particular the lateral stopping strip referred to in III.1.2. shall be maintained on motorways and express roads.

#### V.2. Overhead clearance

The minimum overhead clearance shall be 4.5 m.

## VI. SAFETY EQUIPMENT

### VI.1. Lighting

Sections, junctions and interchanges on international roads shall be provided with lighting whenever the volume of night traffic economically justifies the provision and operation of lighting systems. Such lighting shall be uniform and sufficient to enable motorized traffic to travel without driving-lights.

### VI.2. Anti-glare devices

When the volume of night traffic justifies it, plantations or screens shall be provided on the central reserve of motorways and express roads and, if necessary, on their shoulders if the driving-lights of vehicles travelling in the opposite direction on the other carriageway or on another road running alongside the international road, create visual discomfort on the latter.

### VI.3. Safety barriers

Safety barriers shall be provided to avoid collisions with obstacles situated on the shoulders or the central reserve, provided however that the risk and the consequences of a collision with the barriers are less than those of collision with the obstacles which they protect.

Barriers may not be necessary for the protection of road sign or lamp posts if these are so designed as to reduce the effects of impact by a vehicle.

It is recommended that the safety barriers shall be sited at the maximum distance from the edge of the carriageway compatible with the presence of vehicles or exterior obstacles.

On motorways and express roads, safety barriers shall be provided in particular:

(a) On the central reserve when it is less than 6 m wide, if the daily volume reaches 20,000 with 2 x 2 lanes or 30,000 with 2 x 3 lanes, or when it is less than 4.50 m wide whatever the volume.

(b) On the shoulders:

(i) When fixed and rigid obstacles such as bridge abutments and piers, retaining walls, gantry supports, a continuous line of lamp posts etc. are situated less than 3.50 m from the edge of the carriageway;

(ii) On embankments when their height or the slope of the banks presents an obvious danger;

(iii) On sections bordered by a water course, a road or a railway less than 10 m from the edge of the carriageway.

(c) On structures, particularly when barriers exist on both sides of the structure.

## VII. LANDSCAPING

VII.1. The co-ordination of the horizontal and vertical alignment shall be studied (III.2.1.) not only from the point of view of safety but also from that of the harmonious integration of the alignment with the surrounding land.

VII.2. All the elements of the landscape shall, together with the road signs, contribute to the comfort of the driver and the safety of traffic. It is desirable, in particular, to create good visual guidance by plantations of bushes in harmony with the natural species and to establish, in monotonous flat country, screens of foliage to measure the depth of the field of vision.

VII.3. Plantations of bushes shall also be provided to protect users against glare, wind and snowdrifts and, where appropriate, to provide persons occupying premises alongside the road with protection from noise and air pollution.

VII.4. For safety and aesthetic reasons roadside advertising hoardings shall be prohibited on international roads.

## VIII. ANCILLARY SERVICES

### VIII.1. Installations at frontiers

Adequate road facilities and, in particular, parking areas, shall be provided at frontiers for the accommodation and clearance of normal traffic. Commercial and tourist traffic shall be separated, and combined frontier posts shall be established.

### VIII.2. Miscellaneous installations

Motorways and possibly express roads shall be provided with service and parking areas off the carriageways and regularly spaced.

Service areas shall include filling stations, parking areas, toilets, first-aid posts and also possibly restaurants and motels.

Parking areas are merely to allow vehicles to stop and are not normally provided with all the facilities mentioned above.

Service and parking areas provided on motorways shall be accessible only from the motorway.\* They shall be connected to the latter by entry and exit lanes conforming to criteria similar to those which are applicable for a B interchange.

In less developed areas filling stations and, where necessary, garages, workshops and accommodation for rest and meals shall be provided in the proximity of an international road.

#### VIII.3. First-aid posts

First-aid posts shall be provided along international roads to supplement local facilities where necessary. They shall be equipped in accordance with the recommendations of the Standing International Commission on Highway First-Aid and of the League of Red Cross Societies.

#### VIII.4. Telecommunications

International roads shall be equipped at regular intervals with emergency telephone or other posts to enable calls to be made to the first-aid post from a position of safety. Their operation shall be simple, easy for users to understand and preferably explained by symbols or ideograms. Arrows placed sufficiently close together shall indicate the location of the nearest post.

---

\* However, an access from the ordinary road network may be provided for use by tradesmen and service personnel.

Annex III

IDENTIFICATION AND SIGNING OF E-ROADS

1. The sign to be used for identifying and signing E-roads is rectangular in shape.
2. This sign consists of the letter E, generally followed by the number in Arabic numerals attributed to the route.
3. It has a green ground with white inscription; it may be affixed to or combined with other signs.
4. Its size should be such that it can be easily identified and understood by drivers of vehicles travelling at speed.
5. The sign to be used for identifying and signing E-roads does not preclude the use of a sign for identifying roads on a national basis.







ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

СОЗНАВАЯ необходимость облегчения и развития в Европе международного дорожного движения,

ПОЛАГАЯ, что для обеспечения и развития связей между европейскими странами необходим координированный план постройки и реконструкции дорог, удовлетворяющих требованиям международного движения в будущем,

ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Договаривающиеся Стороны принимают план автодорожной сети, называемой ниже Международной сетью "Е", описание которой приведено в приложении I к настоящему Соглашению в качестве координированного плана постройки и реконструкции дорог, имеющих международное значение, который они намерены выполнять в рамках своих внутригосударственных программ.

Статья 2

Международная сеть "Е" представляет собой сетку основных дорог общим направлением север-юг и запад-восток; она включает также промежуточные дороги, расположенные между основными дорогами, равно как ответвления и соединительные дороги.

Статья 3

Дороги международной сети "Е", упоминаемой в статье 1 настоящего Соглашения, должны быть приведены в соответствие с положениями приложения II к настоящему Соглашению.

Определение  
и принятие  
плана между-  
народной  
сети "Е"

Постройка и ре-  
конструкция до-  
рог междунаро-  
дной сети "Е"

Обозначение  
дорог междуна-  
родной сети "Е"

#### Статья 4

1. Дороги международной сети "Е" должны идентифицироваться и обозначаться дорожным знаком, описание которого приводится в приложении III к настоящему Соглашению.
2. Все используемые для обозначения дорог "Е" дорожные знаки, не соответствующие положениям настоящего Соглашения и приложения к нему, должны быть сняты в течение трех лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения в отношении данного государства в соответствии с положениями статьи 6.
3. Новые дорожные знаки, соответствующие знаку, описанному в приложении III к настоящему Соглашению, должны быть установлены на всех дорогах международной сети дорог "Е" в течение четырех лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения в отношении данного государства в соответствии с положениями статьи 6.
4. Положения настоящей статьи не подпадают под ограничения, которые могут быть обусловлены внутригосударственными программами, упомянутыми в статье 1 настоящего Соглашения.

#### Статья 5

Процедура под-  
писания насто-  
ящего Соглаше-  
ния и процеду-  
ра, необходи-  
мая для того,  
чтобы стать  
стороной насто-  
ящего Соглаше-  
ния

1. Настоящее Соглашение открыто для подписания до 31 декабря 1976 г. Государствами, 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 этой Комиссии.
2. Эти Государства могут стать сторонами настоящего Соглашения путем:
  - а) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;
  - б) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении, за которым следует ратификация, принятие или утверждение; или
  - в) присоединения.

3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляется путем передачи на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций документа, составленного в должной форме.

#### Статья 6

1. Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней с того дня, в который правительства восьми Государств либо подпишут его без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдадут на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении при условии, что одна или несколько дорог международной сети "Е" непрерывно соединяют территории по крайней мере четырех Государств, подписавших таким образом или сдавших на хранение подобный документ. При невыполнении этого условия Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня либо подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, при наличии которого это условие будет выполнено.

2. В отношении каждого Государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после даты, начиная с которой исчисляется срок 90 дней, указанный в пункте 1 настоящей статьи, Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение этого документа.

3. С момента вступления в силу настоящего Соглашения им отменяется и заменяется в отношениях между Договаривающимися Сторонами Декларация о постройке международных автомагистралей, подписанная в Женеве 16 сентября 1950 года.

#### Статья 7

1. В основной текст настоящего Соглашения могут вноситься поправки в соответствии с любой из процедур, указанных в настоящей статье.

Вступление в силу настоящего Соглашения

Процедура внесения поправок в основной текст настоящего Соглашения

2. а) По просьбе какой-либо Договаривающейся Стороны любое ее предложение о внесении поправки в основной текст настоящего Соглашения рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК).

б) В случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство в две трети представленных и участвующих в голосовании Договаривающихся Сторон, Генеральный Секретарь направляет поправку всем Договаривающимся Сторонам для ее принятия.

с) В случае принятия поправки большинством в две трети Договаривающихся Сторон Генеральный Секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся Стороны, и поправка вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня такого уведомления. Поправка вступает в силу в отношении всех Договаривающихся Сторон, за исключением тех, которые перед вступлением ее в силу заявили о том, что они не принимают эту поправку.

3. По просьбе по крайней мере одной трети Договаривающихся Сторон Генеральный Секретарь созывает конференцию, на которую приглашаются Государства, указанные в статье 5 настоящего Соглашения. Процедура, описанная в подпунктах а) и б) пункта 2 настоящей статьи, применяется в отношении любой поправки, представленной на рассмотрение такой конференции.

Процедура внесения поправок в приложение I к настоящему Соглашению

#### Статья 8

1. В приложение I 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 поправки в приложение I к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК).

3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство представленных и участвующих в голосовании Договаривавшихся Сторон, Генеральный Секретарь направляет поправку компетентным администрациям непосредственно заинтересованных Договаривавшихся Сторон. Непосредственно заинтересованными Договаривавшимися Сторонами считаются:

а) в случае включения новой или изменения существующей международной дороги класса А - каждая Договаривавшаяся Сторона, по территории которой проходит данная дорога;

б) в случае включения новой или изменения существующей международной дороги класса В - каждая Договаривавшаяся Сторона, граничащая со страной, подавшей заявку, по территории которой проходит(ят) международная(ые) дорога(и) класса А, с которой(ыми) соединена новая или подлежащая изменению международная дорога класса В. В соответствии с настоящим пунктом, граничащими считаются также две Договаривавшиеся Стороны, на территории которых находятся конечные пункты морского маршрута, предусмотренного трассой упомянутой(ых) выше международной(ых) дороги(-) класса А.

4. Любая предложенная поправка, сообщение о которой разослано в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, принимается, если в течение шестимесячного срока со дня этого сообщения ни одна из компетентных администраций непосредственно заинтересованных Договаривавшихся Сторон не уведомляет Генерального Секретаря о том, что она возражает против этой поправки. Если администрация какой-либо Договаривавшейся Стороны заявит, что, согласно ее национальному законодательству, ее согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, согласие упомянутой администрации на внесение изменений в приложение I к настоящему Соглашению считается данным и предложенная поправка считается принятой лишь тогда, когда указанная администрация заявит Генеральному

Секретаря, что требуемое разрешение или полномочие получено. Если это заявление не будет сделано в течение восемнадцатимесячного срока со времени препровождения предложенной поправки указанной компетентной администрации или если в течение указанного выше шестимесячного срока компетентная администрация непосредственно заинтересованной Договаривавшейся Стороны представит возражение против предлагаемой поправки, поправка не будет принята.

5. Генеральный Секретарь уведомляет все Договаривавшиеся Стороны о любой принятой поправке, и она вступает в силу для всех Договаривавшихся Сторон через три месяца со дня этого уведомления.

Процедура внесения поправок в приложения II и III к настоящему Соглашению

#### Статья 9

1. В приложения II и III к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. По просьбе какой-либо Договаривавшейся Стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложения II и III к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК).

3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство представленных и участвующих в голосовании Договаривавшихся Сторон, Генеральный Секретарь направляет поправку компетентным администрациям всех Договаривавшихся Сторон для ее принятия.

4. Поправка принимается, если в течение периода шести месяцев со дня нотификации менее одной трети компетентных администраций Договаривавшихся Сторон уведомляют Генерального Секретаря о своем возражении против поправки.

5. Генеральный Секретарь уведомляет все Договаривавшиеся Стороны о принятии поправки, и она вступает в силу через три месяца со дня такого уведомления.



Сообщение адреса администрации, которой должны направляться предложения о внесении поправок в приложения к настоящему Соглашению

Денонсация Соглашения и прекращение его действия

Урегулирование споров

#### Статья 10

Каждое Государство в момент подписания, ратификации, принятия или утверждения настоящего Соглашения или присоединения к нему сообщает Генеральному Секретарю название и адрес своей администрации, которой должны направляться, в соответствии с положениями статей 8 и 9 настоящего Соглашения, предложения о внесении поправок к настоящему Соглашению.

#### Статья 11

Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем письменной нотификации, адресованной Генеральному Секретарю. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

#### Статья 12

Настоящее Соглашение теряет силу, если число Договаривающихся Сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее восьми.

#### Статья 13

1. Всякий спор между двумя или более Договаривавшимися Сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, который спорящие Стороны не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается на арбитраж по заявлению одной из Договаривавшихся Сторон, между которыми возник спор, и передается, соответственно, одному или нескольким арбитрам, избранным по общему согласию спорящих Сторон. Если в течение трех месяцев со дня представления просьбы о рассмотрении дела в арбитраже спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора арбитра, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

2. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи, имеет обязательную силу для спорящих Договаривающихся Сторон.

Ограничения в применении настоящего Соглашения

#### Статья 14

Никакое положение настоящего Соглашения 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.

Заявление относительно статьи 13 настоящего Соглашения

#### Статья 15

Каждое Государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 13 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся Стороны не являются связанными положениями статьи 13 в отношении любой Договаривающейся Стороны, сделавшей такое заявление.

Сообщения Договаривающимся Сторонам

#### Статья 16

Помимо заявлений, нотификаций и уведомлений, предусмотренных в статьях 7, 8, 9 и 15 настоящего Соглашения, Генеральный Секретарь сообщает Договаривающимся Сторонам и другим Государствам, указанным в статье 5:

- а) о подписаниях, ратификациях, принятиях, утверждениях и присоединениях в соответствии со статьей 5;
- б) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 6;
- в) о дате вступления в силу поправок к настоящему Соглашению в соответствии с пунктом 2 в) статьи 7, пунктами 4 и 5 статьи 8 и статьей 9;

- d) о денонсации в соответствии со статьей 11;
- e) о прекращении настоящего Соглашения в соответствии со статьей 12.

Сдача настоящего Соглашения на хранение Генеральному Секретарю

Статья 17

После 31 декабря 1976 года подлинник настоящего Соглашения сдается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем Государствам, указанным в статье 5 настоящего Соглашения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Женеве в одном экземпляре пятнадцатого ноября тысяча девятьсот семьдесят пятого года на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

## Приложение I

### МЕЖДУНАРОДНАЯ СЕТЬ "Е"

#### Пояснения

1. Основные и промежуточные дороги, называемые дорогами класса А, имеют двузначные номера; ответвления и соединительные дороги, называемые дорогами класса В, имеют трехзначные номера.
2. Основные дороги северо-южной ориентации имеют двузначные нечетные номера, оканчивающиеся цифрой 5 и возрастающие с запада на восток. Основные дороги восточно-западной ориентации имеют двузначные четные номера, оканчивающиеся цифрой 0 и возрастающие с севера на юг. Промежуточные дороги имеют соответственно двузначные нечетные и двузначные четные номера, заключенные между номерами тех основных дорог, между которыми они расположены. Дороги класса В имеют трехзначные номера, причем первая цифра совпадает с номером ближайшей основной дороги, расположенной к северу от данной дороги В, а вторая цифра совпадает с номером ближайшей основной дороги, расположенной к западу от упомянутой дороги В; третья цифра представляет собой порядковый номер.

## ПЕРЕЧЕНЬ ДОРОГ

### А. Главные дороги

#### 1) Направление запад-восток

##### а) Основные дороги

- Е 20 Шаннон - Лимерик - Порт-Лейше - Дублин ...  
Ливерпуль - Манчестер - Брайфорд - Лидс - Гудль ...  
Эсбьерг - Коллинг - Миддelfарт - Нюборг ...  
Корсер - Копенгаген ... Мальме - Истад ... - Таллин - Ленинград.
- Е 30 Корк - Уотерфорд - Уэкфорд - Рослэр ...  
Фингард - Суонси - Кардиф - Ньюпорт - Бристоль -  
Лондон - Колчестр - Ипсуич - Феликстоу ...  
Хук-ван-Холланд - Гаага - Гюда - Утрехт -  
Амерсфорт - Ольденцаль - Оснабрюк - Бад-Ойенхаузен -  
Ганновер - Брауншвейг - Магдебург - Берлин - Свободзин -  
Познань - Лович - Варшава - Брест - Минск - Смоленск - Москва.
- Е 40 Кале - Остенде - Гент - Брюссель - Льеж - Ахен - Кельн -  
Ольпе - Гисен - Бад Херсфельд - Херлесхаузен - Эйзенах -  
Эрфурт - Гера - Карл-Маркс-штадт - Дрезден, - Герлиц -  
Легница - Вроцлав - Ополе - Гливице - Краков - Пшемьсль -  
Львов - Ровно - Житомир - Киев - Харьков - Ростов-на-Дону.
- 4 50 Брест - Ренн - Ле-Ман - Париж - Реймс - Мец - Саарбрюккен -  
Мангейм - Хейльбронн - Фейхтванген - Бюрнберг - Розвадов -  
Пльзень - Прага - Йиглава - Брно - Жилина - Прешов - Кошице -  
Вишне Неметке - Ужгород - Мукачево.
- Е 60 Брест - Намт - Тур - Мюлуз - Базель - Ольтен - Цюрих -  
Винтертур - Санкт-Галлен - Санкт-Маргаретен - Лаутерах -  
Фельдкирх - Имст - Инсбрук - Вергель - Зальцбург - Линц -  
Вена - Нижельсдорф - Мосонадьяровар - Дьер - Будапешт -  
Пешекладани - Орадя - Клуж - Турда - Тыргу-Муреш - Брашов -  
Плоешти - Бухарест - Урзичени - Слобозия - Хырсово - Констанца.
- Е 70 Ла-Рошель - Лион - Шамбери - Сюз - Турин - Александрия -  
Тортонна - Брешиа - Верона - Местре (Венеция) - Пальманова -  
Триест - Любляна - Загреб - Дьяково - Белград - Вршац -  
Тиргшоара - Карансебеш - Турну Северин - Крайова - Питешти -  
Бухарест - Джурджу - Русе - Разград - Шумен - Варна.

- Е 80 Ла-Корунья - Сантандер - Бильбао - Сан-Себастьян -  
 По - Тулуза - Нарбонн - Ним - Экс-ан-Прованс - Ницца -  
 Вентимилья - Савона - Генуя - Специя - Мильярино -  
 Ливорно - Гроссето - Рим - Пескара ... Дубровник -  
 Петровац - Титоград - Приштина - Ниш - Димитровград -  
 София - Пловдив - Эдирне - Бабаэски - Силиври - Стамбул -  
 Измир - Адапазары - Боду - Герече - Анкара - Йозгат -  
 Сивас - Эрзинджан - Муту - Анкале - Эрзурум - Агры - Иран.
- Е 90 Лиссабон - Сетубал - Пегуени - Эльва - Бадахос - Мадрид -  
 Сарагоса - Лерида - Барселона ... Мадзара-дель-Валло -  
 Палермо - Мессина ... Реджо-ди-Калабрия - Катандзаро -  
 Сибари - Кротоне - Метапonto - Таранто - Бриндизи ...  
 Игуменита - Янина - Козани - Салоникки - Александруполис -  
 Ипсала - Кешан - Измир - Айдын - Анталья - Тарсус -  
 Адава - Кемюрлер - Газмантеп - Урфа - Мардин - Нусайбин -  
 Джизре - Эзендер - Иран.

в) Промежуточные дороги

- Е 12 Мо и Рана - Умео ... Васа - Тампере - Хельсинки.
- Е 16 Лондондерри - Белфаст ... Глазго - Эдинбург.
- Е 18 Крейвагон - Белфаст - Ларн ... Странгар - Гретна -  
 Карлайл - Ньюкасл ... Ставангер - Кристиансанн -  
 Ларвик - Драммен - Осло - Эрве - Карлстад - Эребру -  
 Арбуга - Энчешинг - Стокгольм - Нортелье - Кашельскер -  
 Атанд ... Турку и Наантали - Хельсинки - Ваалимаа -  
 Ленинград.
- Е 22 Холихед - Честер - Уоррингтон - Манчестер - Лидс -  
 Донкастер - Импингем ... Амстердам - Гронинген -  
 Ольденбург - Бремен - Гамбург - Любек - Росток -  
 Стральзунд - Засниц.
- Е 24 Гамбург - Берлин.
- Е 26 Берлин - Штетин - Голенов - Копалин - Гданьск.
- Е 28 Бирмингем - Кембридж - Ипсуич.
- Е 32 Колчестр - Гарвич.
- Е 36 Антверпен - Эйндховен - Венло - Оберхаузен - Камен -  
 Бад Ойенхаузен.
- Е 38 Берлин - Ляббенау - Котбус - Легница.

- Е 42 Дюнкерк - Лилль - Монс - Шарлеруа - Намюр - Льеж - Сен-Вит - Витлих - Бинген - Висбаден - Франкфурт-на-Майне - Ашаффенбург - Вюрцбург.
- Е 44 Сен-Брие - Кан - Руан - Амьен - Шарлевиль - Мезьер - Люксембург - Трир - Витлих - Кобленц - Рансбах-Баумбах - Гиссен.
- Е 46 Руан - Реймс - Шарлевиль - Мезьер - Льеж.
- Е 48 Байрейт - Марктредвиц - Хеб - Карловы Вары - Прага.
- Е 52 Париж - Нанси - Страсбург - Ашпенвейер - Карлсруэ - Штутгарт - Ульм - Мюнхен - Брауншвайг - Вельс - Линц.
- Е 54 Париж - Комон - Мюлуз - Базель - Вальдсхут - Линдау - Мемминген - Мюнхен - Розенгейм - Зальцбург.
- Е 56 Нюрнберг - Регенсбург - Деггендорф - Пассау - Вельс - Заттледт.
- Е 62 Нант - Пуатье - Макон - Женева - Лозанна - Мартињи - Сьон - Симплон - Гравеллона Точе - Милан - Тортонна.
- Е 64 Сегед - Арад - Дева - Сибю - Брашов.
- Е 66 Турин - Милан - Брешиа.
- Е 68 Фортецца - Сан-Кандидо - Шпитталь - Филлах - Клагенфурт - Грац - Веспрем - Балатоналига.
- Е 72 Бицца - Кунео - Асти - Александрия.
- Е 74 Мильярино - Флоренция.
- Е 76 Бордо - Тулуза.
- Е 78 Гроссето - Арешо - Сансеполькро - Фано.
- Е 82 Коимбра - Селорико да Бейра - Саламанка - Вальядолид - Бургос.
- Е 86 Кристаллополижи - Флорина - Вери - Ефира - Салоникки.
- Е 88 Кешан - Текирдаг - Силеври.
- Е 92 Рион - Эжон.
- Е 94 Коринф - Афины.



2) Направление север-юг

а) Основные дороги

- Е 05 Гриннок - Глазго - Гретна - Карлайл - Пенрит - Престон - Уоррингтон - Бирмингем - Ньюбери - Саутгемптон ... Гавр - Париж - Орлеан - Тур - Пуатье - Бордо - Сан-Себастьян - Бургос - Мадрид - Кордова - Севилья - Кадис - Альхесирас.
- Е 15 Инвернесс - Перт - Эдинбург - Ньюкасл - Скотч-Корнер - Донкастер - Лондон - Фолкстон - Дувр ... Кале - Париж - Лион - Оранж - Нарбонн - Жерона - Барселона - Таррагона - Кастильон-де-ла-Плана - Валенсия - Аликанте - Мурсия - Альхесирас.
- Е 25 Амстердам - Утрехт - Хертогенбос - Эйндховен - Мвастрихт - Льеж - Бастонь - Арлон - Люксембург - Мед - Сент-Авольд - Страсбург - Милуз - Базель - Ольтен - Берн - Лозанна - Женева - Мон-Блан - Аоста - Турин - Алессандрия - Тортона - Генуя.
- Е 35 Хук вая Холланд - Роттердам - Гауда - Утрехт - Арнем - Эмерих - Оберхаузен - Кельн - Рансбах-Баумбах - Франкфурт-на-Майне - Гейдельберг - Карлсруэ - Оффенбург - Базель - Ольтен - Люцерн - Альтдорф - Сен-Готард - Беллинцона - Лугано - Кьяссо - Комо - Милан - Пьяченца - Парма - Модена - Флоренция - Арешо - Рим.
- Е 45 Воллан - Мо и Рана - Схьердальхальсен - Тронхейм - Домбос - Отта - Хамар - Эйдсволд - Осло - Мосс - Свинезунд - Уддевалла - Гетеборг - Хальмстад - Хельсингборг ... Хельсингер - Копенгаген - Кеге - Вордингборг - Редби ... Путгарден ... Гамбург - Вальсроде - Ганновер - Нортгейм - Геттинген - Кассель - Бал-Херсфельд - Фульда - Вюрцбург - Эрриберг - Мюнхен - Розенгейм - Вергль - Инсбрук - пер. Бреннер - Фортецца - Больцано - Тренто - Верона - Модена - Болонья - Чезена - Перуджа - Рим - Неаполь - Салерно - Сицилияно - Козенца - Вилла-Сан-Джованни (Реджо-ди-Калабрия) ... Мессина - Катания - Сиракузы - Джела.
- Е 55 Торнио - Халпаранда - Лулео - Умео - Сундсвалль - Евле - Упсала - Стокгольм - Седертелье - Норчепинг - Линчепинг - Йенчепинг - Хельсингборг - Мальме - Треллеборг ... Засниц - Штральзунд - Росток - Берлин - Ляббенау - Дрезден - Циноед (Цитвальд) - Теплице - Прага - Табор - Ческе Будеевице - Доляни Дворкиште - Линц - Зальцбург - Филлах - Тарвизио - Удине - Пальманова - Местре (Венеция) - Равенна - Чезена - Римини - Фано - Анкона - Пескара - Каноса - Бари - Бриндизи ... Ингуменца - Превеза - Месолонгион - Рион - Патры - Пиргос - Каламе.

- Е 65 Истад - ... Свиноуйсьце - Волин - Голленов - Шешин - Свободзин -  
Еленя-Гура - Харрахов - Железны Брод - Турнов - Млада - Болеслав -  
Прага - Лиглава - Брно - Бржецлав - Братислава - Райка -  
Мопонмадьаровар - Чорна - Сомбатхей - Керменд - Редич - Загреб -  
Карловац - Риєка - Сплит - Меткович - Дубровник - Петровац -  
Титоград - Бьело Поле - Скопье - Кичево - Охрид - Битола - Битки -  
Веви - Козани - Лариса - Домокос - Ламия - Браллос - Игея ...  
Эйон - Коринф - Триполис - Итион.
- Е 75 Тромсе - Нордхосботн - Шиботн - Хеллигскуген - Киллхисьярви -  
Торнио - Оулу - Ювяскюля - Лахти - Хельсинки ... Гданьск -  
Зльблонг - Оструда - Млава - Варшава - Радом - Краков - Трестена -  
Ружомберок - Банска Быстрица - Зволен - Шаги - Будапешт - Сегед -  
Белград - Вит - Куманово - Скопье - Гевгелия - Эвзони - Салоники -  
Лариса - Алмирос - Ламия - Афины - Ханья - Ираклион - Анос -  
Николаос - Сития.
- Е 85 Черновцы - Сирет - Сучава - Роман - Бакэу - Мэрэшести - Бузэу -  
Урзичени - Бухарест - Джурджу - Русе - Бяла - Велико Тырново -  
Стара Загора - Хасково - Подкова - Комотини.
- Е 95 Ленинград - Москва - Орел - Харьков - Симферополь - Алушта -  
Ялта.

в) Промежуточные дороги

- Е 01 Ларн - Белфаст - Дублин - Уэксфорд - Рослар ... Ла Корунья -  
Понтеверда - Порту - Албергария-а-Велья - Коимбра - Вила Франка  
ди Шира - Лиссабон - Сетубал - Портуман - Фаро - Уэльва -  
Севилья.
- Е 03 Шербур - Ренн - Вант - Ла Рошель.
- Е 07 Орлеан - Лимож - Тулуза - Сарагоса.
- Е 13 Донкастер - Шеффилд - Ноттингем - Лестер - Нортгемптон - Лондон.
- Е 17 Антверпен - Гент - Кортрейк - Камбре - Реймс - Бон.
- Е 19 Амстердам - Гаага - Роттердам - Бреда - Антверпен - Брюссель -  
Монс - Валансьен - Париж.
- Е 21 Мец - Нанси - Дижон - Женева - Шамбери - Гренобль - Валанс -  
Марсель.
- Е 23 Мец - Нанси - Безансон - Валлорб - Лозанна.

- Е 27 Дортмунд - Кельн - Пюмм - Люксембург - Саарбрюккен - Саргемин -  
(Е 25 Страсбург).
- Е 29 Бельфор - Берн - Мартиньи - Гран-Сен-Бернар - Аоста.
- Е 31 Парма - Специя.
- Е 33 Роттердам - Горинкхем - Неймеген - Гох - Крефельд - Кельн -  
Кобленц - Бинген - Людвигсхафен.
- Е 37 Стокгольм - Седертелье - Эребру - Мариестад - Гетеборг ...  
Фредериксхавн - Ольборг - Орхус - Вайле - Коллинг - Крусо -  
Фленсбург - Шлезвиг - Неймюнстер - Гамбург - Бремен - Оснабрюк -  
Дортмунд - Ольпе - Гисен.
- Е 39 Гисен - Франкфурт-на-Майне - Дармштадт.
- Е 41 Вюрцбург - Хейльбронн - Штутгарт - Донауэшинген - Шафхаузен -  
Винтертур - Цюрих - Альтдорф.
- Е 43 Вюрцбург - Фейхтванген - Ульм - Меммигем - Линдау - Брегенц -  
Санкт-Маргаретен - Букс - Кур - Сан-Бернардино - Беллинзона.
- Е 47 Магдебург - Галле - Лейпциг - Карл-Маркс-штадт - Божи Дар -  
Карловы Вары - Пльзень - Ческе Будеевице - Тршебонь - Галамки -  
Вена.
- Е 49 Ореховед - Нюкебинг - Гесер ... Росток.
- Е 51 Берлин - Лейпциг - Гера - Хоф - Байрейт - Нюрнберг.
- Е 53 Пльзень - Байер - Эйзенштейн - Деггендорф - Мюнхен.
- Е 57 Саттледт - Лицен - Санкт-Михазль - Грац - Марибор - Любляна.
- Е 59 Прага - Йиглава - Вена - Грац - Шпильфельд - Марибор - Загреб -  
Карловац - Бишач - Доњи-Лапац - Книн - Сплит.
- Е 63 Клагенфурт - Лойбляталъ - Любляна - Триест - Риека.
- Е 67 Варшава - Лович - Вроцлав - Клодзко - Беловене - Наход -  
Градец-Кралове - Прага.
- Е 69 Варшава - Петркув - Катовице - Чески-Тешин - Жилина - Тренчин -  
Пьештяни - Братислава - Вилнер-Нейштадт.

- Е 71 Кошице - Мишкольц - Будапешт - Балагоналига - Надьканиза - Загреб.
- Е 73 Будапешт - Сексард - Мохач - Осзек - Дяково - Самак - Зеница - Мостар - Меткович.
- Е 77 Прошекладань - Ньиредьхаза.
- Е 79 Ораля - Беш - Дева - Петропени - Тыргу-Жиу - Крайова - Калафат ... Видин - Враца - Ботевград - София - Благоевград - Сера - Салонки.
- Е 81 Халмеу - Сату-Маре - Залзу - Клуж - Турда - Себеш - Сибиу - Питешти.
- Е 83 Бяла - Плевен - Яблоница - Ботевград - София.
- Е 87 Тулча - Констанца - Варна - Бургас - Мичурин - Малко-Търново - Кырларели - Бабаески.
- Е 89 Трабзон - Гьмюшане - Ашкале - Муту - Тунсели - Элязыг - Малатя - Мараш - Кемюрлер - Искандерон - Антакья - граница Сирии.
- Е 93 Орел - Киев - Одесса.

В. Ответвления и соединительные дороги

- Е 130 Вайле - Миддельфарт.
- Е 135 Хаугесунн - Хеукели - Конгсберг - Драммен.
- Е 136 Берген - Гудванген ... Лердальсейри - Фагернесс - Хенефосс - Осло.
- Е 137 Олесунн - Ондальснес - Домбос.
- Е 140 Тронхейм - Стурлиен - Эстерсунд - Сундсвалль.
- Е 160 Турку - Тампере - Ювяскюля - Куопио.
- Е 200 Корж - Порт-Лейше.
- Е 230 Амстердам - Амерсфорт.
- Е 231 Амерсфорт - Гронинген.
- Е 232 Оддензал - Бремен.

- Е 233 Бремерхафен - Бремен - Вальсроде.
- Е 250 Штральзунд - Нейбранденбург - Берлин.
- Е 267 Гданьск - Швьеце - Познань - Вроцлав.
- Е 269 Швьеце - Лодзь - Петркув.
- Е 312 Бреда - Горингем - Утрехт.
- Е 313 Антверпен - Льеж.
- Е 314 Хасселт - Херлен - Ахен.
- Е 330 Унна - Сест - Кассель - Херлесаузен.
- Е 410 Брюссель - Намюр - Арлон.
- Е 420 Ахен - Сен-Вит - Люксембург.
- Е 440 Карловы Вары - Теплице - Турнов - Градец-Кралове - Оломоуц - Жилина.
- Е 460 Брно - Оломоуц - Чески-Тешин - Краков.
- Е 461 Градец-Кралове - Брно - Вена.
- Е 470 Мужачево - Львов.
- Е 530 Офенбург - Донауэшинген.
- Е 532 Мюнхен - Гармиш - Партенкирхен - Миттенвальд - Зефельд - Инсбрук.
- Е 550 Ческе Будеевице - Йиглава.
- Е 562 Братислава - Эволен - Кошице.
- Е 571 Клуж - Деж - Бистрица - Сучава.
- Е 572 Бакэу - Брашов - Пятешти.
- Е 573 Ньиредьхаза - Чоп - Ужгород.
- Е 580 Мэрэшешти - Текуч - Альбита - Леузенъ - Кишинев - Одесса.
- Е 650 Альтенмарк - Лицен.
- Е 651 Филлах - Подкорен - Накло.

- Е 660 Суботица - Сомбор - Осиек.
- Е 661 Белатонкерестур - Намьатад - Барч - Вировитица -  
Окучани - Банья-Лука - Яйце - Доњи-Вакуф - Зеница.
- Е 671 Тимшоара - Арад - Орадя.
- Е 717 Турин - Савона.
- Е 751 Риєка - Пула - Копер.
- Е 752 Турну-Северин - Неготин - Заечар - Нип - Приштина -  
Призрен - (Албаниа) - Петровац.
- Е 760 Белград - Чачак - Нова-Варош - Бьело Поле.
- Е 761 Бихач - Яйце - Доњи-Вакуф - Зеница - Сараєво -  
Титово-Ужиче - Чачак - Кралево - Крушевац - Поете -  
Парачин - Заечар.
- Е 762 Сараєво - Титоград - албанская граница.
- Е 771 Ябланица - Велико-Тьрново - Еумен.
- Е 772 Поповица - Стара Загора - Бургас.
- Е 800 Албергария-а-Велья - Селорико-да-Бейра.
- Е 801 Вида-Франка-ди-Шира - Пегуенл.
- Е 804 Саламанка - Бадахос - Севилья.
- Е 805 Бильбао - Логроньо - Сарагоса.
- Е 841 Авеллино - Салерно.
- Е 842 Неаполь - Авеллино - Беневенто - Каноса.
- Е 843 Бари - Таранто.
- Е 844 Спешцано-Альбанесе - Сибари.
- Е 846 Козенца - Кортоне.
- Е 847 Сичиньяно - Потенца - Метапонт.
- Е 848 Сан-Эвфемия - Катандзаро.

- Е 850 Охрид - албанская граница.  
Е 851 Янина - албанская граница.  
Е 870 София - Кюстендил - Куманово.  
Е 880 Измир - Анкара.  
Е 881 Анкара - Адана.  
Е 901 Хаен - Гранада - Малага.  
Е 902 Мадрид - Валенсия.  
Е 931 Мадзара-дель-Валло - Джела.  
Е 950 Янина - Трикала - Лариса - Волос.  
Е 951 Ламия - Карпенисси - Амфилохия.  
Е 952 Триполис - Мегалополис - Такона.  
Е 957 Янина - Арта - Агринион - Месодонгион.  
Е 980 Сизре - Ирак.
-

## Приложение II

### УСЛОВИЯ, КОТОРЫМ ДОЛЖНЫ ОТВЕЧАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМАГИСТРАЛИ

#### СОДЕРЖАНИЕ

- I. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ
- II. КАТЕГОРИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОРОГ
  - II.1. Дороги обычного типа
  - II.2. Автомагистрали
  - II.3. Скоростные дороги
- III. СТАНДАРТЫ НА КОНСТРУКЦИЮ ДОРОГ
  - III.1. Поперечный профиль
    - III.1.1. Проезжая часть
    - III.1.2. Обочины и разделительная полоса
    - III.1.3. Специальные дорожки
  - III.2. План и продольный профиль
    - III.2.1. Однородность и соответствие плана и продольного профиля
    - III.2.2. Геометрические характеристики
  - III.3. Интенсивность движения
- IV. СТАНДАРТЫ НА КОНСТРУКЦИЮ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ
  - IV.1. Определения
  - IV.2. Пересечения на дорогах обычного типа
    - IV.2.1. Пересечения на одном уровне
    - IV.2.2. Пересечения в разных уровнях
  - IV.3. Развязки
    - IV.3.1. Определения



- ИУ.3.2. Движение по проезжей части развязок
    - ИУ.3.3. Принципы планировки развязок
    - ИУ.3.4. Геометрические характеристики развязок
  - ИУ.4. Пересечения с железными дорогами
- У. **СООРУЖЕНИЯ**
  - У.1. Поперечный профиль
  - У.2. Свободная высота
- УІ. **УСТРОЙСТВА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ**
  - УІ.1. Освещение
  - УІ.2. Противоослепляющие устройства
  - УІ.3. Предохранительные барьеры
- УІІ. **ЛАНДШАФТ**
- УІІІ. **ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ**
  - УІІІ.1. Пограничные устройства
  - УІІІ.2. Различные устройства
  - УІІІ.3. Пункты первой помощи
  - УІІІ.4. Телесвязь

## УСЛОВИЯ, КОТОРЫМ ДОЛЖНЫ ОТВЕЧАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМАГИСТРАЛИ

### I. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

I.1. Основные характеристики, которые должны быть приняты при строительстве или реконструкции международных автомагистралей, именуемых в дальнейшем "международными дорогами", изложены в приведенных ниже положениях, которые разработаны с учетом современных концепций в области дорожного строительства. Они не относятся к населенным пунктам. При прокладке международной дороги следует оставлять в стороне населенные пункты, если последние служат препятствием движению или представляют для него опасность.

I.2. Указанные ниже значения этих характеристик являются минимальными или максимальными. Их следует увеличивать или уменьшать, когда это возможно без дополнительных затрат или когда это является экономически оправданным.

I.3. Все положения настоящего приложения должны приниматься во внимание с учетом актуализированных затрат и выгод и, в частности, с учетом соображений безопасности. В отношении движения транспортных средств оценка производится для различных вариантов, составленных на основе различных допущений, касающихся, в частности, расчетной скорости\*, и с учетом ожидаемого объема движения, его структуры и почасового распределения потоков движения в течение года.

I.4. При планировании и строительстве новой международной автомагистрали следует учитывать необходимость охраны окружающей среды.

### II. КАТЕГОРИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОРОГ

Международные дороги делятся на следующие категории:

#### II.1. Дороги обычного типа

Категория I: дороги с двумя полосами движения (единая проезжая часть).

Категория II: дороги, у которых число полос движения больше двух (одна или несколько проезжих частей).

---

\* При составлении проекта реконструкции или строительства дороги расчетной скоростью является скорость, которая выбирается для определения минимальных геометрических характеристик, обеспечивающих безопасное движение отдельных транспортных средств с этой скоростью.

## II.2. Автомагистрали

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.

## II.3. Скоростные дороги

Дороги, предназначенные для автомобильного движения, въезд на которые возможен только через развязки или на регулируемых перекрестках и на которых, в частности, остановка и стоянка запрещены.

## III. СТАНДАРТЫ НА КОНСТРУКЦИЮ ДОРОГ

### III.1. Поперечный профиль

Земляное полотно международных дорог должно включать, кроме проезжей части или проезжих частей, обочины и, возможно, разделительную полосу и специальные дорожки для пешеходов и велосипедистов. Устройство таких специальных дорожек в пределах земляного полотна автомагистралей не допускается. Они допускаются на скоростных дорогах только в том случае, если они отделяются от них достаточно широким пространством.

Ни на проезжей части дорог обычного типа, ни в пределах земляного полотна автомагистралей и скоростных дорог не допускается наличие трамвайных или железнодорожных путей\*.

---

\* Данное положение не распространяется на автомагистрали, специально сконструированные для того, чтобы включать железнодорожный путь.

### III.1.1. Проезжие части

#### III.1.1.1. Ширина

На прямом участке минимальная ширина полосы движения на проезжей части должна составлять 3,5 м.

В кривых радиусом менее 200 м предусмотрена большая ширина, с тем чтобы транспортные средства максимально допустимых размеров могли беспрепятственно двигаться с обычной скоростью.

При проектной скорости, равной или большей 100 км/час, не следует включать в эту величину продольную разметку краев проезжей части.

Однако ширина дополнительной полосы движения для транспортных средств, движущихся с небольшой скоростью на подъеме, может быть уменьшена до 3 м.

#### III.1.1.2. Поперечный уклон

На прямом участке поперечный профиль проезжей части должен состоять из одной или двух плоскостей с поперечным уклоном 2-3%.

В кривых максимальный наклон должен составлять 7%. В нижеследующей таблице даются величины допускаемого минимального радиуса (в метрах) без изменения поперечного профиля прямой оси дороги, в зависимости от проектной скорости (км/час):

Расчетная скорость	140	120	100	80	60
Дороги обычного типа	-	1 800	1 300	800	450
Автомобильные и скоростные дороги	3 900	2 800	2 000	1 300	-

#### III.1.2. Обочины и разделительная полоса

III.1.2.1. Рекомендуемая минимальная ширина обочины должна быть 3,25 м для дорог обычного типа и скоростных дорог и 3,75 м для автомобильных дорог.

III.1.2.2. Обочины автомобильных дорог и скоростных дорог должны включать с правой стороны проезжей части непрерывную, имеющую покрытие или стабилизированную полосу остановки, минимальной шириной в 2,5 м, на которой, в случае крайней необходимости, могло бы остановиться транспортное средство.

Устройство такой полосы рекомендуется на дорогах обычного типа. Если такой полосы нет или если ее ширина меньше 2,5 м, следует устраивать через определенные интервалы места для остановки.

В случае необходимости, следует также предусматривать вне проезжей части места для остановки автобусов.

Во всех случаях на обочинах дороги должны предусматриваться имеющие покрытие или стабилизированные боковые полосы шириной 1 м. По соображениям безопасности вдоль автомагистралей или скоростных дорог должны устраиваться более широкие полосы, свободные от каких-либо препятствий.

III.1.2.3. При наличии разделительной полосы ее минимальная рекомендуемая ширина между проезжими частями для автомагистралей должна составлять 4 м. Рекомендуется увеличивать эту ширину, особенно на кривых, если это необходимо по условиям видимости.

Рекомендуется устраивать по краям разделительной полосы направляющие и предохранительные полосы, имеющие покрытие или стабилизированные, шириной не менее 1 м.

### III.1.3. Специальные дорожки

На обочинах дорог обычного типа, где интенсивность движения достигает по крайней мере 2 000 транспортных средств в сутки, необходимо устраивать специальные дорожки, предназначенные для пешеходов, велосипедистов или приравненных к ним пользователей дороги, в тех случаях, когда число их в одном направлении достигает 200 за 30 мин. при самом интенсивном движении или 1 000 в сутки.

Велосипедные дорожки, как правило, предусматриваются для одностороннего движения и должны иметь ширину не менее 2,2 м.

Между проезжей частью и специальными дорожками следует устраивать разделительную полосу шириной не менее 1 м.

### III.2. План и продольный профиль

#### III.2.1. Однородность и соответствие плана и продольного профиля

Характеристики международных дорог должны быть однородными на протяжении участков достаточно большой длины. Изменения характеристик производятся в таких местах, которые водитель может обычно предвидеть (проезд через населенный пункт или изменение рельефа местности). Если это невозможно, изменение характеристик осуществляется постепенно.

План и продольный профиль дороги должны координироваться таким образом, чтобы она не представлялась водителю слишком неоднородной, позволяла ему предвидеть ее трассу и ясно различать характерные места, в частности перекрестки, въезды и съезды в местах развязок.

### III.2.2. Геометрические характеристики

III.2.2.1. Покрытия международных дорог должны всюду представлять собой ровную поверхность. Максимальная разница уровня на участке длиной 3 м не должна превышать 4 мм.

III.2.2.2. Основные геометрические характеристики международных дорог приведены в следующей таблице; они основаны на коэффициенте продольного трения (при заблокированных колесах и гладких шинах) 0,4 скорости 50 км/час; они должны рассматриваться в качестве минимальных величин, которые следует соблюдать:

Расчетная скорость (км/час)		140	120	100	80	60
Уклон (максимально допустимый в %)		4	5	6	7	8
Минимальные радиусы выпуклых вертикальных кривых (м)*	проезжая часть с односторонним движением	27 000	12 000	6 000	3 000	1 500
	проезжая часть с двусторонним движением	-	-	10 000	4 500	1 600
Минимальные радиусы в плане, соответствующие максимальному наклону		1 000	650	450	240	120

Расчетная скорость 120 км/час принимается лишь при отдельных проезжих частях и в том случае, если большая часть перекрестков устраивается в виде развязок (см. ниже раздел IV). Расчетная скорость 140 км/час принимается только для автомагистралей.

Вогнутые кривые должны быть такого радиуса, чтобы при данной расчетной скорости вертикальное ускорение не превышало  $0,25 \text{ м/сек}^2$ .

Значения горизонтальных кривых являются минимальными и соответствуют максимальному наклону, равному 7%. Они достаточны для обеспечения устойчивости транспортного средства и удобства водителя при обычных условиях.

Уклон, получаемый в результате сочетания продольного уклона и наклона, не должен превышать 10%.

\* Приведенные в таблице радиусы выпуклых вертикальных кривых соответствуют переходным кривым между уклонами, приблизительно равными по величине и противоположными по направлению, причем разность уклонов достаточна для ограничения видимости.

III.2.2.3. В плане круговые и прямые участки должны соединяться переходными кривыми.

III.2.2.4. Видимость в горизонтальной и вертикальной плоскости должна быть такой, чтобы обеспечивалась одна и та же степень безопасности с учетом уклонов, при наличии таковых.

Минимальные расстояния видимости, необходимые при обгоне на проезжей части с двусторонним движением, приводятся в следующей таблице:

расчетная скорость (км/час)	100	80	60
минимальное расстояние видимости при обгоне (м)	400	325	250

Эти расстояния должны обеспечиваться на возможно большем протяжении дороги и возможно более равномерно распределяться по ее длине.

III.2.2.5. При недостаточной видимости на вершинах и в кривых рекомендуется раздвоение проезжей части дорог обычного типа с двумя или тремя полосами движения.

### III.3. Интенсивность движения

Дороги различных категорий при обычных условиях, т.е. при определенном качестве или уровне обслуживания, обязательном для международных дорог, и в соответствии со стандартами, определенными в пункте III.2., должны обеспечивать интенсивность\* движения, указанную в колонке 1 следующей таблицы, выраженную в количестве транспортных единиц (ТЕ) в час\*\*.

---

\* Транспортная единица соответствует легковому автомобилю. Для других транспортных средств применяется соответствующий коэффициент.

\*\* Вне городских зон.

Категория дороги	1 Обычная интенсивность движения ТЕ/час	2 Максимально допустимая интенсивность движения ТЕ/час	Примечания
Категория I	900	1 500	двустороннее движение
Категория II			
3 полосы движения	1 500	2 000	двустороннее движение
4 полосы движения	1 500	2 000	в каждом направлении
для каждой дополнительной полосы движения	750	1 000	в каждом направлении
Автомагистрали и скоростные дороги с 2 x 2 полосами движения	2 000	3 000	в каждом направлении
для каждой дополнительной полосы движения	1 200	1 500	в каждом направлении

Рекомендуется, чтобы для дорог определенной категории приведенная в колонке 1 интенсивность движения превышалась не более чем в течение 50 часов в год, за исключением случаев, когда экономически целесообразно устройство дополнительной полосы движения или перевод дороги в более высокую категорию.

Когда интенсивность движения, указанная в колонке 2, превышает в течение более 50 часов в год, рекомендуется предусмотреть оборудование дополнительной полосы движения или реконструирование дороги до более высокой категории с учетом затрат, связанных со строительством и окружающей средой.

Эти значения относятся к непрерывному потоку движения, при условии:

- 1) что пересечения на одном уровне не слишком многочисленны и не вызывают чрезмерно большого числа дорожно-транспортных происшествий;



ii) что на дорогах с двумя или тремя полосами движения на всем их протяжении обеспечиваются необходимые расстояния видимости при обгоне.

Не рекомендуется строить дороги с тремя полосами движения, когда превышает нормальная интенсивность движения, указанная в колонке 1 приведенной таблицы.

Когда на дорогах с четырьмя полосами максимальная интенсивность движения в более напряженном направлении превышает 1 500 TE/час в течение более 50 часов в год, рекомендуется по соображениям безопасности устраивать отдельные проезжие части с односторонним движением.

#### IV. СТАНДАРТЫ НА КОНСТРУКЦИЮ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ\*

##### IV.1. Определения

Те места, где международные дороги пересекаются друг с другом, с другими дорогами или с другими путями сообщения, называются "пересечениями".

Пересечения бывают следующих видов:

##### Пересечения дорог обычного типа:

- пересечения на одном уровне, когда участки дороги в месте пересечения расположены в одной плоскости;
- пересечения в разных уровнях или пересечения с разделенными уровнями, когда по крайней мере одна из дорог, пересекающая одну или несколько других дорог, находится по отношению к ним в другом уровне.

##### Пересечения автомагистралей или скоростных дорог с дорогами той же категории:

Развязки типа А, соединительные дороги которых позволяют избежать всякого пересечения потоков движения.

##### Пересечения автомагистралей с дорогами обычного типа:

Развязки типа В, обеспечивающие отсутствие пересечения проезжих частей автомагистралей.

##### Пересечения скоростных дорог с дорогами обычного типа:

На важных пересечениях:

---

\* Этот текст составлен, исходя из предположения, что движение является правосторонним.

Развязки типа В, обеспечивающие отсутствие пересечения проезжей(их) части(ей) скоростной дороги.

На пересечениях второстепенной важности, где по экономическим соображениям устройство развязки нецелесообразно, предусматривается:

Пересечения на одном уровне или в разных уровнях, регулируемые по возможности с помощью светофоров.

#### IV.2. Пересечения на дорогах обычного типа

##### IV.2.1. Пересечения на одном уровне

IV.2.1.1. На международных дорогах следует избегать пересечений на одном уровне в тех случаях, когда это является экономически целесообразным.

IV.2.1.2. Пересечения на одном уровне, включающие более четырех ответвлений, следует упрощать путем группировки некоторых потоков движения в соответствии с их интенсивностью.

IV.2.1.3. Площади с круговым движением и установку светофоров следует предусматривать лишь в тех случаях, когда другие решения, позволяющие избежать слияния и перекрещивания потоков движения, являются экономически нецелесообразными.

IV.2.1.4. Обзорность перекрестка должна быть обеспечена на достаточном расстоянии при приближении к нему, с тем чтобы водители имели достаточно времени для принятия решений, зависящих от способа регулирования и условий движения в данный момент. Эта обзорность будет лучшей, если проезжие части, и особенно те, по которым следуют водители, обязанные пропускать другие транспортные средства, будут иметь небольшой наклон перед перекрестком.

IV.2.1.5. Международная дорога имеет приоритет по отношению ко всем другим дорогам; при наличии нескольких международных дорог приоритет должен устанавливаться в соответствии с относительными значениями объема движения.

IV.2.1.6. Скорость потока движения на международной дороге, имеющей приоритет, не должна снижаться. С этой целью между обоими направлениями движения следует устраивать зоны ожидания достаточной длины для транспортных средств, осуществляющих левый поворот.

IV.2.1.7. На важных перекрестках специальные полосы ускорения и замедления в том случае, если это экономически целесообразно, следует устраивать на въездах и съездах с проезжей части международных дорог, имеющих приоритет.

IV.2.1.8. Такой перекресток должен включать на проезжих частях, не имеющих приоритета, направляющие островки для разделения потоков движения, удовлетворяющие следующим требованиям:

- а) геометрия совокупности полос движения должна быть как можно более простой, чтобы быть сразу понятой водителями;
- б) скорость движения в неприоритетных направлениях должна снижаться, причем отклонения соответствующих полос движения должны соответствовать объему движения по ним;
- в) пересекающие направления должны располагаться, по возможности, под прямым углом;
- д) места пересечения должны располагаться на определенном расстоянии друг от друга (не соединяться) таким образом, чтобы водители могли подъезжать к каждому из них отдельно через промежуточные зоны ожидания;
- е) самую прямую дорожку следует оставлять для пешеходов;
- ф) при наличии велосипедных дорожек следует отводить велосипедистов от собственно перекрестка таким образом, чтобы они пересекали полосы для транспортных средств, по возможности, под прямым углом;
- г) направляющие островки следует окаймлять слегка выступающим бордюром белого цвета. Ночью, если это экономически целесообразно, они должны освещаться. При отсутствии освещения бордюр должен иметь светоотражающую поверхность.

#### IV.2.2. Пересечения в разных уровнях

В том случае, когда установлена экономическая целесообразность соответствующей реконструкции, следует разделять уровни некоторых значительных потоков движения, с тем чтобы ликвидировать пересечения их с другими потоками.

План и продольный профиль соединительных дорог, находящихся в разных уровнях, должны соответствовать тем принципам и стандартам строительства развязок, которые применимы к ним (см. IV.3.).

Соединительные дороги, расположенные на одном уровне, должны образовывать при пересечениях перекрестки, соответствующие вышеизложенным условиям (см. IV.2.1.).

### IV.3. Развязки

#### IV.3.1. Определения

Проезжие части развязок подразделяются на основные проезжие части и проезжие части соединительных дорог, которые связывают основные проезжие части.

Основной проезжей частью считается та, которая несет основной поток движения (учитывая при необходимости изменения этого потока в отдельные часы) и в отношении которой не должно допускаться значительное уменьшение расчетной скорости.

#### IV.3.2. Движение на проезжей части развязок

На развязках типа А движение должно быть односторонним. На развязках типа В на некоторых участках соединительных дорог движение может быть двусторонним; однако движение на въездах и съездах с автомагистрали или скоростной дороги всегда должно быть односторонним.

#### IV.3.3. Принципы планировки развязок

Планировка развязок должна удовлетворять следующим принципам:

##### IV.3.3.1. Принцип А. Тип развязки

При выборе типа развязки и ее основных проезжих частей и соединительных дорог следует учитывать абсолютную и относительную интенсивность движения по этой развязке.

##### IV.3.3.2. Принцип В. Разделение потоков движения

Когда проезжая часть разделяется на две самостоятельные проезжие части, разделение обоих потоков движения должно осуществляться таким образом, чтобы это не вызвало значительного снижения скорости транспортных средств.

Для этого водитель должен иметь время, чтобы занять наиболее подходящую полосу движения для следования в выбранном направлении, и должна быть обеспечена достаточная видимость места разветвления. На развязках типа А проезжая часть, разделяющаяся на две самостоятельные проезжие части, должна быть расширена перед местом разделения и при этом число полос движения должно быть равно сумме полос движения на обеих проезжих частях на расстоянии, достаточном для разделения потоков перед местом разветвления. Уширение желательно делать с правой стороны.

Неосновной поток движения должен идти по правой проезжей части, чтобы, по возможности, меньшее число транспортных средств снижало скорость при перестроении. При необходимости уменьшить скорость движения этого потока следует устраивать полосу замедления. Эта правая проезжая часть должна, по возможности, постепенно подниматься по отношению к основной проезжей части, с тем чтобы облегчить в случае необходимости снижение скорости и обеспечить лучшую видимость места разветвления.

На развязках типа В проезжая часть съезда с проезжей части автомагистрали или скоростной дороги должна отклоняться вправо и включать полосу замедления.

#### IV.3.3.3. Принцип С. Слияние потоков движения

Когда две проезжие части сливаются в одну, слияние обоих потоков движения должно происходить безопасно и без значительного уменьшения скоростей движения транспортных средств.

Для этого:

- а) транспортные средства неосновного потока движения должны вливаться справа в основной поток;
- б) водитель, который должен въезжать на дорогу, должен хорошо видеть другую проезжую часть перед местом слияния и после него.

При вливании в основной поток, при необходимости через полосу ускорения, не должно происходить заметного снижения скорости основного потока. Видимость улучшается и маневр вливания в основной поток облегчается, если проезжая часть, несущая поток, который должен вливаться, имеет небольшой наклон по направлению к другой проезжей части.

- с) желательно также, чтобы с основной проезжей части была обеспечена хорошая обзорность другой проезжей части;
- д) когда при слиянии двух основных проезжих частей в одну уменьшается общее число полос движения, такое уменьшение должно производиться на достаточном расстоянии от места слияния.

На развязках типа В проезжая часть въезда должна прижиматься к проезжей части автомагистрали или скоростной дороги справа и включать полосу ускорения.

#### IV.3.3.4. Принцип Д. Участки пересечения

На основных проезжих частях следует избегать участков пересечения. Участок пересечения допускается лишь в том случае, если пересекающиеся потоки движения незначительны; с правой стороны основной проезжей части, если возможно, должна устраиваться по крайней мере одна дополнительная полоса движения.

В любом случае геометрические характеристики участка пересечения и проезжих частей перед ним и после него должны быть такими, чтобы скорости пересекающихся потоков транспортных средств не были слишком различными и чтобы не возникала необходимость значительного снижения скоростей на этих проезжих частях.

#### IV.3.3.5. Принцип Е. Места разветвления и слияния

В пределах одной развязки на каждой основной проезжей части должно быть только одно место разветвления и одно место слияния.

В любом случае при наличии на одной и той же проезжей части нескольких мест разветвления или слияния должны приниматься меры для обеспечения удобного маневрирования и независимой сигнализации последующих мест разветвления или слияния.

#### IV.3.4. Геометрические характеристики развязок

##### IV.3.4.1. Расчетная скорость для основных проезжих частей

Значения расчетной скорости для основных проезжих частей развязки должны, по возможности, совпадать со значениями этой скорости для проезжих частей, расположенных за пределами развязки и служащих продолжением основных проезжих частей развязки, и в любом случае составлять по крайней мере  $3/4$  этой величины. Однако на развязках типа В на проезжей части как автомагистралей, так и скоростных дорог не следует допускать уменьшения расчетной скорости.

##### IV.3.4.2. Радиус соединительных дорог

На горизонтальном участке минимальный радиус внутренней крошки проезжей части должен быть 50 м. Это значение теоретически соответствует максимально допустимому наклону проезжей части на горизонтальном участке.

В любом случае кривые малого радиуса должны соединяться переходными кривыми (с постепенным изменением кривизны) различной длины, с тем чтобы у водителя не возникало трудностей при изменении скорости.

#### IV.3.4.3. Ширина соединительных дорог

В любом месте должна обеспечиваться возможность объезда остановившегося транспортного средства. Желательно также, чтобы на соединительных дорогах определенной длины обеспечивалась возможность обгона движущегося транспортного средства.

Для этого:

- общая ширина проезжей части с одной полосой движения должна быть по крайней мере 6 м, включая стабилизированную обочину, обычно не используемую для движения;
- ширина проезжей части с двумя полосами движения должна быть по крайней мере 7 м. В этом случае наличие стабилизированной обочины не обязательно. Такая проезжая часть должна быть сведена в одну полосу движения вблизи места въезда на основную проезжую часть (или съезда с нее), если общее число полос движения на основной проезжей части не увеличивается после места въезда (или не уменьшается после места съезда).

#### IV.3.4.4. Участки пересечения

Рекомендуется, чтобы минимальная длина участков пересечения была  $0,2 Q$  (м), где  $Q$  - общая величина пересекающихся потоков в ТЕ/час. Необходимое число полос движения согласно этой гипотезе определяется путем умножения меньшего из пересекающихся потоков на 3.

Если в исключительных случаях нельзя избежать участка пересечения на основной проезжей части, его длина должна быть  $Q$  м, но не меньше 500 м.

Развязка должна быть сконструирована таким образом, чтобы в ее пределах общая величина пересекающихся потоков движения была меньше 2 000 ТЕ/час.

#### IV.3.4.5. Длина полос ускорения

Рекомендуется устройство проезжих частей въездов с собственно полосой ускорения, за которой следует полоса переменной ширины, называемая клином.

Когда проезжая часть автомагистрали или скоростной дороги и полоса ускорения находятся в одном уровне на прямом участке, общая длина полосы ускорения должна быть не менее 300 м; при этом длина собственно полосы ускорения должна быть не менее 200 м.

При наличии отклонений в плане и в продольном профиле длина полос ускорения должна соответствующим образом изменяться.

#### IV.3.4.6. Длина полос замедления

Полоса замедления состоит из полосы переменной ширины, называемой клином, за которой идет собственно полоса замедления постоянной ширины, которая может быть расположена параллельно проезжей части автомагистрали и рядом с ней или в стороне от нее.

Этот клин должен позволять водителю постепенно выходить из основного потока без заметного уменьшения скорости; его длина определяется, исходя из предположения, что достаточное время для совершения этого маневра составляет около 3,5 секунды. Длина собственно полосы замедления определяется, исходя из того, что величина замедления транспортных средств составляет не более  $1,5 \text{ м/сек}^2$ .

#### IV.4. Пересечения с железными дорогами

Пересечения международных дорог с железными дорогами должны устраиваться в разных уровнях.

### V. СООРУЖЕНИЯ

#### V.1. Поперечный профиль

За исключением особых случаев (горные районы, особо трудные грунты и т.д.), не следует допускать каких-либо ограничений характеристик проезжей части и, в соответствующих случаях, велосипедных и пешеходных дорожек над или под сооружениями. В частности, на автомагистралях и на скоростных дорогах должна сохраняться предусмотренная в пункте III.1.2. полоса остановки на обочине.

#### V.2. Свободная высота

Минимальная свободная высота над проезжей частью должна составлять 4,5 м.

### VI. УСТРОЙСТВА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

#### VI.1. Освещение

При большой интенсивности ночного движения, когда это целесообразно по экономическим и эксплуатационным соображениям, участки, перекрестки и развязки международных дорог должны освещаться; такое освещение должно быть равномерным и достаточным для того, чтобы водители автомобилей могли не пользоваться огнями дальнего света.



## VI.2. Противоослепляющие устройства

При значительном ночном движении следует предусматривать насаждения или экраны на разделительных полосах автомагистралей и скоростных дорог и, в случае необходимости, на их обочинах, если огни дальнего света транспортных средств, движущихся в встречном направлении по другой проезжей части или по другой дороге, идущей рядом с международной дорогой, создают визуальные помехи на международной дороге.

## VI.3. Предохранительные барьеры

Необходимо предусматривать предохранительные барьеры во избежание столкновений с препятствиями, находящимися на обочинах или на разделительной полосе, при условии, однако, что риск и последствия столкновения с барьерами будут меньшими, чем при столкновении с ограждаемыми ими препятствиями.

Не обязательно ограждать барьерами опоры для дорожных знаков и осветительного оборудования, если конструктивные характеристики этих опор могут уменьшить последствия наезда на них транспортных средств.

Рекомендуется устанавливать предохранительные барьеры на максимальном расстоянии от края проезжей части, совместимом с наличием транспортных средств или посторонних препятствий.

На автомагистралях и скоростных дорогах предохранительные барьеры следует устраивать, в частности:

a) на разделительной полосе, когда ее ширина менее 6 м, если суточный объем движения достигает 20 000 при 2 x 2 полосах движения или 30 000 при 2 x 3 полосах движения, или когда ее ширина менее 4,5 м, независимо от интенсивности движения;

b) на обочинах:

- i) когда на расстоянии менее 3,5 м от края проезжей части расположены неподвижные и жесткие препятствия, такие, как береговые устои и опоры мостов, подпорные стенки, опоры эстакад, непрерывный ряд фонарных столбов и т.д.;
- ii) на насыпях, когда их высота или откос представляют очевидную опасность;
- iii) на участках, где на расстоянии менее 10 м от края проезжей части находится водный путь, автомобильная дорога или железнодорожные пути;

с) на сооружениях, в частности при наличии барьеров по обеим сторонам сооружения.

## VII. ЛАНДШАФТ

VII.1. Соответствие плана и продольного профиля должно быть обеспечено (III.2.1.) не только с точки зрения безопасности, но также с точки зрения гармоничного вписывания дороги в местность.

VII.2. Все элементы ландшафта вместе с дорожными знаками должны способствовать повышению удобств для водителей и безопасности движения. В частности, желательно создавать с помощью насаждений из кустарника, гармонизирующих с окружающей растительностью, хорошее визуальное обозначение трассы и устраивать в однообразных равнинных районах экраны из листвы, определяющие глубину поля обзора.

VII.3. Насаждения кустарника должны также устраиваться для обеспечения защиты пользователей от ослепления, ветра, снежных заносов и, в соответствующих случаях, для защиты жителей прилегающей к дороге полосы от шума и от загрязнения воздуха.

VII.4. В целях безопасности и по эстетическим соображениям по сторонам международных дорог запрещается установка рекламных щитов.

## VIII. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ

### VIII.1. Пограничные устройства

На границах необходимо предусматривать соответствующие дорожные устройства и, в частности, места для стоянки и проверки транспортных средств. Желательно разделять коммерческие и туристические перевозки и создавать комбинированные пограничные пункты.

### VIII.2. Различные устройства

На автомагистралях и, по возможности, на скоростных дорогах, в стороне от проезжей части, должны устраиваться на определенном расстоянии друг от друга зоны обслуживания и стоянки.

Зоны обслуживания должны включать заправочные станции, места для стоянки, туалеты, пункты первой помощи и, по возможности, рестораны и мотели.

Места для стоянки устраиваются лишь для остановки транспортных средств и обычно не обеспечиваются всеми вышеупомянутыми средствами обслуживания.

Доступ в зоны обслуживания и стоянки на автомагистралях\* должен осуществляться только с автомагистралей. Эти зоны должны соединяться с автомагистралями с помощью специальных полос движения для въезда и выезда, отвечающих требованиям, касающимся соответствующих полос на развязках типа В.

В менее развитых районах поблизости от международной дороги должны находиться заправочные станции и, в случае необходимости, гаражи, мастерские, а также помещения для отдыха и приема пищи.

### VIII.3. Пункты первой помощи

Вдоль международных дорог, в дополнение к местным средствам обслуживания, должны, в случае необходимости, устраиваться пункты первой помощи. Они должны быть оборудованы в соответствии с рекомендациями Постоянной международной комиссии по оказанию первой помощи на дорогах и Лиги обществ Красного Креста.

### VIII.4. Телесвязь

На международных дорогах на определенном расстоянии друг от друга должны устанавливаться телефоны или устраиваться другие посты, обеспечивающие надежную связь с пунктами первой помощи. Они должны быть простыми в эксплуатации; для облегчения пользования ими желательно, чтобы инструкции давались в виде обозначений или идеограмм. Расположенные на достаточно близком расстоянии друг от друга стрелки должны указывать на местоположение ближайшего поста.

---

\* Однако для поставщиков и обслуживающего персонала могут устраиваться въезды с обычной сети.

### Приложение III

#### ИДЕНТИФИКАЦИЯ И МАРШРУТНЫЕ МАРКИ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ДОРОГ E

1. Знак, используемый для идентификации и обозначения дорог E, имеет четырехугольную форму.
2. Этот знак состоит из буквы E, за которой, как правило, следует номер дороги, обозначенной арабскими цифрами.
3. Он представляет собой белую надпись на зеленом фоне; он может дополнять другие знаки или сочетаться с ними.
4. Знак должен быть такого размера, чтобы водитель транспортного средства, движущегося на большой скорости, мог легко опознать и понять этот знак.
5. Знак, предназначенный для идентификации и обозначения дорог E, не исключает знака, идентифицирующего дорогу в национальном плане.





**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE  
INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

**CONVENTION ON ROAD TRAFFIC  
DONE AT VIENNA ON 8 NOVEMBER 1968**

*Amendment 1\**

---

\*Incorporating the amendments to the Convention which entered into force on 3 September 1993

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE  
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

**CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE  
FAIT À VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968**

*Amendement 1\**

---

\*Comprenant les amendements à la Convention entrés en vigueur le 3 septembre 1993

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**КОНВЕНЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ  
СОВЕРШЕНО В ВЕНЕ 8 НОЯБРЯ 1968 ГОДА**

*Поправка 1\**

---

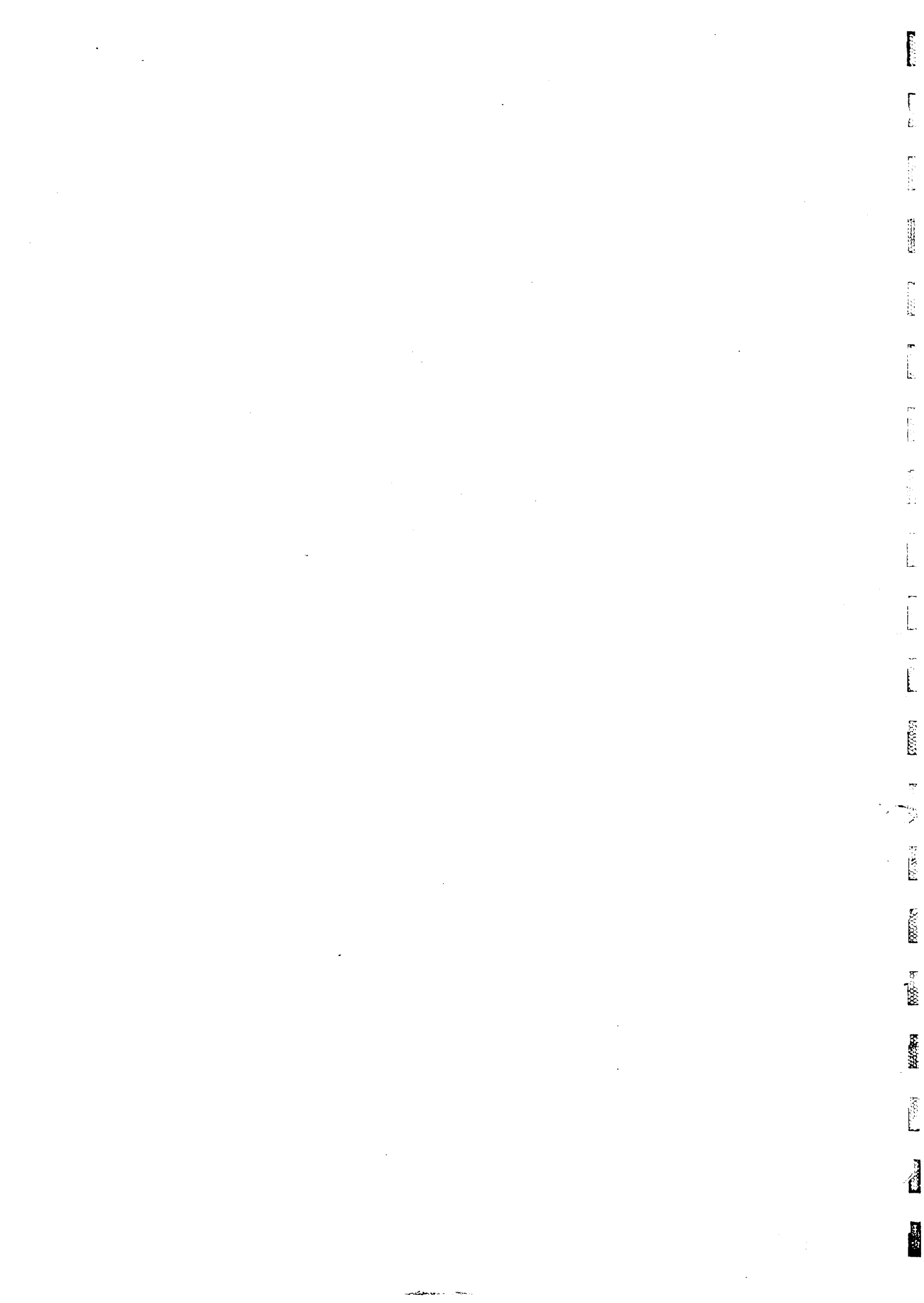
\*Включая поправки к Конвенции, вступившие в силу 3 сентября 1993 года.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ





# 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 (i) 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 (ii) 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 this Convention, namely,

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

are integral parts of this Convention.

## 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

or preparing to overtake, keep at such distance from power-driven vehicles ahead of them that other vehicles overtaking them can without danger move into the space in front of the overtaken vehicle. However, this provision shall not apply in very dense traffic or in circumstances where overtaking is prohibited. In addition:

(a) The competent authorities may exempt certain conveyances of vehicles from this provision, or may similarly make it inapplicable on roads where two lanes are allotted to traffic in the direction concerned;

(b) Contracting Parties and subdivisions thereof may prescribe different figures from those given in this paragraph with respect to the vehicle characteristics concerned.

#### ARTICLE 14

##### General requirements governing manoeuvres

1. Any driver wishing to perform a manoeuvre such as pulling out of or into a line of parked vehicles, moving over to the right or to the left on the carriageway, or turning left or right into another road or into a property bordering on the road, shall first make sure that he can do so without risk of endangering other road-users travelling behind or ahead of him or about to pass him, having regard to their position, direction and speed.

2. Any driver wishing to make a U-turn or to reverse shall first make sure that he can do so without endangering or impeding other road-users.

3. Before turning or before a manoeuvre which involves moving laterally, the driver shall give clear and sufficient warning of his intention by means of the direction-indicator or direction-indicators on his vehicle, or, failing this, by giving if possible an appropriate signal with his arm. The warning given by the direction-indicator or direction-indicators shall continue to be given throughout the manoeuvre and shall cease as soon as the manoeuvre is completed.

#### ARTICLE 15

##### Special regulations relating to regular public-transport service vehicles

It is recommended that domestic legislation should provide that in built-up areas, in order to facilitate the movement of regular public-transport service vehicles, the drivers of other vehicles shall, subject to the provisions of Article 17, paragraph 1, of this Convention, slow down and if necessary stop in order to allow the public-transport vehicles to perform the manoeuvre required for moving off from stops marked as such. The provisions thus laid down by Contracting Parties or subdivisions thereof shall in no way affect the duty incumbent on drivers of public-transport vehicles to take, after having given warning by means of their direction-indicators of their intention to move off, the precautions necessary to avoid any risk of accident.

## ARTICLE 16

Change of direction

1. Before turning right or left for the purpose of entering another road or entering a property bordering on the road, a driver shall, without prejudice to the provisions of Article 7, paragraph 1, and of Article 14, of this Convention:

(a) If he wishes to turn off on the side appropriate to the direction of traffic, keep as close as possible to the edge of the carriageway appropriate to that direction and make as tight a turn as possible;

(b) If he wishes to turn off on the other side, and subject to such other provisions as Contracting Parties or subdivisions thereof may enact for cycles and mopeds, move as close as possible to the centreline of the carriageway if it is a two-way carriageway or to the edge opposite to the side appropriate to the direction of traffic if it is a one-way carriageway and, if he wishes to enter another two-way road, make his turn so as to enter the carriageway of such other road on the side appropriate to the direction of traffic.

2. While changing direction, the driver shall, without prejudice to the provisions of Article 21 of this Convention regarding pedestrians, allow oncoming vehicles on the carriageway he is preparing to leave, and cycles and mopeds moving on cycle tracks crossing the carriageway he is about to enter, to pass.

## ARTICLE 17

Slowing down

1. No driver of a vehicle shall brake abruptly unless it is necessary to do so for safety reasons.

2. Every driver intending to slow down to an appreciable extent shall, except where his slowing down is in response to an imminent danger, first make sure that he can do so without danger or undue inconvenience to other drivers. He shall also, unless he has made sure that there is no vehicle following him or that any following vehicle is a long way behind, give clear and timely warning of his intention by making an appropriate signal with his arm. However, this provision shall not apply if warning of slowing down is given by the vehicle's stop lights, referred to in Annex 5, paragraph 31, of this Convention.

## ARTICLE 18

Intersections and obligation to give way

1. Every driver approaching an intersection shall exercise such extra care as may be appropriate to local conditions. Drivers of vehicles shall, in particular, drive at such a speed as to be able to stop to allow vehicles having the right of way to pass.

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

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

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;

(b) Drivers shall be forbidden:

(i) To have their vehicles standing or parked elsewhere than at marked parking sites; if a vehicle is compelled to stop, its driver shall endeavour to move it off the carriageway and also off the flush verge and, if he is unable to do so, immediately signal the presence of the vehicle at a distance so as to warn approaching drivers in time;

(ii) To make U-turns, to travel in reverse, and to drive on to the central dividing strip, including the crossovers linking the two carriageways.

2. Drivers emerging on to a motorway shall give way to vehicles travelling on it. If there is an acceleration lane, they shall use it.

3. A driver leaving a motorway shall move into the traffic lane appropriate to the motorway exit in good time and enter the deceleration lane, if there is one, as soon as he can.

4. For the purpose of the application of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, other roads reserved for motor vehicle traffic, duly signposted as such and not affording access to or from properties alongside, shall be treated as motorways.

#### ARTICLE 29 bis

##### Special regulations for tunnels indicated by special road signs

In tunnels indicated by the special road signs, the following rules shall apply:

1. All drivers are forbidden:

(a) to reverse;

(b) to make a U-turn;

(c) to stop or to park a vehicle except at the places indicated for that purpose.

2. Even if the tunnel is lit, all drivers must switch on the driving or passing lamps.

3. In case of a prolonged stoppage the driver must switch off the engine.

#### ARTICLE 26

##### Special rules applicable to processions and handicapped persons

1. It shall be prohibited for road-users to cut across troop columns, files of school-children accompanied by a person in charge, and other processions.

2. Handicapped persons travelling in invalid chairs propelled by themselves or moving at a walking pace may use pavements (sidewalks) and suitable verges.

#### ARTICLE 27

##### Special rules applicable to cyclists, moped drivers and motor cyclists

1. Notwithstanding the provisions of Article 10, paragraph 3, of this Convention, Contracting Parties or subdivisions thereof shall be free not to prohibit cyclists from travelling two or more abreast.
2. It shall be prohibited for cyclists to ride without holding the handlebars with at least one hand, to allow themselves to be towed by another vehicle, or to carry, tow or push objects which hamper their cycling or endanger other road-users. The same provisions shall apply to moped drivers and motor cyclists; in addition, however, moped drivers and motor cyclists shall hold the handlebars with both hands except when signalling the manoeuvre described in Article 14, paragraph 3, of this Convention.
3. It shall be prohibited for cyclists and moped drivers to carry passengers on their vehicle; however, Contracting Parties or subdivisions thereof may authorize exceptions to this provision and, in particular, authorize the transport of passengers on such additional saddle or saddles as may be fitted on the vehicle. Motor cyclists shall not be permitted to carry passengers except in the side-car, if there is one, and on the additional saddle (pillion), if any, fitted behind the driver.
4. Where cycle tracks exist, Contracting Parties or subdivisions thereof may forbid cyclists to use the rest of the carriageway. In the same circumstances they may authorize moped drivers to use the cycle track and, if they consider it advisable, prohibit them from using the rest of the carriageway.

#### ARTICLE 28

##### Audible and luminous warnings

1. Audible warning devices may be used only:
  - (a) To give due warning with a view to avoiding an accident;
  - (b) Outside built-up areas when it is desirable to warn a driver that he is about to be overtaken.

The sounds emitted by audible warning devices shall not be prolonged more than necessary.

2. Motor-vehicle drivers may give the luminous warnings specified in Article 32, paragraph 3, of this Convention, instead of audible warnings, between nightfall and dawn. They may also do so in daylight hours for the purpose indicated in paragraph 1(b) of this Article, if to do so is more appropriate in the prevailing circumstances.

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

#### ARTICLE 29

##### Rail-borne vehicles

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

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

#### 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. Lights shall not be required on handcarts not exceeding 1 m in width.

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

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

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

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

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

#### ARTICLE 34

##### Exemptions

1. When warned of the approach of a priority vehicle by its special luminous and audible warning devices every road-user shall leave room clear for it to pass on the carriageway and shall, if necessary, stop.
2. Domestic legislation may provide that drivers of priority vehicles shall not be bound, when warning of their movement is given by the vehicle's special warning devices, and provided that they do not endanger other road-users, to comply with all or any of the provisions of this Chapter II other than those of Article 6, paragraph 2.
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 recognized 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 it or wish a conference to be convened to consider it, the Secretary-General shall convene a conference for the purpose of considering the proposed amendment or any other proposal which may be submitted to him in accordance with paragraph 4 of this Article.

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

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

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

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

#### ARTICLE 50

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

#### ARTICLE 51

This Convention shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than five for any period of 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 0.115m 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/

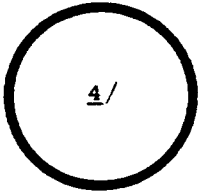
Issued by ..... 3/

At .....

Date .....

Number of domestic driving permit

4/ 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".

Answers to Road  
Traffic Questions  
1968

**A N S W E R S**



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."

13

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 sidecar shall not be parked two abreast on the carriageway. Standing or parking of vehicles shall, unless the layout of the area permits otherwise, be placed parallel to the edge of the carriageway."

Paragraph 3, 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. Ad 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, ...."

56

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

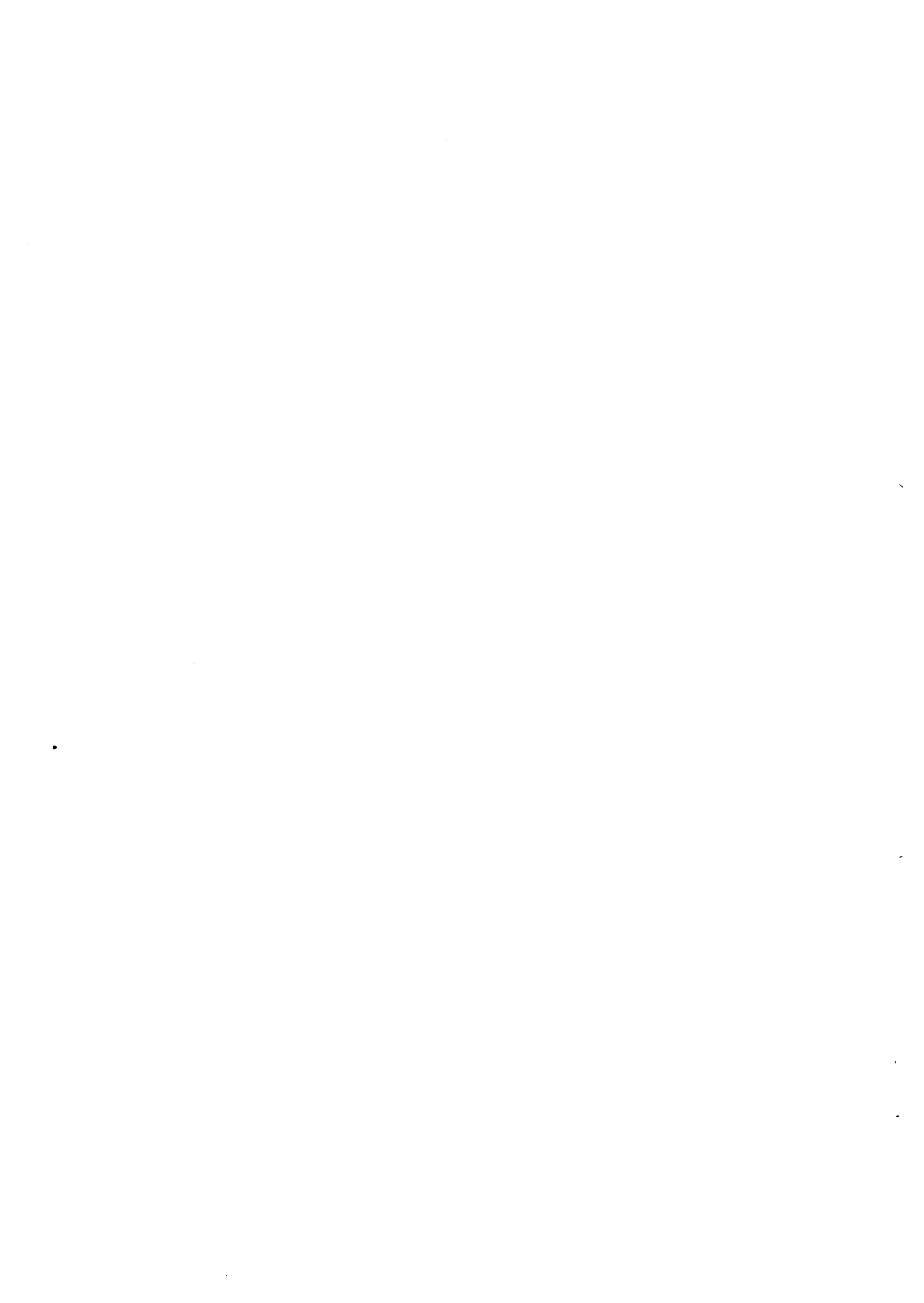
This paragraph shall be read as follows: "The drivers of priority vehicles shall not be bound, when warning of their movement is given by the vehicle's special warning devices, and provided that they do not endanger other road-users, to comply with all or any of the provisions of Chapter II of the Convention, 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."

---

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 À GENÈVE LE 1<sup>er</sup> 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





ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE  
INLAND TRANSPORT COMMITTEE

EUROPEAN AGREEMENT SUPPLEMENTING THE CONVENTION  
ON ROAD TRAFFIC  
OPENED FOR SIGNATURE AT VIENNA ON 8 NOVEMBER 1968  
DONE AT GENEVA ON 1 MAY 1971

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE  
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

ACCORD EUROPÉEN COMPLÉTANT LA CONVENTION  
SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE  
OUVERTE À LA SIGNATURE À VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968  
FAIT À GENÈVE LE 1<sup>er</sup> MAI 1971

ЕВРОПЕЙСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, ДОПОЛНЯЮЩЕЕ КОНВЕНЦИЮ  
О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ,  
ОТКРЫТУЮ ДЛЯ ПОДПИСАНИЯ В ВЕНЕ 8 НОЯБРЯ 1968 ГОДА  
СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 1 МАЯ 1971 ГОДА

UNITED NATIONS

NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ



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.

6

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.

(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.

M



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.
- AC

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

2.2



*European agreement  
amending 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.
<b>I</b>			
Заключительный Акт Конференции Организации Объединенных Наций по дорожному движению . . . . .	3	Статья 24 — Двери транспортных средств . . . . .	21
<b>II</b>			
Конвенция о дорожном движении . . . . .	9	Статья 25 — Автомагистрали 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 переезды . . . . .	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.
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 до- пускать к международному дви- жению автомобили и прицепы . . . . .	33
<i>Приложение 2.</i> Регистрационный номер автомо- билей и прицепов, находящихся в международном движении . . . . .	33
<i>Приложение 3.</i> Отличительный знак автомобилей и прицепов, находящихся в между- народном движении . . . . .	34
<i>Приложение 4.</i> Оповестительные знаки автомоби- лей 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
Д. Торможение мотоциклов . . . . .	35
Глава II — Огни и светоотражающие при- способления . . . . .	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 удосто- верение . . . . .	39
<i>Приложение 7.</i> Международное водительское удо- стоверение . . . . .	41
<b>III</b>	
<i>Конвенция о дорожных знаках и сигналах</i>	
Глава I. Общие положения	
Статья 1 — Определения . . . . .	47
Статья 2 — Приложения к Конвенции . . . . .	48
Статья 3 — Обязанности Договарива- ющихся 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

	Стр.
<i>Знаки, означающие обязательное предписание, за исключением знаков, относящихся к остановке или стоянке</i>	
Статья 10 — Знаки преимущественно- го права проезда . . . . .	52
Статья 11 — Запрещающие и ограни- чивающие знаки . . . . .	52
Статья 12 — Предписывающие знаки . . . . .	52
Статья 13 — Общие предписания, от- носящиеся к сигнальным знакам, описанным в при- ложении 4 к настоящей Конвенции . . . . .	53
<i>Указательные знаки, за исключением знаков, относящихся к стоянке</i>	
Статья 14 . . . . .	53
Статья 15 — Предварительные указа- тели 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 пе- реходах . . . . .	54
Статья 21 — Общие предписания, ка- сающиеся различных ука- зательных знаков . . . . .	54
<i>Знаки, относящиеся к остановке и стоянке</i>	
Статья 22 . . . . .	54
<b>Глава III. Световые дорожные сигналы</b>	
Статья 23 — Сигналы, предназна- ченные для регулирования движения транспортных средств . . . . .	54
Статья 24 — Сигналы, предназна- ченные только для пешехо- дов . . . . .	56
<b>Глава IV. Разметка дорог</b>	
Статья 25 . . . . .	56
Статья 26 . . . . .	56
Статья 27 . . . . .	57
Статья 28 . . . . .	57
Статья 29 . . . . .	57
Статья 30 . . . . .	58
<b>Глава V. Прочие дорожные знаки и сигналы</b>	
Статья 31 — Сигнализация ремонтных работ . . . . .	58
Статья 32 — Разметка с помощью ог- ней или светоотражаю- щих приспособлений . . . . .	58
<i>Железнодорожные переезды</i>	
Статья 33 . . . . .	58
Статья 34 . . . . .	58
Статья 35 . . . . .	59
Статья 36 . . . . .	59
<b>Глава VI. Заключительные положения</b>	
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		
<b>Приложение 1.</b> Предупреждающие знаки, за исключением знаков, устанавливаемых вблизи от перекрестков или железнодорожных переездов	64	<b>Приложение 4.</b> 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	<b>Приложение 5.</b> 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. Скользкая 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
<b>Приложение 2.</b> 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	<b>Приложение 6.</b> 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		
<b>Приложение 3.</b> Знаки, относящиеся к железнодорожным переездам	67		
Раздел А — Предупреждающие знаки	67		

	Стр.
Приложение 7. Дополнительные таблички . . . . .	72
Приложение 8. Разметка дорог . . . . .	72
Глава I—Общие положения . . . . .	72
Глава II—Продольная разметка . . . . .	72
А—Размеры обозначений . . . . .	72
В—Обозначение полос движения . . . . .	72
С—Обозначение особых случаев . . . . .	73
D—Граничные линии, обозначающие границы проезжей части дороги . . . . .	74
Е—Обозначение препятствий . . . . .	74
F—Линии поворота . . . . .	74
Глава III—Поперечная разметка . . . . .	74
А—Общие положения . . . . .	74
В—Стоп-линии . . . . .	74

	Стр.
С—Линии, обозначающие место, где водители обязаны уступать дорогу . . . . .	74
D—Пешеходные переходы . . . . .	74
Е—Перезезды для велосипедистов . . . . .	74
Глава IV—Другие виды разметки . . . . .	74
А—Стрелы . . . . .	74
В—Параллельные косые линии . . . . .	74
С—Надписи . . . . .	74
D—Обозначения, касающиеся остановки и стоянки . . . . .	75
Е—Разметка на проезжей части дороги и на примыкающих к ней сооружениях . . . . .	75
Приложение 9. Цветное изображение сигнальных знаков, обозначений и табличек, о которых идет речь в приложениях I—7 . . . . .	95

**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 входить 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 а «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 (XLI)

#### *«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 дискуссии<sup>1</sup>.

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.

<sup>1</sup> 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 <i>ДЖОН ПЕРМЕЗЕЛЬ</i>	ЗА ГРЕЦИЮ <i>ОДИССЕУС Н. ПАПАДАКИС</i>	ЗА КОРЕЙСКУЮ РЕСПУБЛИКУ <i>ТОНГ УН ПАК</i>
ЗА АВСТРИЮ <i>КУРТ ВАЛЬДХЕИМ ОТТО МИТТЕРЕР</i>	ЗА ДАНИЮ <i>КРИСТИАН ФРОСИГ ОГЕ АНДЕРСЕН</i>	ЗА КОСТА-РИКУ <i>ФРАНЦ ЮЗ. ХАСЛИНГЕР</i>
ЗА АЛЖИР	ЗА ДОМИНИКАНСКУЮ РЕСПУБЛИКУ <i>ТЕОДОР ШМИДТ</i>	ЗА КУВЕИТ <i>МОХАММЕД СААД КАДР</i>
ЗА АРГЕНТИНУ <i>КАРЛОС ОРТИЗ ДЕ РОЗАС</i>	ЗА ИЗРАИЛЬ <i>ЭЗРА КАММА ЯКОБ ФРИШЕР</i>	ЗА ЛИБЕРИЮ <i>ТИЛМОН ГАРДИНЕР</i>
ЗА АФГАНИСТАН <i>СААДУЛЛА ЮСУФИ</i>	ЗА ИНДИЮ	ЗА ЛИВАН
ЗА БЕЛОРУССКУЮ СОВЕТСКУЮ СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ РЕСПУБЛИКУ <i>АНДРЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ ЗУБОВИЧ</i>	ЗА ИНДОНЕЗИЮ <i>ЮНУС ПОХАН</i>	ЗА ЛИВИЮ <i>АБДУЛЛА ГИБРИЛ САЛАХ</i>
ЗА БЕЛЬГИЮ <i>ГЕОРГЕС ПУТТЕВИЛС</i>	ЗА ИРАН <i>АСЛАН АФШАР</i>	ЗА ЛЮКСЕМБУРГ <i>РЕНЕ ЛОЖЕЛАН</i>
ЗА БОЛГАРИЮ <i>ДЕМИР БОРАЧЕВ</i>	ЗА ИСПАНИЮ <i>ХОАКИН БУКСО-ДУЛЬСЕ</i>	ЗА МАЛАЙЗИЮ <i>АБДУЛ ФАТАХ БИН ЗАКАРИА</i>
ЗА БРАЗИЛИЮ <i>СИЛЬВИО КАРЛОС ДИНИЗ БОРГЕС</i>	ЗА ИТАЛИЮ <i>ЛИОНЕЛЛО КОЗЗИ</i>	ЗА МАЛИ <i>МАХАМАР МАИГА</i>
ЗА ВАТИКАН	ЗА КАНАДУ <i>ГИЛЛЕС СИКОТТЕ</i>	ЗА МАРОККО
ЗА ВЕНГРИЮ <i>ЛАСЛО ФЕЛЬДВАРИ</i>	ЗА КЕНИЮ <i>ШАШИКАНТ КАНТИХАЛ РАВАЛ</i>	ЗА МЕКСИКУ <i>Г. МОРАЛЕС ГАРЗА</i>
ЗА ВЕНЕСУЭЛУ <i>ФРАНСИСКО АЗПУРА ЭСПИНОЗА</i>	ЗА КИПР <i>ДИНОС НИКОЛАУ АФАМИС</i>	ЗА МОНАКО
ЗА ГАБОН	ЗА КИТАЙ <i>ЧЖЭН БАО-НАНЬ</i>	ЗА НИГЕРНИЮ <i>ЭТМИН ИНИАНГ</i>
ЗА ГАНУ <i>ЖОНАТАН В. ДЕКЕР</i>		ЗА НИДЕРЛАНДЫ <i>ИОХАН КАУФМАН АДРИАН Х. РЕЙНБЕРГ</i>

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  
КОЗЛХО  
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 ТИХОНОВИЧ  
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 ХЕЛАННЕМИ

ЗА ФРАНЦИЮ  
ЖАН ГАБАРРА

ЗА ЦЕНТРАЛЬНОАФРИКАНСКУЮ  
РЕСПУБЛИКУ

ЗА ЧЕХОСЛОВАКИЮ  
ЮЗЕФ ДЫКАСТ

ЗА ЧИЛИ  
МИГУЭЛЬ СЕРРАНО

ЗА ШВЕИЦАРИЮ  
ОСКАР ШЮРЧ

ЗА ШВЕЦИЮ  
БЕРТИЛ Г. ХОЛМКВИСТ

ЗА ЭКВАДОР  
АРСЕНИО ЛАРКО ДИАС

ЗА ЮГОСЛАВИЮ  
ЛАЗАР МОЖСОВ

ЗА ЯПОНИЮ  
КИНЪЯ 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;
- i) 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, иных, чем мотоциклы;

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 «остановленным» 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 см<sup>3</sup> (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;



ш) 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 «соответствующий 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 действующие

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 1 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 допущение к международному движению по 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 бы 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 движутся 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 *b* 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 *b* 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 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.

10. Водитель, который убедится, что следующий за ним водитель намерен совершить обгон, должен, за исключением случая, предусмотренного в подпункте *b* 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 обгонять 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, движущимся 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 *a*, 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 надлежащем 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 посередине проезжей части в специально обозначенных местах.

б) При отсутствии в национальном законодательстве иных положений транспортные средства, исключая двухколесные велосипеды, двухколесные мотоциклы 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 обслуживающие придорожных владений.

#### 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, оли-

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.

4. а) В отступление от положений пункта 2 настоящей статьи,

- i) положения указанного пункта 2 не применяются к транспортным средствам, остановившимся или находящимся на стоянке на дороге, освещенной таким образом, что они ясно видны с достаточного расстояния;
- ii) на механических транспортных средствах, длина и ширина которых не превышает соответственно 6 м (20 футов) и 2 м (6 футов и 6 дюймов) и которые не буксируют какое-либо другое транспортное средство, может быть включен во время остановки или стоянки на дороге в населенном пункте лишь один огонь, находящийся на стороне транспортного средства, противоположной краю проезжей части, вдоль которого остановилось или находится на стоянке это транспортное средство; этот огонь должен быть белым или автожелтым спереди и красным или автожелтым сзади;
- iii) положения подпункта b пункта 2 настоящей статьи не относятся ни к двухколесным велосипедом, ни к двухколесным велосипедом с подвесным двигателем, ни к двухколесным мотоциклам без коляски, не снабженным батареями, если они остановились или находятся на стоянке в населенном пункте у самого края проезжей части;

б) кроме того, национальное законодательство может допускать отступления от положений настоящей статьи в отношении:

- i) транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке на специально предназначенных для этого местах вне проезжей части;
- ii) транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке на жилых улицах с очень слабым движением.

5. Ни в коем случае транспортное средство не должно иметь спереди красных огней, красных светоотражающих приспособлений или красных светоотражающих материалов, а сзади — белых или желтых селективных огней, белых или желтых селективных светоотражающих приспособлений или белых или желтых селективных светоотражающих материалов; это предписание не относится ни к использованию белых или желтых селективных огней заднего хода, ни к приданию на задних номерных знаках светоотражающих свойств цифрам или буквам светлого цвета, или отличительным знакам, или прочим отличительным знакам, которые могут требоваться согласно национальному законодательству, ни к приданию светоотражающих свойств светлomu фону этих номерных или отличительных знаков, ни к красным вращающимся или проблесковым огням некоторых транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда.

6. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут — в той мере, в какой они считают возможным это делать без

ущерба для безопасности движения, — допускать в своем национальном законодательстве исключения из положений настоящей статьи в отношении:

- а) гужевых повозок и ручных тележек;
- б) транспортных средств, имеющих особую форму или особый характер или используемых в особых целях и в особых условиях.

7. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее предписать в национальном законодательстве, чтобы группы пешеходов, возглавляемые руководителем, или шествия, а также погонщики скота, стад, упряжных, вьючных или верховых животных, движущиеся по проезжей части в условиях, определенных подпунктом b пункта 2 настоящей статьи, имели светоотражающее приспособление или огни: в этом случае отражаемый или излучаемый свет должен быть либо белым или желтым селективным спереди и красным сзади, либо автожелтым спереди и сзади.

#### СТАТЬЯ 33

*Освещение: условия использования огней, предусмотренных в приложении 5*

1. Водитель транспортного средства, имеющего огни дальнего света, огни ближнего света и подфарники, определенные в приложении 5 к настоящей Конвенции, должен пользоваться этими огнями в нижеследующих условиях, когда в соответствии со статьей 32 настоящей Конвенции транспортное средство должно быть обозначено спереди по меньшей мере одним или двумя белыми или желтыми селективными огнями:

а) дальний свет не должен включаться ни в населенных пунктах, если дорога достаточно освещена, ни вне населенных пунктов, если проезжая часть равномерно освещена и если это освещение достаточно для обеспечения водителю хорошей видимости на достаточное расстояние, ни на остановке;

б) с учетом возможности разрешать в национальном законодательстве использование огней дальнего света днем, когда видимость недостаточна, например ввиду тумана, снегопада, сильного дождя или проезда через туннель, дальний свет не должен включаться или должен направляться таким образом, чтобы не вызывать ослепления:

- i) при встречном разъезде, когда используются огни фар, они должны выключаться на достаточном расстоянии или быть отрегулированы таким образом, чтобы не вызывать ослепления и дать водителю встречного транспортного средства возможность спокойно и безопасно продолжать движение;
- ii) если транспортное средство следует на большом расстоянии позади другого транспортного средства; однако дальний свет может быть использован в соответствии с положениями пункта 5 настоящей статьи для указания намерения произвести обгон в услови-

ях, предусмотренных в статье 28 настоящей Конвенции:

iii) в любых других условиях, когда следует избегать ослепления других пользователей дороги или пользователей водного или железнодорожного пути, проходящего вдоль дороги;

с) при условии соблюдения положений подпункта *d* настоящего пункта огни ближнего света должны быть включены, когда использование огней дальнего света запрещено в соответствии с положениями приведенных выше подпунктов *a* и *b*, и они могут быть использованы вместо огней дальнего света, когда огни ближнего света достаточно, чтобы дать возможность водителю ясно видеть на достаточном расстоянии, а другим пользователям дороги — видеть данное транспортное средство на достаточном расстоянии;

*d*) подфарники следует использовать вместе с огнями дальнего света, огнями ближнего света или противотуманными фарами. Их можно использовать отдельно, когда транспортное средство остановилось или находится на стоянке или когда на дорогах, кроме автомагистралей и дорог, указанных в пункте 4 статьи 25 настоящей Конвенции, условия освещения таковы, что водитель хорошо видит на достаточном расстоянии, а другие пользователи дороги видят транспортное средство с достаточного расстояния.

2. Если на транспортном средстве имеются противотуманные фары, определенные в приложении 5 к настоящей Конвенции, ими можно пользоваться только во время тумана, снегопада или сильного дождя. В отступление от положений подпункта *c* пункта 1 настоящей статьи, при включении противотуманных фар фары ближнего света должны выключаться, однако национальное законодательство может разрешить в этом случае одновременное включение противотуманных фар и фар ближнего света.

3. В отступление от положений пункта 2 настоящей статьи национальное законодательство может разрешить включение противотуманных фар даже при отсутствии тумана, снегопада или сильного дождя на узких дорогах с большим количеством поворотов.

4. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам вменить в обязанность использование огней ближнего света в населенных пунктах.

5. Упомянутые в пункте 2 статьи 28 настоящей Конвенции световые сигналы представляют собой многократное и кратковременное включение и выключение дальнего или ближнего света или кратковременное попеременное включение ближнего и дальнего света.

#### СТАТЬЯ 34

##### *Отступления*

1. При приближении пользующегося преимущественным правом проезда транспортного сред-

ства, 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. *a*) Положения настоящей Конвенции применяются к автомобилям, находящимся в международном движении, и к прицепам, иным, чем сцепленный с автомобилем лепкий 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 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.

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.

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 восемнадцать лет;

с) каждая Договаривающаяся сторона может не признавать действительными на своей территории для управления автомобилями или составными транспортными средствами 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;

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 д 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*

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;
- 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;
- г) 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 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 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 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 или 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 созданным 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 л 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,

ЗА АВСТРАЛИЮ  
ЗА АВСТРИЮ

*КУРТ ВАЛДХЕЙМ*

*ОТТО МИТТЕРЕР*

ЗА АЛБАНИЮ

ЗА АЛЖИР

ЗА АРГЕНТИНУ

ЗА АФГАНИСТАН

ЗА БАРБАДОС

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 равно 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.

ЗА БЕЛОРУССКУЮ СОВЕТСКУЮ  
СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ  
РЕСПУБЛИКУ

*АНДРЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ  
ЗУБОВИЧ*

С оговоркой в соответствии с  
пунктом 1 статьи 54 \*

\* Перевод Секретариата Организации Объединенных Наций.

- 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*  
*ДИНИЗ БОРГЕС*
- ЗА БУРУНДИ  
ЗА ВАТИКАН  
*ЖЕРОЛАМО ПРИГИОНЕ*
- ЗА ВЕНГРИЮ  
*ЛАСЛО ФЕЛЬДВАРИ*
- ЗА ВЕНЕСУЭЛУ  
*ФРАНСИСКО АЗПУРА*  
*ЭСПИНОЗА*
- ЗА ВЕРХнюю ВОЛЬТУ  
ЗА ГАБОН  
ЗА ГАИАНУ  
ЗА ГАМБЮ  
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 ЛИВИЮ  
ЗА ЛИХТЕНШТЕЙН  
ЗА ЛЮКСЕМБУРГ  
*РЕНЕ ЛОЖЕЛАН*
- ЗА МАВРИКИИ  
ЗА МАВРИТАНИЮ  
ЗА МАЛАВИ  
ЗА МАЛАГАСИЙСКУЮ  
РЕСПУБЛИКУ  
ЗА МАЛАЙЗИЮ  
ЗА МАЛН  
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 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  
БАЛЪТАЗАР АКУИНО  
РОМЕО ФЛОРЕС ЭДУ

ЗА ФИНЛЯДИЮ  
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 ШЮРЧ

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 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 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 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, 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 различать 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:

а) 0,24 м (9,4 дюйма) и 0,145 м (5,7 дюйма), если отличительный знак состоит из трех букв;

б) 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:

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);

с) 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:

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.

*А. 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 уклоном в 16%, 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; однако на транспортных средствах, имеющих более двух осей, колеса одной оси могут не 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:

а) оно является кратковременным, например, при изменении передаточного числа;

б) в отношении стояночного тормоза оно может произойти лишь в результате действия водителя;

с) 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 нагрузки 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 дальнейшее 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 свернуть 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 огневой 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 освещаемой 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 кверху, 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 сигнальный огонь 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;

в) 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, содержащими в отношении цвета и видимости предписан

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 I 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  $\pm 30$ .

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 значение 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 значение 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 — 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.

## *Зеркало заднего вида*

47. Каждый автомобиль иной, чем двухколесный мотоцикл с коляской или без нее, 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; это приспособление должно быть устроено таким образом, чтобы водитель не мог со своего места привести его в нерабочее состояние.

## *Шины*

54. Колеса автомобилей и их прицепов должны быть снабжены пневматическими шинами, причем состояние этих шин должно быть таким, чтобы обеспечивалась безопасность и сцепление с грунтом даже на мокрой дороге. Однако настоящим положением 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 I к настоящей Конвенции, должно быть:

а) либо щитком, имеющим форму равностороннего треугольника со сторонами длиной не менее 0,4 м (16 дюймов) и красными краями шириной не менее 0,05 м (2 дюйма); середина этого треугольника может быть полой или окрашенной в светлый цвет; красные края должны либо пропускать свет в силу своей прозрачности, либо иметь полосу, обладающую светоотражательными свойствами; 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.

## *Сцепное устройство легких прицепов*

58. За исключением полуприцепов, прицепы, которые не оборудованы автоматическим тормозом, указанным в пункте 16 настоящего приложения, должны быть оборудованы, помимо сцепного устройства, дополнительным сцепным приспособлением (цепь, трос и т. п.), которое в случае поломки сцепного устройства могло бы предотвратить падение дышла на землю и обеспечить в определенной степени частичное управление прицепом.

## *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 чрезмерного распространения существенных 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.

## 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 25 км (15 миль) в час или скорость которых согласно национальному законодательству не должна превышать 25 км в час;

б) инвалидных колясок, то есть 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.

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 указанных в пунктах 23 и 30 настоящего приложения подфарников и указанных в пункте 29 настоящего приложения светоотражающих приспособлений;

б) разрешая красный цвет для указанных в пункте 39 настоящего приложения световых указателей поворота, устанавливаемых сзади транспортного средства;

с) разрешая красный цвет для указанных в последней фразе пункта 42 настоящего приложения огней, устанавливаемых сзади транспортного средства;

д) в отношении расположения огней на специализированных транспортных средствах, внешняя форма которых не позволяет соблюдать эти положения, не прибегая к монтажным приспособлениям, которые могут быть легко повреждены или сорваны;

е) разрешая наличие нечетного — более двух — числа огней дальнего света на регистрируемых ею автомобилях; и

ф) 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.

## 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.

### ДОБАВЛЕНИЕ

Определения цветных фильтров для получения цветов, указанных в настоящем приложении (в коэффициентах цветности)

Красный . . .	предел в сторону желтого	$y < 0,335$
	предел в сторону пурпурного <sup>1</sup> . . . . .	$z < 0,008$
Белый . . . . .	предел в сторону синего	$x > 0,310$
	предел в сторону желтого . . . . .	$x < 0,500$
	предел в сторону зеленого . . . . .	$y < 0,150 + 0,640 x$

<sup>1</sup> В этих случаях приняты пределы, иные, чем рекомендованные МКО, ввиду того что напряжение питания у зажигающих ламп, которыми оборудованы огни, колеблется весьма значительно.

	предел в сторону зеленого . . . . .	$y < 0,440$
	предел в сторону пурпурного . . . . .	$y > 0,050 + 0,750 x$
	предел в сторону красного . . . . .	$y > 0,382$

Автожелтый <sup>2</sup> . . .	предел в сторону желтого <sup>1</sup> . . . . .	$y < 0,429$
	предел в сторону красного <sup>1</sup> . . . . .	$y > 0,398$
	предел в сторону белого <sup>1</sup> . . . . .	$z < 0,007$

Желтый селективный <sup>3</sup> . . .	предел в сторону красного <sup>1</sup> . . . . .	$y > 0,138 + 0,580 x$
	предел в сторону зеленого <sup>1</sup> . . . . .	$y < 1,29 x - 0,100$
	предел в сторону белого <sup>1</sup> . . . . .	$y > -x + 0,966$
	предел в сторону спектральной величины <sup>1</sup> . . . . .	$y < -x + 0,992$

Для проверки колориметрических характеристик данных фильтров будет использоваться источник света с цветовой температурой в 2854° К (в соответствии со стандартным источником А Международной комиссии по освещению [МКО]).

<sup>2</sup> Применяется к цвету автомобильных огней, который до настоящего времени назывался «оранжевым» или «желто-оранжевым». Соответствует вполне определенной части «желтой» зоны цветного треугольника МКО.

<sup>3</sup> 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  $y > -x + 0,966$ , составив в этом случае  $y > -x + 0,940$  и  $y = 0,440$ .

## ПРИЛОЖЕНИЕ 6

### Национальное водительское удостоверение

1. Национальное водительское удостоверение представляет собой листок розового цвета формата А7 (74×105 мм — 2,91×4,13 дюйма), либо сложенный вдвое по этому формату (148×105 мм — 5,82×4,13 дюйма), либо сложенный втрое по указанному формату (222×105 мм — 8,78×4,13 дюйма) листок.

2. Удостоверение печатается на языке или языках, установленных органом власти, который выдает или которому поручено выдавать этот документ; однако на нем обозначается на французском языке название «Permis de conduire», которое может сопровождаться или не сопровождаться названием «Водительское удостоверение» на других языках.

3. Вносимые в удостоверение от руки или отпечатанные на машинке записи делаются либо только буквами латинского алфавита или прописью, либо повторяются таким же образом.

4. Две из страниц удостоверения должны соответствовать прилагаемым образцам № 1 и 2. При условии, что не будут изменены ни содержание рубрик А, В, С, D и Е, исходя из положений пункта 4 статьи 41 настоящей Конвенции, ни их буквенные обозначения, ни существо рубрик, касающихся личности владельца удостоверения, настоящее положение будет считаться выполненным даже в том случае, если в указанные образцы будут внесены изменения второстепенного характера; в частности, национальные водительские удостоверения, соответствующие образцу приложения 9 к Конвенции о дорожном движении, составленной в Женеве 19 сентября 1949 года, будут рассматриваться как удовлетворяющие положениям настоящего приложения.

5. Вопрос о включении в удостоверение страницы образца № 3 и о включении в него дополнительных записей определяется национальным законодательством; если предусматривается место для указания изменения местожительства, оно будет находиться сверху оборотной стороны страницы № 3, за исключением удостоверения, соответствующего образцу приложения 9 Конвенции 1949 года.



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 до .....<sup>2</sup>

Выдано .....

в .....

дата .....

№ номер национального водительского удостоверения .....

4

.....<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Название государства, в котором выдано удостоверение, и отличительный знак этого государства, определенный в приложении 3.

<sup>2</sup> Три года с момента выдачи или дата истечения срока действия национального водительского удостоверения, в зависимости от того, какой срок наступит скорее.

<sup>3</sup> Подпись органа власти или объединения, выдавшего удостоверение.

<sup>4</sup> Печать или штамп органа власти или объединения, выдавшего удостоверение.

ОБРАЗЕЦ СТРАНИЦЫ № 2  
(Внутренняя сторона первой страницы обложки)

Настоящее удостоверение недействительно для движения на территории . . . . .<sup>1</sup>

Оно действительно на территории всех других Договаривающихся сторон. Категории транспортных средств, на управление которыми оно дает право, указаны в конце книжки.

1

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.

<sup>1</sup> Здесь указывается название государства, являющегося Договаривающейся стороной, в котором его владелец имеет обычное местожительство.

<sup>2</sup> Место, предназначенное для необязательного включения списка государств, являющихся Договаривающимися сторонами.



ОБРАЗЕЦ № 3

Левая страница

ЗАПИСИ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ВОДИТЕЛЮ

Фамилия	.....	1.
Имя <sup>1</sup>	.....	2.
Место рождения <sup>2</sup>	.....	3.
Дата рождения <sup>3</sup>	.....	4.
Местожительство	.....	5.

КАТЕГОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ  
НА УПРАВЛЕНИЕ КОТОРЫМИ ВЫДАНО УДОСТОВЕРЕНИЕ

Мотоциклы	A
Автомобили, за исключением упомянутых в категории А, 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 В, С или D, которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или в эти категории.	E

УСЛОВИЯ, ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ<sup>5</sup>

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

<sup>1</sup> Здесь можно указать имя отца или мужа.  
<sup>2</sup> Не заполнять, если место рождения неизвестно.  
<sup>3</sup> Если дата рождения неизвестна, следует указать приблизительный возраст в момент выдачи удостоверения.  
<sup>4</sup> Печать или штамп органа власти или объединения, выдавшего удостоверение. Эта печать или штамп ставится рядом с категориями А, В, С, D и E только в том случае, если владелец имеет право управлять транспортными средствами указанной категории.  
<sup>5</sup> 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	<input type="checkbox"/>
B	<input type="checkbox"/>
C	<input type="checkbox"/>
D	<input type="checkbox"/>
E	<input type="checkbox"/>

Фотография

Подпись владельца<sup>6</sup> .....

---

**ИСКЛЮЧЕНИЯ:**  
Владелец лишен права вождения по территории .....<sup>7</sup>  
до .....  
В ..... дата .....<sup>8</sup>

Владелец лишен права вождения по территории .....<sup>7</sup>  
до .....  
В ..... дата .....<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Или отпечаток большого пальца руки.

<sup>7</sup> Название государства.

<sup>8</sup> 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.

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, ДОПОЛНЯЮЩЕЕ КОНВЕНЦИЮ О  
 ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ, ОТКРЫТУЮ ДЛЯ ПОДПИСАНИЯ  
 В ВЕНЕ 8 НОЯБРЯ 1968 ГОДА

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ, ЯВЛЯЮЩИЕСЯ СТОРОНАМИ КОНВЕНЦИИ О  
 ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ, ОТКРЫТОЙ ДЛЯ ПОДПИСАНИЯ В ВЕНЕ 8 НОЯБРЯ 1968 ГОДА,  
 СТРЕЯСЬ к дальнейшей унификации правил, касающихся дорожного  
 движения в Европе,  
 СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

1. Договаривавшиеся 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 противоречат положениям приложения к настоящему Соглашению:

а) эти правила могут не включать те положения, которые относятся к случаям, не имеющим места на территории данных Договаривавшихся сторон;

б) эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в этом приложении.

3. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривавшиеся 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 6 положения о круге ведения данной Комиссии.

2.

2. Настоящее Соглашение подлежит ратификации после ратификации государством Конвенции о дорожном движении, открытой для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, или присоединения к ней. Ратификационные грамоты передаются на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Настоящее Соглашение остается открытым для присоединения к нему любого из государств, указанных в пункте 1 настоящей статьи, которое является Стороной Конвенции о дорожном движении, открытой для подписания в Вене 8 ноября 1968 года. Документы о присоединении передаются на хранение Генеральному Секретарю.

#### Статья 3

1. Каждое государство может при подписании, ратификации настоящего Соглашения или при присоединении к нему, или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что Соглашение становится применимым ко всем территориям или части территорий, за внешние сношения которых оно ответственно. Соглашение 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 Соглашения 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 Соглашение перестает применяться на территории, указанной в нотификации, и Соглашение перестает применяться на территории, указанной в нотификации, по истечении одного года со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

#### Статья 4

1. Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи на хранение десятого документа о ратификации или присоединении.

2. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящее Соглашение или присоединится к нему после сдачи на хранение десятого документа о ратификации или присоединении, Соглашение вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи этим государством на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении.

3. Если дата вступления в силу, вытекающая из пунктов 1 и 2 настоящей статьи, предшествует дате, вытекающей из применения статьи 47 Конвенции о дорожном движении, открытой для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, Соглашение вступает в силу с этой последней даты в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

#### Статья 5

С момента вступления в силу настоящего Соглашения им отменяются и заменяются в отношении между Договаривающимися сторонами положения о дорожном движении, содержащиеся в Европейском соглашении, подписанном в Женеве 16 сентября 1950 года в дополнение к Конвенции 1949 года о дорожном движении и Протоколу 1949 года о дорожных знаках и сигналах, и Европейское соглашение от 16 сентября 1950 года о применении статьи 23 Конвенции 1949 года о дорожном движении, касающейся размеров и веса автомашин, допускаемых к движению по некоторым дорогам Договаривающихся сторон.

#### Статья 6

1. Через двенадцать месяцев после вступления в силу настоящего Соглашения каждая Договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к Соглашению. 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 создана конференция. Генеральный Секретарь направляет также текст предложенной 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 упомянутого выше двенадцатимесячного срока менее трети Договаривающихся сторон информируют Генерального Секретаря о том, что они отклоняют поправку или желают созвать конференцию для рассмотрения этой поправки. Генеральный Секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о каждом принятии или отклонении предложенной поправки и о предложении 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 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 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 ее поправки, и Генеральный Секретарь рассылает это уведомление всем остальным Договаривающимся сторонам. Поправка вступает в силу в отношении Договаривавшейся 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 информирует Генерального Секретаря о том, что они отклоняют предложенную поправку, и если по крайней мере треть всех Договаривавшихся сторон, но не менее пяти, информирует его о том, что они принимают ее или желают созыва конференции для обсуждения этой поправки, Генеральный Секретарь созывает конференции 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.

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 согласию между компетентными органами всех Договаривающихся сторон. Если компетентный орган одной из Договаривающихся сторон заявит, что согласно национальному законодательству его согласие 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.



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 теряет силу, если число Договаривавшихся сторон в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев составляет менее пяти, а также с того момента, когда теряет 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 арбитраж по заявлению одной из Договаривавшихся сторон, между которыми возник этот спор; он передается одному или нескольким арбитрам, избранным по взаимному согласию спорящими Сторонами. Если в течение трех месяцев со дня передачи дела в арбитраж 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 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 применимыми 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, надлежащим образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Каневе первого мая тысяча девятьсот семьдесят первого года.

62

ПРИЛОЖЕНИЕ

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 включить в конце этой статьи

Этот пункт следует читать: "К пешеходам приравниваются лица, везущие детскую коляску, коляску для больного, инвалидную коляску или любое другое транспортное средство небольших размеров и без двигателя, лица, везущие велосипед или 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 содержащееся в ней положение.

5. К статье 6 Конвенции (Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение)

Пункт 3

Положения этого пункта, которые в Конвенции являются рекомендациями, будут обязательными.

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, людям 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 излишнего 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 (Стала 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 водителя 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".

10. К статье 11 Конвенции (Обгон и движение в рядах)

Пункт 5, подпункт "б"

Это положение не будет применяться.

Пункт 6, подпункт "б"

В связи с неприменением подпункта "б" пункта 5 этой статьи положение, содержащееся в последней части фразы этого подпункта, не будет применяться.

Пункт 8, подпункт "б"

Этот подпункт следует читать: "Непосредственно перед железнодорожными переездами без флагбаумов или сигнализаторов и на этих переездах, за исключением тех случаев, когда дорожное движение регулируется в этих местах световыми дорожными сигналами, которые применяются на перекрестках".

11. К статье 12 Конвенции (Встречный разъезд)

Пункт 2

Этот пункт следует читать: "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 подъем 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, то составы транспортных средств имеют преимущество перед всеми другими транспортными средствами, тяжелые транспортные средства - перед легкими транспортными средствами и автобусы - перед грузовыми автомобилями; когда речь идет о транспортных средствах одной и той же категории, то задний ход должен дать водитель движущегося под уклон транспортного средства, за исключением случаев, когда совершенно очевидно, что такой маневр значительно легче выполнить водителю движущегося на подъем транспортного средства, в частности, если последний находится вблизи от места для разъезда".



12. К статье 13 Конвенции (Скорость и дистанция)

Пункт 4

Этот пункт, включая его подпункты "а" и "б", следует читать: "Вне населенных пунктов на дорогах, где только одна полоса предназначена для движения в данном направлении, с целью облегчения обгона водители транспортных средств, на которые распространяется специальное ограничение скорости, и транспортных средств или составов транспортных средств, габаритная длина которых превышает 7 м (23 фута), должны, за исключением момента, когда они приступают к обгону или совершают его, 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".

13. К статье 14 Конвенции (Общие предписания, касающиеся маневров)

Пункт 1

Этот пункт следует читать: "Водитель, который намеревается выполнить какой-либо маневр, как, например, выехать из ряда транспортных средств, находящихся на стоянке, или въехать в него, принять вправо или влево на проезжей части дороги, в частности, чтобы переменить полосу движения, выполнить поворот направо или налево для въезда 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".

14. К статье 15 Конвенции (Особые предписания, касающиеся транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта)

Положение этой статьи, которое в Конвенции является рекомендацией, будет обязательным.

15. К статье 18 Конвенции (Перекрестки и обязанность уступить дорогу)

Пункт 3

Этот пункт следует читать: "Водитель, выезжающий на дорогу из придорожного владения, обязан уступить дорогу пользователям дороги, движущимся по ней".

Пункт 4, подпункт "б"

Этот подпункт следует читать: "В государствах с левосторонним движением преимущественное право проезда на перекрестках регулируется дорожными знаками и сигналами или дорожной разметкой".

16. К статье 20 Конвенции (Предписания, касающиеся пешеходов)

Пункт 1

Этот пункт следует читать: "Пешеходы должны по возможности не пользоваться проезжей частью, а если они ее используют, то они должны проявлять осторожность, не затруднять и не задерживать без необходимости движение".

Дополнительный пункт включить сразу после пункта 2 этой статьи

Этот пункт следует читать: "Несмотря на положения пункта 2 этой статьи Конвенции, инвалиды, передвигающиеся в инвалидной коляске, могут во всех случаях двигаться по проезжей части дороги".

Пункт 4

Этот пункт следует читать: "Когда пешеходы движутся по проезжей части дороги в соответствии с положениями пункта 2, дополнительного пункта, подлежащего включению непосредственно после пункта 2, и пункта 3 настоящей статьи, они должны находиться возможно ближе к краю проезжей части".

Пункт 5

Этот пункт следует читать:

"а) Вне населенных пунктов пешеходы, движущиеся по проезжей части дороги, должны придерживаться (если это не угрожает их безопасности и при отсутствии особых обстоятельств) стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения. Однако

68

лица, ведущие велосипед, велосипед с подвесным двигателем или мотоцикл, инвалиды, передвигающиеся в инвалидных колясках, а также группы пешеходов, возглавляемые руководителем или представляющие собой нестройные, должны придерживаться стороны проезжей части дороги, соответствующей направлению движения. За исключением нестройных, пешеходы, движущиеся по проезжей части, должны по возможности двигаться цепочкой, один за другим, если этого требует безопасность движения, в частности в случае плохой видимости или высокой интенсивности движения транспортных средств.

б) Положением подпункта "а" настоящего пункта можно придать обязательный характер также и в населенных пунктах".

Пункт 6. подпункт "с"

Этот подпункт следует читать: "При переходе проезжей части вне пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, не убедившись в том, что они могут сделать это, не затрудняя движения транспортных средств. Пешеходы должны переходить проезжую часть дороги под прямым углом к ее оси".

17. К статье 21 Конвенции (Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам)

Дополнительный пункт включить сразу после пункта 1 этой статьи

Этот пункт следует читать: "Без ущерба для положений пункта 1 статьи 7 и пункта 1 статьи 13 Конвенции при отсутствии на проезжей части пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, водители, делая поворот для выезда на другую дорогу, должны обязательно пропустить (в случае необходимости, остановившись) пешеходов, вступивших на проезжую часть этой другой дороги в условиях, предусмотренных в пункте 6 статьи 20 Конвенции".

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, конфигурация 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:

- 1) 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 вставить 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 иные указания".

70

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:

"а) Каждое механическое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, а также каждый спеленный или не спеленный с тентажом 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 препятствие, каким является остановившееся транспортное средство.

б) Положениям подпункта "а" настоящего пункта можно придать обязательный характер также и в населенных пунктах.

с) При применении положения этого пункта рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве использование одного из приспособлений, указанных в пункте 56 приложения 5 к Конвенции".

19. К статье 25 Конвенции (Автоматострали и дороги подобного рода)

Пункт 1

Этот пункт следует читать: "На автоматостралях, а также на специальных въездах на автоматострали и съездах с них, обозначенных как автоматострали:

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:

- 1) 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 придорожными властями".

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 (Повеление 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 причинен 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: "Детских колясок, колясок для больного или инвалидных колясок и любых других транспортных средств небольшого размера и без двигателя, передвигаемых пешеходами;"

Пункт 7

Этот пункт следует читать:

"а) Ночь движущиеся по проезжей части

- i) группы пешеходов, возглавляемые руководителями, или группы 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".

---

26



